

Jászberényi Károly

FŰRÉSZIPARI TERMÉKEK KORSZERŰ SZÁLLÍTÁSI LÁNCA

Az utóbbi években rendkívül sokat beszélünk a korszerű szállítási lánc szükségességéről. Ez érthető is, ha figyelembe vesszük, hogy az V. ötéves terv folyamán a jelenlegi hatékonysági mutatók mellett egymagának a közlekedésnek több új munkaerőre lenne szüksége, mint amennyi új munkaerő belépése az egész népgazdaságban várható.

Jelenleg egymillió ember, a foglalkoztatottak mintegy 20 százaléka foglalkozik rakodással. Számuk — az előjelzések szerint — öt év alatt kb 27%-kal csökken, mivel az újonnan belépők elsősorban a magasabb képzettséget igénylő, vagy könnyebb fizikai munkával járó szakmákat keresik.

A munkaerőhiány mind a fűrésziparban, mind pedig a fűrészárut feldolgozó vállalatokban már ma is jelentős mértékben növekszik, a továbbiakban évről évre fokozódik. Ezt a munkaerőhiányt csak az emberi munkaerő hatékonyságának növelésével tudjuk pótolni, amit viszont szervezéssel és gépesítéssel lehet elérni. Fűrészipari termékek esetében jelenleg a legnagyobb emberi munkaerőt a rakodás igényli, ezért korszerű szállítási láncot kell kialakítani, amely lehetővé teszi, hogy az áru a termelés helyétől a felhasználásig gépi erővel kerüljön rakodásra és mozgatásra. Ennek viszont előfeltétele a korszerű termelési lánc, valamint a megfelelő közgazdasági környezet kialakítása.

A korszerű termelési lánc

A fűrészáru-felhasználókat három fő csoportba oszthatjuk: elemfelhasználók, száraz árut felhasználók és egyéb felhasználók.

Elemfelhasználók

A fűrészárut felhasználók a szükséglet kb. 40%-át olyan nagy tömegben azonos méretű elemek készítésére használják fel, amelyekből típuscikkeket (bútor, nyílászáró szerkezet stb.) készítenek. Ehhez, alapul véve a Záhonyban beérkező fenyőgömbfát, a következő szállítások szükségesek:

- Záhonyban való átrakáshoz szállítás,
- manipuláló telepre való szállítás,
- a rönkanyag fűrészüzembe való beszállítása,
- a fűrészáru szállítása a leszábob üzembe,
- a leszábobot áru szállítása szárításra,
- a szárított áru szállítása az elemkészítő üzembe,
- az elemek szállítása a végterméket gyártó üzembe.

Az országhatártól tehát hét szállítás szükséges. Figyelembe kell vennünk, hogy minden szállításhoz legalább két (be- és ki-) rakodás szükséges a belső anyagmozgatáson (tárolóhelyre, majd üzembe és vissza) és az ahhoz kapcsolódó rakodási műveleteken kívül.

Nem érdektelen megjegyezni, hogy a 838 kg-os fajsúlyú gömbfából 0,3 m³ elem készül 176 kg súllyal.

Szerencsére fenti szállítási műveletek már ma sem általánosak és csak kis mértékben fordulnak elő. (Az ERDÉRT tuzséri gyáregységében termelt fűrészárúnál kettővel kevesebb. Ha a leszabás és szárítás egy helyen történik; két szállítással, ha pedig ugyanott az elemeket is elkészítik, úgy hárommal kevesebb szükséges.)

Hozzávetőleges számítás szerint a hazai és import gömbfából, valamint az import fűrészárúból termelt elemeknél jelenleg átlagban kb. 3,8-szeres szállítás szükséges.

Ésszerű követelmény, hogy a szovjet gömbfából termelt elemeket Záhonyban, a széles nyomtávú vasútra támaszkodva, a hazai fűrészüzemekben termelt fűrészárúból a fűrészüzemben, az import fűrészárúból pedig az ERDÉRT-telepeken készítsék el az elemeket. Nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy ez esetben a munkaerő-megtakarításon (ami a munkaerőhiány miatt elengedhetetlen követelmény), a szállítási kapacitásigény csökkentésén (ami költségcsökkentést is eredményez) kívül igen nagymérvű anyagmegtakarítás is elérhető. A nagy tömegű és különböző méretű alapanyagból termelt, különböző méretű elemek a jelenleginél sokkal nagyobb kihozatalt tesznek lehetővé, ugyanakkor a termelés folyamán keletkező hulladék (rönkvég, fűrészhulladék, forgács, fűrészpor) egy helyen nagy tömegben jelentkezve a jelenleginél sokkalta gazdaságosabban hasznosítható.

