

A jelenlegi szállítási módszer ellentmondásai a gazdaságossági követelményekkel szemben az MN ellátási rendjében

László László alezredes, dr. Busman Sándor százados

Korábban foglalkoztunk a szállítási tevékenységgel, mint gazdálkodási kérdéssel. A vele szemben támasztott igényeket csak abban az esetben elégítheti ki, ha a végrehajtás során a szállítási tevékenység olyan folyamatként jelentkezik, amely az anyagok, személyek helyzetét változtató termelési folyamat, amelynek termelékenységi szintje azonos kell legyen az előállítási tevékenységgel.

Felvetettük azokat a tényezőket, amelyek döntően befolyásolják a termelékenység kérdését. Így a csomagolás, gépesítés, automatizálás, a szállítóeszközök kihasználtsága és egyes munkafolyamatok teljes vagy részbeni elhagyása.

A fejlesztés során műszaki-gazdasági egységként kell kezelni és keresni a fejlesztés további lehetőségeit.

A bevezetőben leírt gondolatokat most is alapvetőnek és elsődlegesnek tartva konkrétan szeretnénk a meglévő ellentmondásokat feltárni, úgy, hogy részben választ kívánunk is adni azokra.

Fenntartva azt a gondolatot, hogy az MN-ben végrehajtott szállítási tevékenység, amely az ellátási anyagok továbbítására vonatkozik, szoros egységet képez az ellátási rendszerrel és önmagában a szállítási folyamat jobb megszervezése nem nyújtja azt a kellő optimumot, amely a gazdálkodási tevékenységtől elvárható.

A cikkünkben a továbbiakban egységesen szállítási tevékenységről írunk, azonban ezt az anyagszállításokra vonatkoztatjuk, mellőzve a csapatszállítások szervezési és végrehajtási kérdéseit. Értelemszerűen egyes fogalmak, így pl.: rakodásgépesítés, gyorsaság stb. azonban arra is vonatkoznak és egyben a csapatszállítást végrehajtóknak figyelmébe is ajánljuk.

Összességében ezt a cikket vitaindító cikknek is szántuk és várjuk a válaszokat a felvetett problémákra.

I.

Jogosnak tartjuk azt az elvet, hogy a szállítás-szervezési tevékenység a végtermék csomagolásával kezdődik. A csomagolási mód az, amely döntően meghatározza az anyagmozgatás egyes fázisainak gépesítési lehetőségeit, a szállítóeszközök kihasználásának fokát — beleértve a rakodásra szánt időt is —, sőt hat a közbenső tárolásokra is. Ezek összességében időt, az pedig pénzt jelent.

Lényeges ez azért is, mivel a csapatok ellátási tevékenységében a „gazdálkodás” egyre jobban megvalósuló folyamat. Ezzel egyidőben a felső és központ tagozatban még az „ellátás” a döntő kritérium.

A továbbiakban ebből a kettősségből adódó ellentmondásra szeretnénk a figyelmet felhívni a szállítási tevékenység végrehajtásánál, mint gazdálkodási fogalomra és a szervezést hátráltató ellentmondásokra.

Az ellentmondásból adódóan a csapat kötve van, mint felhasználó az ellátó szerv intézkedéseivel, nem választhatja meg sem az esetleges beszállítás, sem az átvétel időpontját, ezért eleve kizárt annak a lehetősége, hogy ugyanarra a helyre vagy útvonalra meglévő szállítási igényeit összevontan hajtsa végre.

Az ellátó sem érdekelt abban, hogy koordinált szállításszervezést végezzen, mivel sem őt mint szervet, sem a beszerzett anyagok tényleges költségeit a már itt jelentkező szállítási folyamat nem terheli.

Jelenleg az ellátó jogosan mondhatja, hogy a felhasználó — átvevő — szervezze meg a szállítási tevékenységet a saját hatáskörében a legjobb optimum mellett. Ez a meglévő és leírt ellátási rendszer mellett azonban kizárt, sőt tovább rontja a gazdálkodás lehetőségeit az átvevő részére:

- az anyag neve (csomagolása és az ebből adódó szállítási lehetőség),
- az utaltság rendje (távolság és a keresztszállítások),
- az előjáró döntése (az átvétel idejének meghatározása és a kiutalás helye),
- az ellátás jelenlegi rendje.

