

## Gondolatok a szállításszervezésről (Konzultáció)

*Szűcs László alezredes*

Nagy érdeklődéssel olvastam a HADTÁPBIZTOSÍTÁS 1986. 4. számában a ZMKA Hadtáptanszék szerzői kollektívája „Szállítások szervezése a csapatok harctevékenységeiben” című cikket, amely végül írásra készített. A szerzői kollektíva írását összességében értékes anyagnak tartom, megállapításaival nagyobb részben egyetértek, részben kiegészíteni kívánom azokat, illetve vitatkozni kívánok a leírtakkal.

A közlekedésnek, benne a szállításnak a népgazdaságban betöltött szerepét közzgazdaságtanunk és közzgazdasági gyakorlatunk a legutóbbi időkip tévesen ítélte meg azzal, hogy szolgáltatásnak és nem egyetemes *értékteremtő* tevékenységnek tekintette. E téves megítélésből származóan a szállítás által létrehozott értékek (pontosabban a megtermelt anyagi javak értékéhez hozzáadott értéknövelés) *arányában* nem részesült a haszonból, fejlesztése (a hírközléshez hasonlóan) ráfordítható eszközök hiányában elmaradt a szűkésgeztől, ezért most több évtizedes lemaradást kell behoznia.

A szállításszervezés helyzete a néphadseregben egyértelműen kritikusnak tekinthető *az ezred szintjén* (ez utóbbi kitételre a későbbiekben magyarázatot adok).

Vizsgáljuk meg az okokat! A szállításszervezés igénye, mint önálló szakmai tevékenység, jóval később jelent meg a csapatoknál, mint a többi „hagyományos” hadtáptevékenység. A csapatgazdálkodás körébe is csak a közelmúltban került be a szállítás, elsősorban adminisztratív jellegű szabályozásként. Az igazi gazdasági érdekeltiséget a gépkocsiszállítások terén még eddig nem sikerült a kellő hatékonysággal kialakítani. A szállító szaktiszti beosztások csak a 60-as évek elején jelentek meg a magasabbegység- és seregestparancsnokságoknál, ezrednél nem volt rendszeresítve ilyen beosztás. Ez a személyi háttér. Nézzük meg a képzés oldaláról is a problémát!

Az ETI-n 1962-ben, ma is korszerűnek tartott oktatási programnál (ehhez térünk most vissza a tisztképzésben) beindult egy kis létszámú osztály, amely „Gépjármű Szaktechnikus” – azaz üzemmérnöki polgári képesítést kapott. Utána még további 2 osztály indult szállító szakon, azonban a szaktechnikai program helyett polytechnikai tanári programra álltak át (a hallgatók az igen hasznos gépjárműtechnikai műhelygyakorlatok helyett papírhajtogatással foglalkoztak).

Ezt követően a tiszti iskolán hosszú ideig általános hadtápképzés folyt, amely elsősorban a tervező-szervező tiszti beosztásra készített fel. Ezután újból szakosított képzésre tértek át (üzemgazdász polgári képesítéssel) és a kibocsátott ellátó-szállító tisztek a technikai ismeretek kivételével korszerű tudásanyagot kaptak. Jellemző a visszas hely-

zetre, a szállítótisztnek szükséges (polgári) közlekedési üzemmérnöki diplomát nem közlekedési tisztek, hanem gépjármű- és harckocsitechnikusok kapják.

A képzéshez kapcsolódóan kell szólni a KÖZLEKEDÉSI BIZTOSÍTÁSról, mint önálló biztosítási ágazatról, illetve ebből fakadóan egy széles körű ismeretanyagról, amelyet a Szovjet Hadseregben a következő szakosítás szerint oktatnak:

*Tiszti Főiskolákon (4 éves):*

- gépkocsiszállító;
- vasúti közlekedési\*;
- vasútüzemeltető\*;
- vasútépítő;
- vasúti hídépítő;
- közúti komendáns;
- útépítő;
- közúti hídépítő;
- vízi szállító;
- légi szállító.

