

**A katonai közlekedés fejlesztésének eredményei
és ezek hatása az MN közlekedési biztosítására
az ÁHKSZ. és haditevékenységek idején,
a meglévő feszültségek és azok kihatásai.
A fejlesztés követelményei, feladatai és lehetőségei**

(MN közlekedési konferencia referátum)

Sáfár Bálint ezredes

A referátum célja olyan célkitűzést állítottunk, hogy az MN közlekedési szolgálat helyzetének elemzése alapján, a következtetések és lehetőségek összevetésével meghatározzuk a fejlődés további irányait, majd a konferencia munkája eredményeként pontosítsuk a következő évekre vonatkozó elgondolásainkat.

I. Az MN közlekedési szolgálat jelenlegi helyzete, a feszültségek és azok okai, a megoldás lehetőségei

A konferencia célkitűzésének megfelelően néhány kiemelt területre kívánom a figyelmet összpontosítani.

Így foglalkozni kívánok a szervezeti, anyagi-technikai fejlesztéssel; a szállítások szervezésével és végrehajtásával; a gazdálkodás kérdésével; a hadszíntér előkészítés közlekedési feladataival; a káderhelyzet alakulásával; és a vezetés kérdéseivel.

1. A szervezeti, anyagi-technikai fejlesztés

Az e téren végzett erőfeszítések eredményeként – figyelembe véve az EFE követelményeket – alakult ki a jelenlegi szervezeti forma, a katonai közlekedési szervezetek ebből adódó teljesítőképessége, amely folyamatos fejlődést és korszerűsödést mutat és mind hatékonyabb alkalmazást tesz lehetővé.

Rendelkezésre állnak:

a) A központi tagozatba tartozó közlekedési szakcsapatok, amelyek rendeltetés és alárendeltség szerint feloszthatók:

– hátszói rendeltetésű közlekedési csapatokra, amelyek alapvető feladata az ország területén a vasúti gépkocsiszállítások folyamatosságának biztosítása a polgári közlekedési szervekkel szoros együttműködésben. Állományukba vasút, híd és útépítő egységek, közúti komendáns zászlóaljok és IÁK-ok tartoznak;

– központhadtáp közlekedési csapatok, amelyek vasútépítő, közúti komendáns magasabbegységekből és gépkocsiszállító, szállítmánykísérő egységekből állnak. Alapvető feladatuk az elvonuló seregtestek közlekedési biztosítása.

b) Központi tagozatba tartozó középirányító és területi közlekedési vezető és végrehajtó szervek (a KSZFI, KSZI-k, ÁK, BKKP) amelyek fő feladata a polgári közlekedési ágazatokkal megvalósuló katonai szállítások irányítása.

c) A seregtestek és alárendelt csapataik állományába szervezett közlekedési szállító, szállítmánykísérő és közúti komendáns csapatok és vezető szervek, azok tevékenysége közlekedési biztosításra szervezve.

d) A béke feladatokhoz szükséges szállítótér és a szállítások szervezésére, irányítására hivatott diszpécserszolgálat.

Összességében ezek a szervezetek, a szolgálat felépítése és a teljesítmények főbb mutatói megfelelnek a követelményeknek.

Mindemellett néhány, e téren fennálló feszítő problémára rá kell mutatni, amelyek gátlólag hatnak a nagyobb ütemű feldolgozásra és amelyek megoldása a következő időszakban nélkülözhetetlenné válik.

A legfontosabb ilyen kérdések:

– a különböző tagozatokba tartozó közlekedési szakcsapatok mennyiségi vonatkozásban közelítenek a követelményekhez. Nem minden vonatkozásban ilyen kedvező azonban a helyzet ezen szakcsapatok teljesítőképességével (pl. vasúti helyreállítás, hidépítő, -helyreállító képesség stb.);

– szorosan kapcsolódik az előzőekhez a gépköcsi szállítótér terén minden tagozatban kialakuló feszültség, amely a korszerű technikai eszközök folyamatos hadrendbe állításával az anyagszükségletek növekedésével tovább fokozódik;

– nem kielégítő több vonatkozásban a közlekedési szakcsapatok szaktechnikai és szakanyag ellátottsága, amely az alkalmazhatóságot korlátozza és a teljesítőképességet csökkenti. Ezen eszközök az MN-ben nem állnak rendelkezésre, ugyanakkor a népgazdasághoz is csak korlátozott mérvben. Ide kell sorolni a különböző gépeket, járműveket, anyagokat és a különböző hídszerkezeteket is.

Gondot jelent az is, hogy az ország területének a helyreállításához számvetett anyagtartalékok csak részben vannak biztosítva.

Miham látjuk a megoldást, a feszültségek feloldásának lehetőségeit.