Száraz árut felhasználók

A szükséglet kb. 20%-a kerül felhasználásra olyan termékek készítésére, ahol száraz áru szükséges, de centralizált helyen való elemtermelés vagy nem gazdaságos (a kis széria miatt) vagy pedig nem lehetséges (egyedi darabok javítása stb.). Ezeknek a szükségleteknek a kielégítése jelenleg a következő szállítási és rakodási művelettel történik:

- a fűrészüzemben vagy fűrészáru telepen az áru osztályozása,
- máglyatérre való szállítása, hézaglécek beiktatásával a máglya elkészítése (e művelet több helyen fordítva történik, mert már az osztályozáskor hézaglécekkel ellátott egységcsomagokat képeznek és azt szállítják villás targoncával a máglyatérre),
- a máglyabontáskor a hézaglécek kiszedése, az árunak a fuvarszközöz való szállítása és berakása,
- a szárítóüzembe való szállítása,
- a fuvarszközről való kirakás, hézaglécekkel való elvitás, a szárítókamrába való szállítás,
- a hézaglécek kivétele, fuvarszközöz való szállítás, berakás,
- a felhasználó üzembe vagy helyre való szállítás.

Mindezek után el kell érni, hogy a fűrészáru megfelelő hőmérsékletű vagy alacsony páratartalmú helyen kerüljön raktározásra a felhasználásig.

E műveletek lényegesen csökkenthetők, ha a fűrészüzemben vagy fűrészáru telepen végezzük el a szárítást és a megrendelőhöz csomagoltan szállítjuk. Amennyiben a máglyázást fenntartjuk, a máglyába már olyan méretű csomagokban kell az árut elhelyezni, amilyen méretet a szárítókamra megkíván. Ezzel elkerüljük a kétszeri szállítást, a kétszeri hézaglécelést, és jelentősen csökkentjük a rakodások számát.

Egyéb felhasználók

A fűrészáru-szükséglet kb. 40%-a olyan felhasználóknál, illetve felhasználóhelyeken jelentkezik, ahol az áru nedvességtartalma érdektelen (zsaluzás, építkezés stb.).

A korszerű szállítási lánc

Korszerű a szállítási lánc, ha benne az áru a termelés helyétől a felhasználás helyéig géppel rakható. Ennek két feltétele van:

- egységes rakodási szabvány,
- egységes rakodógéprendszer.

A rakodási szabványok kialakításakor figyelembe kell vennünk, hogy a felhasználók jelentős része (pl. a bútorüzemek 95%-a) iparvágánnyal nem rendelkezik, így a vasúti szállítást közúti elfuvarozás követi.

A rakodógép kiválasztásakor viszont számításba kell venni, hogy a vasúti kocsik be- és kirakása általában csak függőleges irányban történhet. A MÁV ugyanis rendkívül kevés lehajtható oldalfalú vasúti kocsival rendelkezik. Nyitott koci esetén a kívánt típusú koci nem rendelhető meg, így egyaránt kell számítani egy-, vagy kétajtós kocsira. Amíg pl. a 8,7 m hosszú egyajtós vasúti kocsiba a 6 m-es áru villás targoncával berakható, 4 m-es már nem. Kétajtós kocsiba viszont 4 m-es áru rakható be, 6 m-es nem. Villás targonca kedvező esetben is csak akkor használható, ha az ajtó felett nincs merevítő lécz. A rakodási rendszerben tehát biztonságosan kizárólag darukra lehet számítani.

Az elemeket (különösen a kis méretű vagy nem szabályos alakú elemeket) legcélszerűbb konténerben szállítani. A konténer ugyanis lehetővé teszi a gépesített rakodást a termelés (vagy szállítás) helyéről, a végterméket szállító üzemig.

Középhosszúságú és szabályos elemek szállíthatók rakodólapon is. Hosszú elemeket, valamint fűrészárut egységcsomagokban vagy csomagoltan célszerű szállítani. Az egységcsomag képzésekor azonban figyelemmel kell lennünk egyrészt a szállítási láncban részt vevő fuvareszközök méretére, másrészt a fogadó vagy átrakó vállalatok gépi kapacitására.