Legdöntőbbnek az utolsót tartjuk, mivel ez határozza meg az anyag szállításának útvonalát, a szállítási lánc ismételt megszakítását, az anyag közbenső tárolásainak számát és az ebből adódó egyéb járulékos költség-növekedéseket, pl.: ismételt adminisztráció, a fellépő elveszési és rongálási lehetőség stb.

A leírtak után jogosnak látjuk annak a felvetését, hogy a jelenlegi tevékenység, amelyet a Közlekedési Szolgálat Főnökség végez, hogy a szállítási tevékenység szervezettebbé és ezáltal gazdaságosabbá váljon, önmagában kellő hatékony gazdasági eredményt tud-e nyújtani. Nyugodtan megállapíthatjuk, hogy nem.

Ha a megoldást keressük a feladatokat két csoportba sorolhatjuk:

Első:

- az olyan tevékenység, amely a jelenleg meglévő rendszeren belül minden beruházási és a személyi állomány növelésének vagy átszervezésének az igénye nélkül azonnali gazdasági eredményt nyújt.

Második:

— az olyan tevékenység, amely már felveti a beruházási igényt a technikai és személyi állománynak az átszervezését, de ezek az előző szervezés végrehajtásából részben megoldhatók, vagy gyors megtérüléssel lehet számolnunk.

Az elsőhöz példaként említjük az alábbi konkrét eseteket, amelyekből bárki által megfelelő következtetés vonható le.

— A szolnoki Kilián György Re. Mű. Főiskola ételmezési ellátását a debreceni ételmezési raktár végzi. Az alakulat az ételmezési anyagát havi vételezéssel, vasúton szállítja el úgy, hogy a felfuvarozáshoz a gépkocsit Szolnokról viszi Debrecenbe. A felfuvarozás után visszatér a telephelyére Szolnokra. Csak a km-t számolva ez 240 km felesleges futást jelent, amely esetben sem a gépjármű, sem vasúti kocsik nincs kihasználva a kívánt optimumnak megfelelően.

A km-költségen túlmenően még számolni kell az átvevő és a gépjárművezető szállás- és napi díj-költségével, amely ugyancsak a szállításra fordított összeget kell növelje, mint egyéb járulékos költség.

A megoldás önmagát adja. A raktár a saját gépjárművel végezze el a felfuvarozást, amely jóval kevesebb anyagi ráfordítást jelent, és ez egy intézkedéssel megvalósítható. Természetesen ezt nemcsak a példaként említett alakulatra és viszonylatban értjük, hanem minden olyan esetben, amikor az alakulat viszi magával a felfuvarozáshoz szükséges gépjárművet.

Az átvevő amennyiben indokolt, úgy vonattal utazhat el és jelenhet meg a berakás helyén. A jelenlétét sem tartjuk indokoltnak, mivel a népgazdaságból az MN raktáraiba beszállításra kerülő anyagok berakásánál sincs jelen az átvevő raktár megbízottja.

Az ellátást végző olyan feltevése, hogy a fuvar költség ez esetben nála növekedni fog, nem vehető figyelembe, mivel annak kifizetésével terhelhető a címzett is.

Jelen esetben elhanyagolható, hogy a gépjárművel végrehajtott szállítások ilyen irányú korlátozása révén a jelentkező gépjármű-ráfordítási hányad csökkenése melyik szolgálat főnökségnél jelentkezik, mint megtakarítás. Végső fokon az MN költségvetését csökkenti, legyen az üzemanyag és alkatrész.

Nem hanyagolható el az sem, hogy ezzel nagymértékben csökken a közúti események és rendkívüli események előfordulásának lehetősége is. Továbbá elősegíti az állandó harcckészültség fenntartását, mivel a gépjármű az alakulatnál marad.

A leírt esethez hasonló az az eset is, amikor egyes klg. alakulatok sajátos feladataikat egymástól távol diszlokált kisebb alegység szervezésben látják el. Ellátásukat havi vagy kéthavi alkalommal az előjáróik gépjárművel hatják végre. A fordulótávolság az 5—600 km-t is eléri. A gépjármű mindkét irányban kihasználatlanul közlekedik. A felhasznált km eléri az évi 150—200 000 km-t is. Ha egy km-t Cs-344/D típus esetében 10 Ft/km üzemi költséggel számolunk, akkor ez 100 000 km kihasználatlan futás esetében 1 000 000 Ft felesleges kiadást jelent az MN részére.