A szakcsapatok teljesítőképességének növelését elsősorban belső szervezeti korszerűsítéssel, a népgazdasági lehetőségek reálisan tervezett, hatékonyabb kihasználásával, illetve saját költségvetésből látjuk megoldhatónak. Ezen belül elsődlegesnek tekintjük a hidépítési teljesítmény növelését.

Ennek érdekében vizsgáljuk a hídszerkezet előregyártási teljesítmény, illetve a hadszíntéren található különféle szerkezeti anyagok felhasználását biztosító kitermelő-, szállító-, összeszerelő kapacitás növelésének, továbbá a mobil összeszerelhető hídszerkezetekkel való ellátásának a lehetőségét.

A vasúti csapatoknál célszerű azt a törekvést folytatni, hogy erőink egy része közúti mozgékonyssággal rendelkezve, képes legyen a vasúti pálya helyreállítását megelőzve a helyreállítandó hídhelyhez, illetve rombolt pályaszakaszhoz előre menni és a munkát megkezdeni.

A vasúti pálya helyreállítása terén a kisméretű teljesítmény növelés mellett alapvető célunk a „katonai technológia” (rögtönzött és ideiglenes helyreállítás)

eszközrendszerének biztosítása, amely a kézi szerszámoktól a modern gépláncig terjed.

A közúti biztosítás területén kiemelt figyelmet kívánunk fordítani a közúti forgalomirányító elemek működési feltételei javítására, ezáltal teljesítményük növelésére.

Szorgalmazzuk a légi diszpécser vezetési pont kialakítását a Népgazdaságban meglévő repülőeszközök (helikopter, repülőgép) bázisán, vagy a BM forgalomellenőrző helikopterei átvétele útján.

Az új kiképzési rendszerű közlekedési csapatoknál vizsgáljuk az önálló kivitelezésre történő áttérés lehetőségeit, elsősorban a vasútépítő zászlóaljknál.

A jelenlegi vegyes összetételű dandár szervezetek, profiltisztítását is tanulmányoznunk kell a hatékonyabb alkalmazás és a jobb vezethetőség érdekében.

Fejleszteni szükséges a KM helyreállító alakulatok teljesítményét, javítani kell mozgékonyágukat. Célszerűnek tartjuk a helyreállító anyagtartalékok szükséglet szerinti hízosítását a várható alkalmazás körzetében.

Az MN gépkocsiszállító kapacitása fejlesztésének vizsgálatánál azt az elvet kívánjuk figyelembe venni, hogy az összhangban legyen az elszállítandó mozgó készlet kiszabatokkal, valamint a harc alatti utánszállítási szükségletekkel. A szállító gépjárművek rendszeresítésére minden tagozatot átfogó követelményrendszer dolgoztunk ki, amely tartalmazza az MN katonai szervezetei „B” tevékenységével, feladataival összhangban megállapított „B” szállítótér szükségletet, a terepjáró és közúti gépjárművek arányát, valamint az „M” szállítási kapacitása biztosításának témaköreit.

Itt kell megemlíteni, hogy az utóbbi időben a szállító járműveknél jelentős mértékben növekedett a különböző vontatmányok száma, amely már akadályozza a szállító járművek, alcgységek mozgékonyágát és számuk esetenként meghaladja a járműveket. Szükségesnek tartjuk ennek a vizsgálatát.

2. A szállítások szervezése és végrehajtása

Az MN csapat-, anyagi- és technikai eszköz szállításai – amelyek mind jelentősebbek és nagyobb követelményt állítanak – eredményesen, magasabb színvonalon, gazdaságosságra törekvően kerülnek végrehajtásra.

A szállítási tevékenységnél a gazdaságosságra való törekvés és az energia-hordozókkal való takarékoság következtében tovább növekedett a vasúti szállítások részaránya. Így a csapatszállításoknál 15⁰/₀-os, az anyagszállításoknál 12⁰/₀-os a vasúton történt szállítások növekedésének részaránya. A felhasznált vasúti kocsik száma ezzel szemben csak 9⁰/₀-kal nőtt.

A bevezetett diszpécser irányítású szállítási rendszer a kitűzött alapvető célokat elérte. Megvalósult az MN egészére érvényes egységes tervezési és végrehajtási rend. Biztosította a szállítások gazdaságosabb végrehajtását.

A végrehajtott gépkocsi szállítások 50⁰/₀-ánál kapcsolást és pótkocsis felhasználást szerveztünk. A közúti szállítások területén a növekvő anyagszállítási feladatokat kevesebb kilométer ráfordítással oldottuk meg, és ennek eredményeként 1,7 m km-t, illetve 775 t üzemanyagot takarítottunk meg 1983-ban. Megszervezésre kerültek a járatrendszerek, amelyek közül a központi járatrendszer tevékenykedik a legeredményesebben, felhasználva itt a konténereket is. Emellett eredményeket értünk el a szabad konténerszállító fuvarkapacitással MÁV részére történő szállításokban. (Évente 2–2,7 mFt.)