*Akadémián (3 éves):*

a) *Parancsnoki képzés:*

- közlekedési (vasúti, vízi, légi szállítás);
- gépkocsiszállító;
- közúti komendáns;
- vasútépítő.

b) *Mérnöki képzés (3 éves - szakirányú, 4 éves főiskolai előképzettség szükséges):*

- útépítő;
- hídépítő;
- vasútépítő;
- közlekedés-gépész.

Nem feledkezve meg az MN és a Szovjet Hadsereg méretkülönbségeiről, a fenti felsorolással a közlekedési szolgálat képzési igényét akartam bemutatni azzal a megjegyzéssel, hogy ha valamely szakból csak 2-3 fő igény van, ezt a létszámot is ki kell valahol képezni! Ebből az „elvből” kiindulva kértünk és kaptunk lehetőséget a szovjet katonai tanintézetekben történő beiskolázásra. Első időben csak általános közlekedési tisztek kerültek kiképzésre a leningrádi Hadtáp és Közlekedési (az akadémia nevében a „Transzportra” szó a közhiedelemmel ellentétben nem Szállítási-nak, hanem Közlekedési-nek fordítható) Akadémián, később azonban sor került egy közúti komendáns csoport kibocsátására, és a jövő évben végez egy gépkocsiszállító osztály. Ugyancsak bekapcsolódunk a közlekedési tisztképzésbe is a leningrádi Frunze Közlekedési Tiszti Főiskolán.

*Az ismeretanyaghoz visszatérve a szállításszervezőnek a következő szakmai kérdéseket kell ismernie (címszavakban) az adott szállítási ágazatra vonatkozóan:*

- a szállító járműpark üzemeltetését és alkalmazását;

\*-gal jelölt szakokon összesen 15 fő hallgatónk tanul.

- az ágazat hálózatát, azon a forgalom megszervezését;
- a szállítás tervezését, megszervezését és irányítását;
- más szállítási ágazatokhoz való kapcsolódás (a komplex alkalmazás) lehetőségeit.

Látható, hogy a szállításszervezőnek igen szerteágazó és nagymérvű tudásanyaggal kell rendelkeznie.

Vizsgáljuk meg, mire hárult napjainkig a szállításszervezés egység szinten, és hogy lett az erre felkészítve.

A Cspathadtáp Utasítás (CSHU) 140. p. szerint: „... az anyagi eszközök összes fajtájának utánszállítását a parancsnok hadtáphelyettese szervezze meg.” Ugyanebben a pontban a szállítások irányításáért a szervezési-tervezési alosztályvezetőt (mai fogalom szerint hadtáptörzsfőnök, ezrednél tervező-szervező tiszt) teszi felelőssé. *Ki végezze el az alapokat, a tervezést?* A CSHU elég homályosan fogalmazza meg: a parancsnok hadtáphelyettes által készített hadtápbiztosítási terv részeként határozza meg az „... utánszállítások terjedelmét és megszervezését...”. A parancsnok hadtáphelyettes és a hadtáptörzsfőnök (tervező-szervező tiszt) elfoglaltságát ismerve (a szakfeladatok mellett még a hadtápvezetési pont és az ellátóegység (alegység általános irányítását is ők végzik) még megfelelő felkészültség esetén sem maradna elegendő idejük a szállításszervezésre. Kérdés még, hogy felkészültségük elegendő-e a szállításszervezéshez?

A hadtáphelyettesessel szemben olyan követelményt támaszt a CSHU, hogy legyen parancsnokhelyettesi szintű általános hadtápvezető plusz szállító szakember! Ez nem fér bele 3 akadémiai évbe! A CSHU a szovjet utasítás fordítása. A Szovjet Hadseregben a végrehajtó szállító (2-3 éve ott is ellátó) egységek és alegységek parancsnoki (szállításszervező) állománya szakképzett szállító, ezért ott az Utasítás elfogadhatóan szabályoz. *Ehvilég* az ilyen felkészültségű állománynak elegendő megszabni az „utánszállítások terjedelmét...” és rájuk bízni a megszervezést.