A megoldás jelen esetben a kisméretű — (1—3 m³) — konténer alkalmazása, amely még bérelt konténer esetében is jóval kedvezőbb költségkihatás ellenében szállítható ugyanazon távolságra. Pl. 3000 kg összsúlyú bérelt konténer továbbítása 200 km távolságra 1219 Ft, vagyis havi ellátás esetében évi 14 628 Ft összkiadást jelent.

Ugyanez 3,5 t teherbírású gépjárművel végrehajtva 200 km céltávolság, azaz 400 km forduló távolsággal számolva 4800 km felhasználását eredményezi, vagyis 10 Ft/km költség esetében 48 000 Ft kiadást jelent. A bérelt konténer alkalmazása esetén 33 372 Ft megtakarítást eredményez.

Azért vettük ezeket a példákat előtérbe, mivel mindkét esetben a megtakarítás azonnal jelentkezik, sem beruházást sem más szervezési intézkedést az alkalmazás elrendelésén kívül nem igényel.

Alkalmazásuk a jelenlegi ellátási rendszert nem érinti, illetve változtatlanul hagyja.

Még itt említjük meg, hogy igen helyes a csomagolás és az anyagmozgatás korszerűsítésének az elve, azonban a szállítási feladatok racionalizálása sürgetőleg veti fel annak a szakaszos és minél előbbi bevezetését. Ezt igazolja a leírt példánk is, de a továbbiakban ennek a jelentőségére jelen tanulmányunkban visszatérünk.

II.

Ismerve a jelenlegi szállítási rendszer gazdaságtalanságait, az ellátási rendszerből adódó ellentmondásokat, továbbá a korszerűsítési javaslatok körül kialakult ellentétes nézeteket, véleményünket az alábbiakban fejtjük ki és egyben adjuk meg a választ az első bevezetésben másodíknak feltüntetett kérdésre.

Mint előző cikkünkben írtuk a Vegyivédelmi Szolgálat anyagának az eljuttatása a Kalocsán diszlokált alárendelhez úgy történik, hogy először az anyagot leszállítják Szekszárdra, majd onnan Tatára, és utána Kalocsára. A költségkihatás leírását mellőzzük, mivel azt előzőleg már írtuk. Ehhez hasonló az egyéb szakanyagok eljuttatásának az útja is, vagyis nem elszigetelt és egyedi jelenség.

Azért vetettük fel ezt ismét, mivel a szállítási rendszer korszerűsítésénél található olyan nézet is, hogy a jelenlegi ellátási és utaltsági rendszert érintetlenül kell hagyni.

Véleményünk szerint az olyan elgondolás, hogy elegendő a gépjárművek bejelentése az MN közlekedési szerveknek, és ha lehetőség van rá, akkor biztosítsa a két irányú terhelt futást vagy vasútra terelje a szállítást, önmagában csak a bürokráciát növeli minden gazdasági eredmény nélkül. Káros hatás jelentkezik még az ellátás ütemének a lassulásában is, amikor pontosan a gyorsaság az egyik alapvető kérdés.

Ez, az önmagában rejlő ellentmondás miatt csak hátráltatja a gazdaságos szállítások végrehajtását.

Az ellátási és utaltsági rend felülvizsgálásának lehetőségét és szükségességét igazolja az MN Pc. és Gjmű. Techn. Szolg. Főnökség által végrehajtott módosítás az általa végzett ellátási tevékenységben.

Előzőleg hasonlóan végezte az ellátást a seregtest szintű raktár közbeiktatásával. Azonban önmaga feltárta annak káros kihatásait és módosította az utaltsági rendet, úgy hogy a raktár más — nem a seregtest alárendeltségében levő — közelében diszlokált alakulatokat is ellátta, ugyanakkor megszüntette azon alakulatok odavaló utaltságát, amelyek ellátása gazdaságtalan volt a nagy távolság vagy a keresztzállítások miatt.

Ezzel csak azt kívántuk igazolni, hogy van lehetőség egy-egy szolgálat főnökségen belül is a racionalizálásra, sőt önmaga végre tudja azt hajtani, ha gondos, elemző munkát végez és figyelemmel kíséri az anyag áramlásának útját a beszerzéstől egészen a felhasználásig.

Az ellátási rend módosítása nélküli, szállítási rendszer „korszerűsítése” nem hozhatja meg az optimális eredményeket, azért sem, mivel nem csökken sem a szállítási útvonal hossza, sem az átrakások száma.