A katonai közlekedési szervek megítélésünk szerint jó kapcsolatokat építettek ki az együttműködő KM és MÁV szervekkel. Ennek eredményeként javult a szállítások színvonala, a menetrendek pontossága.

Jó tapasztalatokat szereztünk a csapatok vasúti szállításokhoz történő felkészítése során. A területi katonai közlekedési szervezetek képviselői részt vesznek a csapatok közlekedési kiképzéseinek levezetésében és a rakodási gyakorlatok végrehajtásában. Ugyancsak a helyszínen nyújtanak segítséget a nagyobb gyakorlatok előkészítése során a tervezések végrehajtásában.

A szállítások terén elért eredményeink mellett több hiányosságra, feszültségre is fel kell figyelnünk, amelyek mielőbbi megoldásra várnak. Ilyenek:

- gondok jelentkeznek a központi gyakorlótér körzetében a rakodások biztosítása terén;

- a szállítások tervezésében még sok a formális vonás, nem elemzik a szállítási feladatokat, a szállítóeszközök sok esetben kiterheletlenül közlekednek;

- a központi raktárak ellátási rendje esetenként a szállítások tervezését nehezíti, maga után vonja a csapatok szállítóeszközeinek pótlólagos berendelését, ezzel a szállítások gazdaságtalan végrehajtásának is okozójává válik;

- a katonai rakodásokat irányító VKP állomány felkészültsége a vasútüzemi ismeretek, illetve a rakodásra kijelölt állomások vonatkozásában javult, de még nem mindenben felel meg a követelményeknek. Az elmúlt években háttérbe szorult a katonai szükségrakodók alkalmazása, a csapatszállítások barcszerűsége.

A szállítások további korszerűsítését az alábbi elvek szerint tartjuk célszerűnek:

- az anyag a legrövidebb úton jusson el a központtól a felhasználóig;

- a szállítások végrehajtásához a leggazdaságosabb szállítási ágazat és eszköz kerüljön alkalmazásra;

- a szállítások szervezetsége csökkentse a csapatok igénybevételét, szüntesse meg a gépjárművek és rakodóerők felesleges berendeléseit;

- a szállítások gazdaságosságának a biztosítása a szállítatók igényeinek az összehangolásával;

- a szervezetség biztosítása az energiahordozókkal való takarékoság központi célkitűzéseinek a megvalósítását;

- a szállítás folyamán biztosított legyen az anyagok megóvása, a károk további csökkentése;

- az ellátók és szállítók a szállítási – ellátási feladatokat szoros összhangban szervezzék, mindenkor figyelembe véve a szállítási követelményeket.

Továbbra is elsődlegesnek tekintjük az MN szállításai gazdaságos, biztonságos és balesetmentes végrehajtását, ami valamennyi tagozatban összehangoltabb tervezést és nagyobb szállítási fegyelmet követel.

A szállítási rendszer korszerűsítésével kapcsolatos kérdések koordinálására HM szinten az anyagnem felelős és a közlekedési szervek közreműködésével MN Szállítási Tanácsot hozunk létre. Ennek a feladatkörébe tartozó téma a központi feszültség feloldása, a szállítási tevékenység koordinálása, a további rakodásgepesítés irányítása, a szállítási tevékenység elemzése, értékelése, javaslatok kidolgozása.

Az eddigi tapasztalatok alapján célszerűnek tűnik tovább folytatni a központi járatrendszereket, növelve a konténeres kiszállítások részarányát. Ezzel

együtt vizsgálni célszerű a saját konténerpark részvételének lehetőségét a népgazdasági konténerpark rendszerben.

A diszpécser irányítású szállítási rendszer javítása érdekében a csapat tagozatban is nagyobb figyelmet kell fordítani a tervező-szervező tevékenységre, a szállítóeszközök hatékonyabb kihasználására.

Célszerűnek tartjuk további iparvágányok építését a gazdaságosság fokozása érdekében, de környezetvédelmi okokból is a nagymérvű csapatszállításokat, illetve jelentős anyagforgalmat lebonyolító helyőrségekben és gyakorlótereken.

A tömeges belföldi vasúti csapatszállítások során a háborús felkészítés, a kiképzés követelményeinek megfelelően továbbra is szükséges alkalmazni a személyi állomány szállítására a Gub. berendezéssel felszerelt vasúti kocsikat. A szükséges egészségügyi feltételeket viszont meg kell teremteni. Emellett fokozni kívánjuk a vasúti szállításoknál a harcbiztosítás gyakorlását, a különböző szükségkérdések alkalmazását, a nyíltvonali kirakásokat stb.