A szabályozás helyzetét vizsgálva megállapítható még, hogy nagyon hiányzik egy CSHU-n alapuló *szakutasítás*, amely rögzíti a szállításszervezés mechanizmusát és tartalmát.

A fegyverzeti és technikai biztosítási rendszer átszervezése óta még inkább problémás lett az *anyagi biztosítás értelmezése*. A hadtápbiztosítás részének tekintett anyagi biztosítás nem tartom helytálló megfogalmazásnak, mert egy sor anyagféleség (lőszer, páncél és gépjármű, műszaki, vegyivédelmi) nem tartozik ellátás szempontjából a parancsnok hadtáphelyettes hatáskörébe. Ugyanakkor ezen anyagszámvetések hiányában lehetetlen szállítást szervezni. Azt a megoldást viszont, hogy a hadtáptörzs készít helyettük nagybani és részletes anyagi számvetést, nem lehet elfogadható módszernek tekinteni sem elvi - azaz tartalmi -, sem jogi szempontból, ennek alapján (saját tapasztalataim szerint) nem lehet szállítást szervezni. Meg kell találni a módját (ha kell, parancsnoki beavatkozást is igénybe véve), hogy ezek a szolgálatok időben - a párhuzamos munka módszerével - biztosítsák a szállításszervezéshez szükséges adatokat. (Ugyancsak személyes tapasztalataim alapján jelenthetem ki, hogy eredményes együttműködés alakítható ki az anyagnemfelelős szervekkel, függetlenül azok alárendeltségétől.)

Az anyagi biztosítás hagyományos értelmezésével, mely szerint az anyagellátás és a szállítás összessége, már régóta nem lehet egyetérteni. Logikailag helyesebb és realitásabb az *ellátást* tekinteni csúcstevékenységnek, amely az anyagi biztosításból és a szállításból tevődik össze. Ezt a változatot tükrözi és erősíti meg az ellátóegységek, -alegységek

megnevezése is. Ebből az is következik, hogy az anyagok tartozhatnak különböző alárendeltségbe, a szállítás, illetve maguk az ellátó szervezetek a velük történő ellátást egységes rendszerré integrálják, amelyet a *parancsnok hadtáphelyettes felügyel.*

Ezzel eljutottunk egy fontos következtetéshez: a hadtáphelyettes legyen a hadtápbiztosításért felelős parancsnokhelyettes, az anyagi biztosításért és szállításért - mint résztvevénységeikért - feleljenek az illetékes szakági szolgálati személyek. A szállító szolgálatfőnök közvetlen felelősséggel tartozik a szállításokért a PK HTPH felé, a parancsnok felé a hadtápbiztosítás részeként a szállításért a PK HTPH felé. Ennek szellemében (és a korábban leírtakat is szem előtt tartva) tartottuk szükségesnek a dandár szállító szolgálatfőnöki beosztás rendszeresítését.

Teljes mértékben egyetértve dr. Lapos Mihály vörgy. elvtárs Hadtápbiztosítás 1986. 1. számában (3-7. old.) leírtakkal, a szállításszervezés jelenlegi kritikus helyzetének további okaiként (az előzőeket összefoglalva) a személyi háttér, a képzés és a szabályozás hiányosságait tartom elsődlegesnek.

### A KIBONTAKOZÁS LEHETŐSÉGEI

Az előzőekben, a helyzetelemzés során jelentős helyet kapott a személyi feltételek elégtelensége - az oktatáshoz kapcsolva. A szolgálat ezirányú erőfeszítései realizálódtak az új szervezeti struktúrára való áttéréssel: harcászati és hadműveleti-harcászati tagozatban a szintnek megfelelő képzettséggel rendelkező szakállomány lett rendszeresítve. A képzés terén is gyökeres változást sikerült elérni a ZMKMF-n újból szakosított (szállító) üzemmérnöki képzésre térünk át 1987-től.