A gépjárművek előjelentés esetén való raksúly-kapacitásának a felhasználása igen kevés eredményt nyújt, mivel:

- a szállítóeszköz nem a közlekedési szervek kezében van,
- a gépjárművet üzemmentartó alakulat azt a következő napra más feladatra tervezte és ezért nem tartható vissza,
- a visszatartás kihat az alakulat állandó harcckészültségi helyzetére és az nem sérthető meg más MN szerv által sem,
- a raktárak jelenlegi diszlokálása miatt az üres és terhelt futás ugyanabban az irányban jelentkezik, egyidőben több szerv részéről is,
- az ellátó szervek által meghatározott átvételi időpontok egybeesése és azok kötött munkaideje.

A korszerűsítés végrehajtása során az esetleges kapcsolt szállítások növelése nem mellőzhető ugyan, de csak mint a rendszer egyik közbenső tevékenysége.

Viszont nem lenne elhanyagolható az ellátó szervek által az MN részére megrendelt anyagok szállításánál az MN eszközeinek az elsődlegességét biztosítani, amely minden esetben megtakarítást eredményez abban az esetben is, ha a vasúti fuvar költség nem kerül ezáltal kifizetésre. Pl.: a karcagi alakulat üres gépjárművel megy Debrecenbe élelmet vételezni. Vele egyidőben a karcagi rizshántoló vasúton rizst szállít Debrecenbe. Ezt a szállítási feladatot átvállalhatja, mivel a rakodás egyszerű, az anyag külön kezelést nem igényel.

Ilyen és hasonló példát sorozatban lehetne említeni.

Ennek a megvalósításához azonban az szükséges, hogy a megtakarítást MN összességében vizsgáljuk és ne az legyen a fő szempont, hogy melyik szolgálat főnökség mutatóit javítja. Mint költségvetési szerv, itt csak az MN összessége jöhet számításba, bár igaz, hogy az összeredményt a részgazdálkodási eredmények adják.

Ha vizsgáljuk az MN szállítási költségkeretének az alakulását azt tapasztalhatjuk, hogy évente mintegy 10%-kal nő. Ezt jó részben befolyásolják a kiképzés érdekében végrehajtott csapatszállítások is.

Nem tapasztalható csökkenés a km-felhasználásban sem.

Az a tény, hogy a szállítási költségkeretet a csapatok kapták meg, önmagában még nem teszi gazdaságossá a szállítást.

Vizsgáljuk meg részleteiben az anyagok áramlásának útját. A jelenlegi ellátási rendszerben és elsődlegesen a fegyvernemi főnökségek ellátási tevékenységében a következő folyamat megy végbe.

A központ raktár, mint szállítást igénylő szerv beszállítat a népgazdaságból (az importot is beleértve), egyben fizeti a felmerült szállítási költséget. Tőle tovább szállít a seregtest raktár, egyben ő is fizeti a szállítás költségeit. Innen tovább szállít a magasabbegység, majd onnan az alárendeltje.

Láthatjuk, hogy a szállításra fordított költség ugyanaz maradt, csak több szerv gazdálkodik vele, és fizeti a ráeső hányadot, vagy felhasználja a km-mennyiséget.

Ismételten beigazolódott az a tény, hogy a szállítás útvonalait kell rövidíteni, hogy csökkenjen a ráfordítási költség.

A szállítási költség alakulásának elemzésekor figyelemmel kellene kísérnie minden ellátó szervnek az anyag útján a beszerzés helyétől a felhasználóig, és ekkor lenne kimutatható, hogy a beszerzési költségen kívül mennyi volt még a tényleges egyéb kiadás, jelen esetben a szállítási költség.

Jelenleg az ellátó legfeljebb azt tudja vizsgálni, hogy a népgazdaságtól a központ raktárig mennyi volt a szállításra fordított összeg. Majd így tovább a szállítási láncban egyéb résztvevők is legfeljebb egy-egy szakaszt elemeznek.

A gazdálkodás hatékonysága azt követelné, hogy az ellátó állandóan elemezze és vizsgálja a tevékenysége során mindazon tényezőket, amelyek, ha járulékosan is, de növelik az ellátás költségeit.

Tényleges fejlesztés és korszerűsítés csak ezek ismeretében valósítható meg hatékonyan.

A felső tagozatban így alakítható ki a gazdálkodás tevékenysége, amelynek jelentősége messze túlnó a csapattagozatban végzett gazdálkodási tevékenységénél.

A helyes szállítási lánc kialakítása is ezen ismeretek birtokában valósítható meg a központ és felső hadtáp tagozatban.

