

Az anyag és csapatszállítások gazdaságosabbá tételének lehetőségei, a rakodásgépesítés és szakanyaggazdálkodás céltudatosabb, az igényekkel és lehetőségekkel jobban összehangolt megvalósításának feladatai

(Korreferátum)

Szűcs László alezredes

1. Az anyag és csapatszállítások gazdaságosabbá tételének lehetőségei

1. A legolcsóbb szállítási ágazat, a *vasúti szállítás* részarányának, illetve hatékonyságának növelését a vasúti szállítások személyi és tárgyi feltételeinek fejlesztésével, a közúti szállítások tudatosabb vasútra terelésével kívánjuk elérni. Ennek érdekében a nagymérvű, rendszeres csapatszállításokat megvalósító helyőrségekbe állandó (körzeti) Vasútállomás Katonai Parancsnokságok (VKP) rendszeresítését tervezzük. Ezzel a szállítások hatékonyabb tervezése mellett jelentősen javítanánk a csapatok közlekedési felkészítésének lehetőségeit is.

Folytatjuk a HM iparvágányok építését a nagy anyagforgalmat lebonyolító katonai objektumoknál, a lánctalpas technikával rendelkező gyakori csapatszállítási igényű, lakott területtel körbevett laktanyáknál, valamint a gyakorlótereken. A megvalósítás célszerű módja az érdekeltségi viszonyoknak megfelelő közös beruházások alkalmazása. Ennek megfelelően készült el HM-MÁV részvétellel a balinkai rakodó, illetve megkezdődött a nagyrécei építés is. A költségek csökkentésének másik radikális módja az MN kivitelezésben történő építés M összekovácsolási gyakorlat keretében (a polgári kivitelezéshez viszonyítva 40–50%-al olcsóbb).

Az anyagszállítások vasútra terelésének egyik alapvető megoldása a *konténeres szállítás* feltételeinek széles körű kialakítása, amely a meglévő népgazdasági lehetőségek kihasználásával, ahol ez nem áll rendelkezésre, ott pedig katonai konténermozgató kapacitás telepítésével tervezünk biztosítani. Ezzel a módszerrel jelentősen bővíthető a konténer szállításokba bekapcsolható katonai szervezetek, vagy helyőrségek száma, az MN esetenként mutatkozó szabad kapacitása pedig a népgazdasági konténeres szállításoknál hasznosítható lenne.

Az egyedi túlsúlyos és lánctalpas technika mozgatását is – az ésszerűség és lehetőségek határain belül – vasútra kívánjuk terelni, mert évente több 10 mFt-t

fizetünk ki az útvonalengedélyhez kötött közúti mozgásért, amelynek a vasúti szállításhoz viszonyított tarifája 10-szeres. A vasútra terelés feltétele a vasútra rá- és elszállítás, valamint a gyors továbbítás lehetőségeinek kialakítása. A csapatok érdekeltségét az olcsóbb megoldásokban, azzal érhetnénk el, ha ezt a költséget is a csapatgazdálkodás hatáskörébe adnánk.

A kulturált csapatszállítás biztosítása érdekében a 12 órát meghaladó időtartamú szállításoknál a személyi állomány részére fekvőhellyel kell számolnunk. A kisebb méretű csapatszállítások során általánossá vált a kulturált körülményeket biztosító személykocsi alkalmazása. E két követelmény együttes biztosítása jelentős problémát okoz, mert:

- a MÁV-nál kevés a hosszú ülésű fekhelynek is alkalmas személykocsi, főként a nyári és más csúcsidezőszakokban;

- két fő egy fulkében való elhelyezése rendkívül alacsony kocsihasználást eredményez (18 fő/kocsi).

A fentiek figyelembevételével alakítottuk ki a BY típusú kocsikhoz a kapacitásnövelő behelyezhető fekpád felszerelést, amely egy fulkében 5 fő fektetését biztosítja. (45 fő/kocsi).

Jelenleg továbbra is megoldatlan a fűtésük, a hazairól eltérő feszültségű villamos vontatás esetén, ezért télen, külföldi gyakorlatra nem vehetők igénybe. Az egyedí, vagy más módozatú biztonságos fűtésű, megfelelő kihasználtságot biztosító csapatszállító vasúti kocsi megoldásán a MÁV illetékes szakembereivel még rovább kell dolgoznunk.