A szállításokkal szoros összhangban – az élömlátás csökkentése érdekében – a rakodásgépesítési és anyagmozgatási tevékenységet békében a központi rakotárak, a nagyobb laktanyahadtárok rakodásgépesítésére, a nagysúlyú alkatrészek, fődarabok, konténerek stb. mozgatásának megoldására, a mozgókészletek máházásának gyorsítására összpontosítjuk. E területen átgondolt, érdemi differenciáltság szükséges, mert a lehetőségek csekély mérvű fejlesztést tesznek lehetővé.

A rakodásgépesítés és egységtrakományképzés általános fejlesztése mellett a fő figyelmet a háborús feladatokra tartjuk célszerűnek fordítani. Ennek kapcsán rendszerépítő jelleggel kivitelezésre vár a lőszer tömeges rakodásának gépesítése valamennyi tagozatban, önrakodó gépkocsik szélesebbkörű rendszerbeállításával, az egységtrakományképzés módszereinek alkalmazásával.

Ki kell munkálnunk a konténeres szállítás alkalmazási lehetőségeit is. Mind nagyobb teret kívánunk biztosítani a rakodógépek, önrakodó gk-k, konténerek népgazdaságból történő nagyobbmérvű biztosítására is.

3. *Gazdálkodás*

A kialakított gazdálkodási rendszerben a szolgálat gazdálkodási tevékenysége mindinkább megszilárdul és eredményessé válik. Ebben fontos helyet tölt be a Főigazgatóság mint középírányító szerv és a rendszerbe belépő Közlékedési Anyagraktár. A közlékedési szakanyagoknak a csapatok is mindinkább hozzáértő gazdáivá válnak.

A szervezeti keretek fejlődésével egy időben elhatárolásra kerültek a felső-, közép- és végrehajtói szinten a gazdálkodási jogkörök.

A gazdálkodási tevékenységeknél az eredményes fejlődés mellett azonban néhány probléma tapasztalható. Ezek:

- a szakanyagok beszerzésénél, az ellátásnál nem minden esetben lettek a katonai szervezetek konkrét igényei figyelembe véve. Emellett elsődlegesen a béke anyagmozgatási tevékenység került előtérbe, a szakcsapatok háborús teljesítőképességét növelő eszközök beszerzése háttérbe szorult;

- az eszközök felhasználása több helyen nem rendeltetésszerűen történik, a rendszeres karbantartás, javítás nem minden esetben történik meg;

- a szakanyagok vonatkozásában más szolgálati ágak oldalági igényei csak részben tükrözték a valóságos szükségletet;

- a szállítási költség tervezés rendje és a költségkeretek felhasználása, az azzal való gazdálkodás gondot okozott.

A közlekedési szolgálat gazdálkodásának célját a következő időszakban a szállítások gazdaságos végrehajtását elősegítő eszközfeltételek és költségkeretek biztosítása, a szakcsapatok teljesítőképességének növelését szolgáló eszközök beszerzése, az egységakományképzés és a tábori rakodásgépesítés eszközrendszerének létrehozása, valamint a szaktechnikai eszközök hadihasználhatóságának fenntartása képezik.

A megvalósítás érdekében a következőket tartjuk szükségesnek:

- az anyagi és pénzeszközök célirányos és gazdaságos felhasználását a katonai szervezetek feladataihoz illeszkedő normák kialakításával és e szerinti szaktechnikai eszközellátással, központi javítási kapacitás szükségletnek megfelelő fejlesztéssel, az eszközök rendszerben tartásának meghosszabbításával, a belső tartalékaink jobb kihasználásával tervezzük teljesíteni;

- szinten kívánjuk tartani az MN béke anyagellátási tevékenysége kapcsán jelentkező rakodási munkák gépesítetttségét a laktanyahadtárpban (egységahadtárpban) és a központi (területi) raktáraknál;

- az MN katonai szervezetei közlekedési szaktechnikai eszközökkel történő biztosításában kiemelten kezeljük a közlekedési hálózat helyreállító és üzemeltető csapatok teljesítményének növelését a népgazdaságból nem biztosítható, katonai (rögtönzött) és ideiglenes technológiához szükséges eszközök, szakfelszerelések biztosításával;

- a szállítási költséggazdálkodás tervezés és felhasználás rendjét célszerűnek tartjuk az eddigi tapasztalatok alapján újjól szabályozni úgy, hogy a tervezés rendje jobban igazodjon a csapatok feladataihoz, a kiképzés tervezéséhez.

4. Hadszintér előkészítés közlekedési feladatai

A hadszintér előkészítés keretében a közlekedési hálózat felkészítése az MNVK és a KM szerveivel szoros együttműködésben terv szerint, eredményesen történik.