A gépjárművek futásának a koordinálásával, azaz kapcsolt szállítással a közlekedési szervek csak igen kevés eredményt érhetnek el a leirtak miatt. Gátolja maga az anyagféleség jellege is a raksúly-kapacitás teljes kihasználását és ugyanakkor a szállítóeszköz térfogata teljes egészében kihasznált. Az előjelentés adatai alapján a súlytervezés esetén ez is zavart okozhat, sőt késlelteti a szállítást is. Tovább menve ismertek az olyan anyagféleségek, amelyek egyedi tulajdonságaik miatt más anyaggal egyidőben nem szállíthatók pl. — szagra való érzékenység, mérgező hatás, vagy az anyag más jellemzői.

Előző cikkünkben nem véletlenül írtuk, hogy leggazdaságosabb fejlesztés az egyes munkafolyamatok elhagyása. Jelen esetben a szállítási lánc megszakításának, egyben az ezzel járó ismételt tárolások, elosztások elhagyása.

Ezért tartanánk helyesnek az MN ellátási rendszerének a felülvizsgálását és a békeidőszak ellátásában mellőzni a tagozatonkénti merev ellátási rendet. Szükséges ez a gyorsaság és a gazdaságosság érvényre juttatása miatt is. Jelenleg egyes fegyvernemi főnökségek is közelítenek

felé pl. Pc. és Gjmü. Techn. Szolg. Főnökség. Az Élelmezési Szolg. Főnökségénél teljesen ez az elv érvényesül.

A jelenlegi ellátási rendszerből következő kereszt- és párhuzamos szállításokat az 1/a és 1/b vázlat átfogóan szemlélteti.

Minden szállítás esetében mind az ellátó, mind a felhasználó azt várja a szállítást végrehajtótól, hogy az anyag a legrövidebb időn belül, sérülésmentesen jusson el a felhasználóhoz.

Az ellátáson belül a szállítás másodlagos tevékenység, amely az anyagmozgás igényét elégíti ki. Az anyag szállítási útját az MN-en belül is, nem a szállítást végrehajtó, hanem az ellátó határozza meg. Mivel a döntési jog az ő hatáskörében van, ezért szükséges, hogy ismerje az anyag teljes útját és az útközben vele történt minden tevékenységet, az átrakást, közbelső tárolást stb. Ezen adatok ismeretében képes arra, hogy tájékozódjon a beszerzés után felmerült egyéb járulékos költségekről is, amely végső soron a tevékenysége által lényegesen befolyásolható. Ennek ismeretében tud csak olyan intézkedést hozni, amely megvalósítja az új gazdasági mechanizmus azon alapvető követelményét, hogy minden munkára csak annyi ráfordítás történjen, amely ahhoz ténylegesen szükséges a cél elérése érdekében.

Ezek alapján vázoljuk fel az első fejezetben második feladatként javasolt megoldásokat, ezek a következők:

— a közlekedési szerveket megfelelő jogosultsággal felruházni a szállítások szervezésében,

— hatáskörüket úgy kibővíteni, hogy a szállítást igénylő nem szállítóeszköz igényléssel, hanem „szállítási igénnyel” forduljon a közlekedési szervekhez és azok biztosított jogkörük alapján dönthessenek annak az optimumhoz legközelebb álló megvalósítása felől,

— szükséges az előfeltételeit megteremteni, annak, hogy az egy helyőrségbe irányuló kisebb szállítások azonos szolgálat főnökségek ellátó szerveinél összevonhatók legyenek egy szállítóeszközre, akár vasúti, akár közúti szállítás esetében.

Ez akkor valósítható meg, ha az ellátó szerv biztosítani tudja a „zárt” csomagolást. Ezt biztosítaná a kis — (1—3 m³) konténer vagy a dróthálós rakodólap. Előnyeit az alábbi példával szeretnénk megvilágitani.

Szolnokról két alakulat megy Debrecenbe gépjárművel vételezni élelmet. Ez összesen 480 km gépjárműfutást jelent. Ennek költsége 10 Ft/km-rel számolva 4800 Ft.

Egy vasúti kocsiba a fenti csomagolási móddal megoldva egy db kéttengelyes vasúti kocsi felhasználásával 120 tengely km-t számolva 864 Ft. Egyetlen vételezési alkalom esetében 3936 Ft takarítható meg. Minden anyagot — zsákos, ládázott — és már önmagában zárt csomagolást biztosított, nem szükséges még külön is konténerbe helyezni, mivel ott sem a rongálódás, sem a keveredés veszélye nem áll fent.