A nagyméretű gyakorlatokra továbbra is alkalmaznunk kell a GUB kocsikat, azonban korszerűsítjük a hygiénás feltételeket (ürítősék elhelyezése, tiszta, fertőtlenített kocsi biztosítása stb.).

2. *A szállító gépjárművek raksúly és futáskibaszálásának növelése* érdekében javítanunk kell a tervező munkát, elvégezve a szállítási feladatok viszonylat szerinti és időben történő összehangolását. *A döntésre jogosult* szolgálati személyek részére a javaslatokat a diszpécser szolgálat készíti elő. További erőfeszítéseket kell tennünk a különböző tagozatok anyagi-technikai ellátási rendszerét kiszolgáló szállító járatok alkalmazására. Az ilyen járatok működési elveit a csapatoknál ismerik, megvalósításuk érdekében több helyi kezdeményezést várunk el.

A szállítások gazdaságosabb végrehajtása érdekében tervezzük az információs rendszer korszerűsítését, mert ettől nagymértékben függ a szállítások tervezése, megszervezése és irányítása. Tervezzük a híradás korszerűsítését, a számítógépes tervező- irányító elemző és tájékoztató rendszer kifejlesztését – elsősorban a Központi Diszpécser szolgálatnál. Célszerűnek látszik e rendszer kommunikációs kapcsolatának megvalósítása az együttműködő polgári közlekedési szervekkel és a seregtesteknél és más katonai szervezeteknél meglévő számító-központtal, és a seregtesteknél és más katonai szervezeteknél meglévő számító-központokkal.

3. A szállítási költséggazdálkodás terén tervezett korszerűsítés alapvető követelményének tartjuk, hogy a csapatok időben kapják meg a részükre megszabott és általuk tervezett feladatok teljes szállítási költség szükségletét. A közbeeső parancsnokságoktól elvárjuk, hogy tartalékképzés címén az alárendeltek fenti költségkeretéből ne tartsanak vissza pénzt, hanem az általuk ismert, de az

alárendelttekkel nem közölt feladatokra *tervezzenek* külön költséget. A váratlan feladat elrendelésekor adják meg annak a költségfedezetét is.

A kiképzési feladatok szállítási költség igényét a km szükséglet mintájára a kiképzési tervben célszerű rögzíteni.

Figyelembe véve a sok túlszámlázást, meg kell valósítanunk a szállítási bizonylatok megbízható központi ellenőrzését és a túlfizetések visszakövetelését. Ezzel együtt hatékonyabb ellenőrző munkát kell végeznünk a katonai szervezetek irányában a szállítási költség reális tervezése és rendeltetésszerű felhasználásának biztosítása érdekében. A csapatok takarékos gazdálkodását azzal is szeretnénk elősegíteni, hogy a takarékos gazdálkodásból (és nem túltervezésből, vagy feladat elmaradásból) származó maradványokat nem vonjuk el.

4. *Szállítási rendszerünk hatékonyságának tovább növelése* érdekében a katonai és polgári közlekedési szervek és az anyagnem felelős szolgáltatófőnökségek részvételével tudományos alapú, átfogó vizsgálatot tervezünk 1985-ben – szállítási technológia – kísérlettel egybekötve, amely az egyik magasabbegységénél kerül végrehajtásra. Kérjük az érintettek alkotó közreműködését.

II. A rakodásgépesítés és szakanyaggazdálkodás feladatai

1. Az MN Közlekedési Szolgálat szaktevékenységének jelentős feladata a szállítóeszközök komplex alkalmazásával egyidejűleg a *rakodásgépesítés* fejlesztése.

A rakodásgépesítés fejlesztésének célja békében elsősorban az élőmunka ráfordítás csökkenése, a balesetvédelem és az anyagok megóvása, háborúban pedig az anyagáramlás gyorsítása (a rakodási állásidők csökkentése).