A vasúthálózat és berendezési alapvetően megfelelnek az átbocsátóképeségre, a vonat hossza, vonatsúlyra előírt követelményeknek. Szűk keresztmetszet az előkészítés terén a tengelynyomásra előírt követelményeknél mutatkozik a mellékvonalakon.

A vasúthálózat rombolás utáni helyreállításra a MÁV megfelelő helyreállítási kapacitással rendelkezik. Felépítmény helyreállításához a helyreállító anyagartalék – esetleges vágánybontásokat is figyelembe véve – biztosítva van.

A szűk keresztmetszet a nagy hidak helyreállításához szükséges helyreállítási kapacitás, illetve ezek helyreállításához szükséges tartalék szerkezetek biztosításánál jelentkezik. A járműállománynál a szűk keresztmetszetet a nagyraktsúlyú pórcsokis biztosítása jelenti.

A fontosabb csomópontok megkerülési lehetőségének megteremtése is a következő évek sürgető feladatát képezi.

A közúthálózat háborús felkészítése a hidak teherbírását kivéve megfelel a követelményeknek.

A hidak követelmény szerinti átépítése folyamatosan történik.

Az igénybevételre tervezett fő gépkocsi utakon az ötéves terv végére az átépítések előreláthatólag befejeződnek.

A kiegészítő és megkerülő utakon levő kisteherbírású hidak átépítése – jelenlegi gazdasági helyzetet figyelembe véve – várhatóan csak 2000-re fejeződik be.

A közút rombolások helyreállításánál a szűk keresztmetszet ugyancsak a nagy hidak helyreállításánál mutatkozik.

Jelentősen javul a helyzet az ötéves terv végére amikor is dunai és tiszai közúti TS uszályhidak fognak rendelkezésre állni, amelyek az állandó hidak pótlására bármely kompátkelőhelynél gyorsan beépíthetők.

Emellett az eddiginél fokozottabb mértékben tartjuk célszerűnek vizsgálni az állandó kompok és kompátkelőhelyek rendszerbe történő beállításának a lehetőségét kisebb katonai kötelekek átkeléséhez, illetve népgazdasági szállítókhoz.

A már elfogadott hadszíntérelőkészítési követelmények mellett célszerűnek tartjuk vizsgálni a dunai vízi szállítási lehetőségek kihasználását biztosító átrakó kikötő előkészítését Budapest É-on.

Célszerűnek tartjuk feldolgozni – tudományos igénygel – a fontosabb közlekedési objektumok álcázásának és oltalmazásának a kérdéseit (közvetlen légvédelem, sodoraknak elleni védelem stb.).

A kijelölt és a helyőrségi lánctalpas utakon az előkészítés, kiépítés alapvetően terv szerint történik. Ezen utak használatánál, a nehéztechnika mozgásánál, az előírások betartásánál gondot okoz az igénybevétel utáni karbantartás elmaradása, a nyomvonalától való eltérés, a műutak szabálytalan igénybevétele. Ez évben a munka szervezettebbé tételére, a kiépítési, karbantartási feladatok konkrét felelőshöz kötésére új rendszert alakítottunk ki. Ettől jelentős fejlődést várunk mind a termőföldek védelmében, a lakossági panaszok számának csökkentésében, mind a felesleges többletkiadások megszüntetésében.

5. Káderhelyzet alakulása

A közlekedési szolgálat káderhelyzetében az elmúlt időszakban jelentős előrelépés és mindenekelőtt minőségi fejlesztés történt. Nagymértékben nőtt a felsőfokú végzettséggel és idegen (orosz) nyelvtudással rendelkező tisztek aránya. Rendszeressé vált a SZU. közlekedési katonai tanintézetébe történő beiskolázás, illetve a ZMKA-n történő felsőszintű képzés.

Ugyanakkor a következő időszakban nagyobb mérvű nyugdíjazással kell számolni, amely a jelenlegi hiányokkal együtt előtérbe helyezi a mind jelentősebb mennyiségi pótlást.

A szolgálat káderhelyzetét, a beosztási helyekre szükséges feltöltést, illetve az ennek megfelelő képzést a hiányok számának növekedése mellett nehezíti, hogy a nagyszámú, a közlekedés különböző területeinek megfelelő szakbeosztásokba specialisták szükségesek. Tájékoztatóként csak a főbb csoportosítások, az általános közlekedési szak mellett a vasúti, vízi, közúti, légi közlekedési ágazatok, amelyek tovább bomlanak szállító, üzemeltetési, építési és további szakokra, és ezek mind szakembert igényelnek. A nagyszámú területet tovább növeli a csapattagozatban az ellátó egységek, alegységek káder szükséglete.