Jelenleg is folyik az MNHF-ségen belül ilyen irányú fejlesztés. Ez annak a koncepcionális elképzelésébe bele is illeszthető és már menetközben is igen jelentős megtakarítás érhető el. Sőt a megtakarítás nagyban elősegíti a további fejlesztés lehetőségét.

A zárt csomagolóeszközök visszaszállíthatók, vagy a „Volán” darab-árus járatral vagy más célból a két helyőrségen üresen áthaladó MN járatral, mivel annak a szállítása könnyen kezelhető, rakodása nem munkaigényes és külön megterhelést nem jelent a gépjárművezető vagy kocsi pk. részére sem.

A korszerűsített szállítási rendszer teljes megvalósítását jelentené az olyan központi szállítókötélék — akár MN szállítási vállalat — létrehozása, amely már menetrendszerűen terítené és gyűjtené az anyagokat. A visszaútban állandó szállítási tartaléka lenne az MN részére a népgazdaság gazdasági szerveitől beszállításra váró anyag. Ezáltal a szállítókötélék kétirányú kihasználtsága nagyon megközelítené a gépjármű-közlekedésben kívánatos kihasználtsági optimumot. Egyben elősegítené a csapatoknál az állandó harc-készültség fenntartását azáltal, hogy onnan nem vonná el sem a személyi állományt, sem a gépjárműtechnikat.

Az MN közlekedési szerveinek lehetővé válna a közlekedési ágazatok egyidejű és komplex felhasználása is.

Elképzeltető ennek a vállalatnak a megszervezése úgy is, hogy a központi vezetés, irányítás és adatfeldolgozás mellett egyes részlegeit telepíteni a nagyobb vidéki ellátást végző bázisok mellé, amely tovább javítaná a gazdasági mutatókat, és a leírt többi hatást is érvényre juttatná.

A jelenlegi szállítási rend szétagoltságot és az azt nagyobb részben előidéző okokat az MN Közlekedési Szolgálat Főnökségre tárta fel, amikor megállapította a bázisév adatait.

Szükséges, hogy ezen időszak vizsgált és kimunkált adatait a fegyvernemi és szolgálat főnökségek is megismerjék, hogy szállítási tevékenységeiket jobban tudják szervezni és irányítani.

A fejlesztést végzőknek szükséges minden olyan javaslat, amely megoldást mutat a közös cél érdekében.

A cikkhez csatolunk két vázlatot, amelyek egy-egy elképzeltést tartalmaznak a tervezési és végrehajtási rendre.

Mint írtuk, ezt a cikket vitaindítónak szántuk azzal, hogy hogyan látják és értékelik az ellátást végző szervek és a szállítást végrehajtók a jelenlegi helyzetet. Melyek lennének az ő javaslataik a fejlesztés további irányára.

A főkérdéseket, amelyekre a választ várjuk, az alábbiakban határozzuk meg:

— A szállítást igénylők a közlekedési szervekhez a szállítási igényt milyen változatokban nyújtják be.

— Az anyag eljuttatását a felhasználóhoz az ellátó szervek — és milyen tagozatig — szervezzék meg.

— Az anyag többszöri átrakásának — közbeiktatott tárolásának — a megszüntetése hol, és milyen formában valósítható meg. Vagyis a központ raktár ellátási tevékenységének a növelése — a seregtest raktár más a seregtest alárendeltségében nem levő szerveket is lásson el. Tagozati vagy területi ellátási elv érvényesítése.

— A csapatok milyen megoldási lehetőséget látnak a tőlük nagy távolságra diszlokált alárendeltjeik rendszeres ellátásában a kiskonténerek felhasználásával.

Még egyszer szeretnénk kihangsúlyozni, hogy a megoldást nem a kapcsolt szállításokban vagy az előjelentésekben kell keresnünk, hanem az anyag tényleges útjának a lerövidítésével és egyben a szállítási lánc folyamatosabbá tételével kell az optimum elérésére törekednünk.

A szállítási rendszer korszerűsítése megköveteli, hogy vele egyidőben és kölcsönhatásban kerüljön fejlesztésre a csomagolás korszerűsítése, valamint a rakodás gépesítése.

Az 1—4. sz. mellékletek a tartalomjegyzék után találhatóak.