Az MN rakodógépekkel való ellátottsága a békében jelentkező rakodási szükséglethez viszonyítva a főbb rakodógép típusokból 80% körül van. ezzel megoldottuk a nagy anyagforgalmú raktárak és laktanyák anyagmozgatási tevékenysége gépesítését.

A háborús szükséglet biztosítását a népgazdaságból, illetve a terepjáró szállítójárművekkel rendelkező tagozatokban a gépkocsira szerelt önrakodó eszközöket lehetőségeink függvényében saját költségvetésből kívánjuk biztosítani.

A háborús szállítási lánc alapvető rakodógépének a szállító rajonként rendszeresített (vagy rendszeresítendő) önrakodó darut tekintjük és a gépkocsi platóra emelhető könnyű terepjáró rakodógépet, amelyek így együtt a szállítmányokkal együtt mozogva bárhol alkalmazható rakodókomplexumot képeznek.

A rakodás gépesítésére elgondolást dolgoztunk ki, a rendszerépítést ennek megfelelően végezzük. Szoros együttműködés szükséges az anyagnem felelős alkalmazó szolgálati ágakkal, mert a rakodásgépesítéshez szorosan kapcsolódó egységtrakományképzés közös, munkánk eredményeként valósulhat meg: az általunk biztosított egységtrakományképző eszközöket az illetékes anyagnem felelős „tölti” meg anyaggal.

Az eszközök biztosítása mellett jelentős feladat az eszközöket kezelő, velük dolgozó állomány kiképzése, felkészítése a rakodási feladatok végrehajtására. Az MN-ben eddig évi 3–400 fő, összesen több mint 3000 fő lett kiképezve. Gond ott jelentkezik, hogy a rakodógépkezelő nem állománytáblában rendszeresített személy, ezért a gép nincs olyan állandó személyhez kötve, aki felelős a gép állagának megóvásáért, (egy gép ára azonos 3–5 db személygépkocsi árával).

Nem zökkenőmentes a rakodógépek javítása az MN csapatjavító műhelyeinkben alkatrész és szakember hiánya miatt a közép és nagyjavítások végrehajtása pedig a népgazdasági javító bázisokon aránytalanul sokba kerül. Ezen feladatok megnyugtatóbb megoldását abban látjuk, hogy a csapatműhelyek részére központi alkatrészellátást biztosítunk, illetve létrehozzuk az MN Közlekedési Anyagraktár bázisán a szükséges javító kapacitást. Javaslatot teszünk arra is, hogy az MN fegyverzeti és technikai javító bázisai is végezzenek közép és nagyjavítást.

2. Lehetőségeink alapján a VII. ötéves tervben a következőket tervezzük:

Fenntartjuk az MN béke anyagellátási tevékenysége kapcsán jelentkező rakodási munkák jelenlegi gépesítettségi szintjét a laktanyahadtáppal rendelkező katonai szervezeteinknél és a központi (területi) raktáraknál, ezzel együtt további típuscsökkentést és magasabb gépkihasználást tervezünk. Meg kívánjuk valósítani a lőszerellátás egységakománnyon alapuló gépi rakodásának rendszerét.

A közlekedési szakcsapataink teljesítményének növelése érdekében – a népgazdaságból nem biztosítható – a katonai helyreállítási és hálózat üzemeltetési technológiához a szükséges felszereléseket eszközöket a tervidőszakban beszerezzük és szakcsapatainkat ellátjuk.

A javítások végrehajtásához úgy kívánunk segítséget nyújtani, hogy megszervezzük az alkatrész ellátást az MN KÖAR-on keresztül a selejtezésre bevont rakodógépekből bontás útján visszanyert fődarabok és alkatrészek felújításával, és új alkatrészek beszerzésével.

A katonai követelményeknek megfelelő háborús rakodógép szükséglet népgazdaságból való biztosítása kérdéseiben szorosabb együttműködést kell megvalósítanunk a polgári üzemeltető szervekkel. Szeretnénk elérni, hogy az általuk beszerzésre tervezett eszközök kiválasztásakor vegyék figyelembe a katonai követelményeket, amelyek az eddig végzett számvetések alapján nem drágítják meg jelentős mértékben az eszközöket.