Káder és beiskolázási terveinket ennek a figyelembevételével állítottuk össze és a jövőben még fokozottabb figyelmet fordítunk rá. Törekvésünket jól tükrözik a közelmúltban történt beiskolázások a SZU. közlekedési katonai főiskolájaira, katonai akadémiaira. A katonai tanintézetekben történő alap- és felsőfokú képzések mellett a káderutánpótlásnak a polgári, a különböző közlekedési szaktagozatokban végzett szakemberek átvételével történő megoldására is törekedtünk.

A jövőre nézve a káderutánpótlás biztosítására a következő rendszert tartjuk célszerűnek:

- a gépkocsiszállító és ellátó tiszteket továbbra is a hazai katonai főiskolán kívánjuk képezni;

- néhány szakon (vasútüzemeltetés, közúti komendáns stb.) fel kívánjuk használni a SZU. katonai főiskoláin történő tisztképzés lehetőségeit;

- a többi szakon a tisztképzés bázisaként a polgári közlekedési főiskolákat, egyetemeket kívánjuk felhasználni, ahol ösztöndíj szerződéssel folytatják a hallgatók a tanulmányaikat;

- a katonai képzés, felsőszintű továbbképzés mellett nagy figyelmet tervezünk fordítani a tisztek egy része szakismereteinek a polgári közlekedési vállalatok (MÁV, VOLÁN) tisztképzőin történő megszervezésére. Így a VKP szolgálatot ellátó tiszteknél szükségesnek látszik, hogy a MÁV tisztképzőt elvégezzék;

- a tiszthelyettes képzésben minőségi javulást a 4 éves szakmunkásképzéssel egybekötött tiszthelyettes képzés megindításától várjuk.

6. A vezetés

Az MN közlekedési biztosítása vezetésében az elmúlt évek során jelentős fejlődés következett be.

Javult a közlekedésben érintett szervek közötti együttműködés és koordináció.

Jó színvonalú szolgálati, szakmai együttműködés van az MNHF-ség, az MNVK illetékes szervei és a KSZF-ség között.

Előrelépés történt a katonai közlekedési szervezetek és a polgári közlekedési szervek együttműködése terén. Itt ki kell emelni a KM Katonai Főosztállyal és a MÁV Vezérigazgatósággal kialakult tartalmas munkakapcsolatot. Megvalósult az MN képviselők a Központi Szállítási Tanácsban és a megyei fővárosi szállítási bizottságokban. A seregtestek, csapatok közlekedési és szállító szolgálatai zömében kezdeményezően, jó eredménnyel dolgoznak.

A vezetési tevékenység színvonalának általános javulásához, a munka tartalmasabbá tételéhez az elmúlt egy év szervezési változása – amely a különböző területeken bekövetkezett – kedvezőbb feltételeket teremtett, néhány esetben minőségi előrelépést jelentett a lehetőségek jobb kihasználásához.

Az eredmények mellett azonban néhány feszítő probléma ezen a téren is található:

- az alárendelt közlekedési katonai szervezeteknél a növekvő feladatok belső szervezeti korszerűsítést igényelnek, a hadművelti és szakmai szervek erősítése, célirányos belső átrendezés útján;

- a szolgálat egység szintű feladatai is jelentősen megnövekedtek, ehhez hiányoznak a szakmai vezetés feltételei, ezért szükségesnek látjuk a megfelelő szakmai szerv kialakítását, létrehozását.

A katonai közlekedés feladatainak megvalósítása békében és háborúban egyaránt bonyolult tevékenységet, több felsőszintű katonai és polgári vezetőszervezet együttes, jól összehangolt munkáját igényli.

A közlekedési biztosítás vezetése a hadtáp vezetés keretében valósul meg. Annak ugyanúgy része, mint ahogy a közlekedési biztosítás a hadtápbiztosítás egyik igen fontos alrendszere, amely köteles biztosítani a csapat és anyagszállítók folyamatosságát az MNK és a várható hadszíntér területén.

A közlekedési biztosítás vezetése magába foglalja a közlekedési utak és szállító eszközök előkészítésével, üzemeltetésével, a közlekedési hálózat műszaki biztosításával és helyreállításával, valamennyi szállítási ágazat fennakadás nélküli működésének biztosításával, a katonai szállítások teljes és időben történő megvalósításával kapcsolatos rendszabályok összességét. A közlekedési biztosítás vezetésének alapvető feladatai összességében a közlekedési hálózat biztosítása, illetve a katonai szállítások irányítási feladataiból tevődnek össze.

A vezetési feladatok a katonai és népgazdasági közlekedési vezető szervek összehangolt együttes tevékenységét, a csapatokkal való szoros információ kapcsolatot, szilárd, rugalmas és folyamatos vezető tevékenységet tételezik fel.

Békében ezek a kérdések kellően rendezettek és az csemények sem zajlanak olyan ütemben mint háborúban. Ezért inkább a háborús vezetés módszereire, javításának lehetőségeire érdemes a figyelmünket összpontosítani.