Az ERDÉRT Vállalatnál háromféle egységcsomag képzését tervezzük:

„A” jelű csomagokat állítunk össze 120 cm szélességben és max. 5 tonna súlyban azon vevőink részére, akik iparvágánnyal rendelkeznek és telepükön van legalább 5 tonna teherbíró daru (vagy autóduru). A 120 cm széles csomagokból ugyanis a vasúti kocsiban egymás mellé 2 db helyezhető el, és három támfával a vasúti koci szélessége kihasználható.

„B” jelű csomagot készítünk 100 cm szélességben és max. 5 tonna súlyal azon vevőink részére, akikhez a vasútállomásról közúti elfuvarozás szükséges és a vasútállomáson van legalább 5 tonna teherbírású beépített, vagy autódaru. Ugyanezen csomagokat szállítjuk azon vevőink részére is, akikhez a fuvarozás kizárólag közúton történik, és a vevő legalább 5 tonnás daruval, vagy villás targoncával rendelkezik.

„C” jelű csomagot készítünk max. 1 tonna súlyal azon vevőink részére, akiknél közúti elfuvarozás szükséges, de az átrakóhelyen daru nincs, s így a rakodást gépkocsira szerelt daruval kell elvégezni. Ezen csomagok szállíthatók azon vevők részére is, akik bár iparvágánnyal rendelkeznek, de csak kis teljesítményű rakodógépük van.

Száritott fűrészáru (vagy elem) szállítása esetén értelemszerűen az egységcsomagok kötözése is szükséges.

Friss árunak egységcsomagokban történő szállítása természetesen jelentős többletköltséget jelent, mivel az egységcsomagok képzése csupán egy szállítási rakodási feladatait oldja meg, mert az áru ezekben — sem a szállítás előtt, sem pedig a szállítást követően — hosszabb ideig nem tartható.

A feltételek

A korszerű szállítási lánc kialakítása általános népgazdasági érdek, ezen belül azonban eltérőek az érdekeltségi rendszerek.

A feladók az elmúlt évek folyamán, részben a munkaerőhelyzet, részben a költségek csökkentése végett a vasúti kocsiba való berakást mind nagyobb mértékben igyekeztek egyszerűsíteni. Ehhez elsősorban villás targoncákat alkalmaztak, amik a telepen vagy üzemen belüli mozgatást is lehetővé teszik. Általános gyakorlattá vált az évek folyamán, hogy a berakandó fűrészárut villás targoncával viszik a vasúti kocsihoz, a koci oldalfal magassága fölé emelik, majd a villa megdöntésével csúsztatják a kocsi. Ebből a rendszerből az egységcsomag képzésben való átmenet a feladónál

- a munkabér növekedését és
- a daruk beszerzését

teszi szükségessé. Ennek előnyei viszont az átrakó (általában a VOLÁN) Vállalatoknál és a vevőknél jelentkeznek, mégpedig:

- jelentős összegű munkabérsökkenésben,
- valamint számottevő kocsiálláspénz-csökkenésben.

Számolni kell azonban azzal is, hogy az egységcsomagképzéssel a vasúti kocsik térfogatkihasználása csökken, ami a fajlagos fuvar költségek növekedését jelenti. Ez pedig fenyő fűrészáru esetében az ERDÉRT Vállalat, lombos fűrészáru esetében pedig a vevők számára jelent többletköltséget. *A korszerű szállítási lánc kialakítása tehát csak abban az esetben lehetséges, ha a feladó, átrakó és átvévo vállalatoknál ezeket az érdekkellentéteket megfelelő közgazdasági szabályokkal ki tudjuk küszöbölni.*

Яеберени К.: СОВРЕМЕННАЯ ЦЕПЬ ПЕРЕВОЗКИ ПРОДУКТОВ В ЛЕСОПИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Цепь перевозки считается современной, если в ней при перевозке с места производства до места использования погрузка товара осуществляется с помощью машин. Предпосылка этого должна быть обеспечена еще в производстве. Вторая предпосылка заключается в том, чтобы системы заинтересованности предприятий, осуществляющих отправление, перегрузку и покупку, действовали в этом направлении. На уровне народного хозяйства это может быть достигнуто с помощью соответствующих экономических рычагов.

Jászeberényi, K.: UP-TO-DATE NETWORK OF THE TRANSPORTATION OF SAW-MILL PRODUCTS

In an up-to-date chain of transportation the product can be loaded by machines from the site of production to the site of utilization. The right conditions for this should already be established in production. An other standpoint is that the interest system of the sending, forwarding, and receiving stations be promoted in the same direction one by one. This can be achieved by economic regulation in a national economic level.