Általános elvként a következő sémát fogadjuk el. Az MNVKF a követelményeket határozza meg a közlekedési hálózat előkészítése, helyreállítása, a csapatok mozgása terén, figyelembe véve a közlekedési hálózat kialakult helyzetét, az MN hadművelti tevékenységéből és a szövetséges csapatok mozgásából fakadó követelményeket.

Az MNHF a hadászati- hadművelti készletek szételepítésével, az elvonuló és az MNK területén tevékenykedő csapatok ellátásával, sebesültek hátraszállításával kapcsolatos követelményeket határozza meg.

Az MNVK és az MNHF-ség egyeztetett követelményei alapján a KSZF-ség együttműködve a KM illetékes parancsnokságaival, a MÁV vezetésével, szakmai intézkedésekkel szabályozza mind az elvonuló, mind a hátszágai közlekedési csapatok szakmai feladatait. Ezzel egy időben a KM és a MÁV részéről intézkedés történik a helyreállító osztagok alkalmazására. Tehát a végrehajtásban résztvevő erők, eszközök együttes erőfeszítését a megszabott követelmények teljesítése érdekében a KSZF-ség és a KM illetékes szerveinek kell koordinálni.

Mindaz feltételezi a KM-ben összekötő csoport tevékenységét a KSZF-ség részéről. Tovább menve közvetlen együttműködés szükséges a KSZFI és a MÁV vezető szervei, illetve területi szerveik között; az elvonuló közlekedési csapatok vezetése és a KSZFI között; a katonai és polgári helyreállító erők között valamennyi tagozatban és nem utolsó sorban a szállított, illetve fő gépkocsi utakon mozgó csapatok parancsnokságai és a katonai közlekedési szervek között.

A megvalósításhoz néhány feltétlenül szükséges tennivalót meg kell említeni:

– a következő időszakban célszerűnek tartjuk néhány szinten a vezető szervek további korszerűsítését;

– a háborús vezetés személyi, szervezeti és eszközfeltételei korszerűsítése mellett célszerűnek látjuk tovább vizsgálni a közlekedési biztosítás érdekében érintett vezető szervek tevékenységének rendjét, célszerű munkamódszereit. Különös tekintettel a szállításokban résztvevő közlekedési szervek, egységek, (KSZI, IÁK) vezetésére, továbbá a közúti forgalomirányítás MN szintű rendszerének kialakítására;

Biztosítani kívánjuk a szorosabb együttműködést a KM háborús vezetési elemeivel (a Szállító Szolgálat és a Helyreállító Szolgálat Parancsnokságokkal) a közvetlen kapcsolatot, operatív csoport kikülönítése útján;

– a közúti biztosítás hatékonyabb irányítására megvizsgáljuk a megyei (vagy

közúti igazgatósági) képviselőink létrehozásának lehetőségét – a területileg illetékes KSZI-k-től kiküldött összekötők útján;

– a béke vezetés területén kidolgozzuk a szolgálat több vezetési szintet átfogó gépi feldolgozási információs rendszerét a gazdálkodás, a szállítások, a hadszíntér előkészítés és a felkészítés hatékonyabb irányítása érdekében. Erősíteni kívánjuk az együttműködést a polgári közlekedési szervekkel, kiemelt figyelmet fordítva az összehangolt műszaki fejlesztésre, a háborús felkészítésre és a szakcapatok alkalmazásának tervezésére. Elmélyültebb együttműködést kell folytatnunk az „M” szállítási kapacitások népgazdasági (hadigazdasági) szükségletekkel való összehangolt biztosítása érdekében.

II. Az MN közlekedési szolgálat előtt álló fő fejlesztési feladatok

A szolgálat helyzetének, a fejlesztés lehetséges módozatainak, az ebből fakadó tevékenységek vizsgálata után célszerű áttekinteni az előttünk álló főbb fejlesztési feladatokat.

A szolgálat fejlesztésével kapcsolatos tevékenység fő célkitűzése, hogy a közlekedési rendszer, a szállítóeszközök, a közlekedési hálózat biztosítását és helyreállítását végző vasúti és közúti szakcapatok, továbbá a szállító szakcapatok és intézetek szervezete, technikai eszköz ellátása és lehetőségei, továbbá védettségük alapvetően megfeleljen a korszerű hadműveleti és hadbiztosítási követelményeknek, közelítve a hasonló rendeltetésű szövetséges közlekedési és szállító csapatok, intézetek teljesítményéhez.

Emellett célszerűnek tartjuk, hogy az állandó harcckészültség időszakában az MN közlekedési szolgálat, a közlekedési és szállító katonai szervezetek – a háborús felkészítési követelményeket figyelembe véve – legyenek alkalmasak a csapatok, szervek, intézetek magasabb harcckészültségi fokozatba helyezéséből, kiképzéséből, a szolgálati-, élet- és munkakörülmények javításából ráháruló közlekedési biztosítási és szállítási feladatok fokozott színvonalon és a takarékossági elvek messzemenő figyelembevételével történő végrehajtására.

A fejlesztéseknél továbbra is nagy figyelmet kívánunk fordítani az anyagmozgatás, rakodásgépesítés, egységakományképzés, továbbá a közlekedési szaktechnikai eszköz ellátás rendszerének és eszközeinek az MN igényeivel összehangolt korszerűsítésére.

E célkitűzések meghatározásánál figyelembe kell venni a következőket:

– várhatóan csökkenni a katonai közlekedés fejlesztésére fordítható pénzeretek, ami szükségessé teszi a leggazdaságosabb megoldások kiválasztását, (ilyenek pl. a „kettős rendeltetésű” eszközök), illetve az anyagi lehetőségek összpontosítását néhány kiemelt feladat vonatkozására;

– olyan rendszereket kell kialakítani, amelyek fokozatosan tovább fejleszthetők, bővíthetők a lehetőségek függvényében;

– belső tartalékaink feltárásával növelni kell a fejlesztésre fordítható összegeket;

– tovább kell csökkenteni a szállítási ráfordításokat;

– a katonai szervezetek „M” szükségleteit átfogóbban és pontosabban kell egyeztetnünk a népgazdasági lehetőségekkel, ugyanakkor a népgazdasági fejlesztéseknél (beszerzéseknél) jobban figyelembe kell venni a honvédelmi követel-

– pénz, vagy beszerzési forrás hiánya miatt egyes eszközök (pl. hídanyag) gyártását saját bázison kell megszerveznünk.

Az elemzések alapján, a szükségletek és a lehetőségek figyelembe vételével a legfontosabb fejlesztési feladatokat a következőkben lehet meghatározni:

- az MN és a szövetséges fegyveres erők szállítási szükségleteinek maradéktalan kielégítése az „M” szállítási kapacitás szükségleteinek szinten tartásával;

- az ÁHKSZ időszakában a szállítások gazdaságosabb végrehajtása, a konténerizáció, rakodásgépesítés és anyagmozgatás fejlesztése, az ehhez szükséges eszközfeltételek és rendszerek létrehozása. A fejlesztési feladatok mellett e témában igen fontosnak tekintjük az MN Szállítási Tanács létrehozását a szállítások és az ellátási tevékenység terén fennálló feszültségek feloldására, a szállítási rendszer hatékonyságának és gazdaságosságának biztosítására;

- a kijelölt közlekedési hálózat életképességének fokozása, a helyreállító erők alkalmazási képességének és teljesítményének növelésével, önálló alkalmazásuk biztosításával a helyreállító tartalék anyagkészletek ésszerű fejlesztésével, a várhatóan rombolásra kerülő objektumok korszerű helyreállítási előtervei kidolgozásával. Itt továbbra is célszerűnek tartjuk a dublőr hidak biztosítási lehetőségei kutatásának az elsődlegességét biztosítani, valamint minden vonatkozásban törekedni a gazdaságosság érdekében a kettős rendeltetés kiterjesztésére;

- a gazdálkodási tevékenységnél az egész szolgálatban a gazdaságosság, a takarékoság fokozására kell a tevékenységnek irányulnia. Ennek érdekében kell keresni a megfelelő módszereket mint az iparvágányok célszerű alkalmazását, a népgazdaságban fellelhető eszközök fokozott felhasználását az „M” szervezetünkénél. Javítani kell a költséggazdálkodást és ennek érdekében célszerűbb szállítási költség gazdálkodási rendszert kell kialakítani;

- a közlekedési biztosítást megvalósító szervezetek hatékonyabb vezetési rendszerének kialakítása a béke és háborús tevékenységnek megfelelően, a katonai és polgári vezető szervek integrált, korszerű vezetési eszközöket alkalmazó irányító elemei létrehozásával, az együttműködés hatékonyabbá tételével. Célszerűnek tartjuk behatóbban vizsgálni a hátszági közlekedési csapatok vezetési rendszerét és a további korszerűsítés lehetőségeit.

A fejlesztési célkitűzések megvalósításához az eddigi tapasztalatok hasznosítása mellett széles körű elemző, tudományos igényű kutató munkát kívánunk folytatni.

Az MN közlekedési szolgálat a következő időszakban is az eddigiekhez hasonlóan – nagy erőfeszítéssel tesz feladatai eredményes megoldására. A hatékonyabb munka, a célszerűbb módszerek kialakításához, a szükséges fejlesztések szélesebbkörű, behatóbb vizsgálatának elősegítéséhez kívánjuk felhasználni a konferencia tapasztalatait.