Az akadémiai végzettséget igénylő beosztások számának növekedése, de a korábbi igények alapján is szükséges lenne közlekedési szak beindítása (3-4 évente 1 osztály) hivatásos állomány, illetve rövidített (3-6 hónapos) tanfolyam a vezető beosztásba tervezett *tartalékos* tisztek részére.

Megkezdődött a Katonai Szállítási Utasítás II. rész kidolgozása „A szállítások szervezése és végrehajtása a csapatok (hdt., dd., e.) tevékenységében” címmel, az új Harcászati Szabályzathoz és a CSHU-hoz kapcsolódva. Az utasítás kidolgozása során a következő alapelveket<sup>1</sup> vesszük figyelembe:

Szállításszervezésnek nevezzük mindazon tevékenységek összességét, amelyek a szállítások maradéktalan végrehajtását szolgálják.

Feloszthatók:

1. Az adott tagozat parancsnoksága által végzett feladatsorra.
2. A végrehajtó szállító (ellátó) egység (alegység) parancsnokságára háruló feladatsorra.

Az adott tagozat parancsnokságán a szállítás szervezéséért a közlekedési (szállító) szolgálatfőnök közvetlenül felelős. A parancsnok hadtáphelyettes operatív csoportja tagjaként - az anyagnemfelelős főnökkel együttműködve - nagybani szállítási számvevést és javaslatot készít a parancsnok hadtáphelyettes elhatározásához.

<sup>1</sup> A gépkocsiszállítások és a szállításszervezés legfontosabb alapjai Sáfár Bálint ezds., Hadtápbiztosítás 1987. 1. számában (42-45. old.) megjelent cikkében található.

*A szállításszervezés további feladatai (a parancsnoksági feladatsor összetevői):*

*Szállításszervezés, amely magában foglalja:*

- a szállítási igények feldolgozását;
- a szállítási kapacitászámvetést és limitálását (elosztását);
- a szállítási terv formábaöntését.

*A szállítások megszervezésének alapelemei:*

- a szállítási intézkedés (tervfeladat) kidolgozása és kiadása a végrehajtó szállító (ellátó) egység (alegység részére);
- a szállítási tervkivonatok (intézkedések) kidolgozása és lejtuttatása az *ellátandó* katonai szervezetekhez;
- a szállítási igények teljesítésének visszaigazolása az anyagnemfelelősök felé.

*A szállítások irányítása*, amely a grafikus szállítási terv alapján történik. A grafikus szállítási terv *szállítványonként* tartalmazza az előljáró, saját és alárendelt tagozatok tevékenységét (az előljáró és alárendelt tagozatokat kapcsolódásuk mértékében). A grafikus szállítási tervet a szállító szolgálatfőnök készíti - a hozzá tartozó szállító egység- (alegység-) parancsnok bevonásával.

*A végrehajtó szállító (ellátó-) egység- (alegység-) parancsnoksága* által végzendő tervező-szervező munka kellően feldolgozott,<sup>2</sup> ezért - illetve hely hiányában - erre most nem kívánok részletesen kitérni.

Annai azonban mindenképpen megjegyzendő, hogy a szállításszervező munka a végrehajtók színjén is a szállító és az anyagnemfelelős szolgálati személyek egyeztetett (vagy együttes) tevékenységén alapul, amelyben mindkét iránynak megvannak a maga sajátos, másik félre át nem hárítható feladatai.

Az anyagnemfelelősökre hárul az adott szállítványba kerülő anyagok fajta, minőségi és mennyiségi összetételéért való *felelősség*, valamint az anyagok kezelésével és elszámolásával kapcsolatos feladatok.

A szállításszervezésnél (a készülő szakutasításban ez megfelelően rögzítve lesz) a következőket kívánjuk figyelembe venni:

Az ellátási számvetések (köztük a fogyasztási normák és a belőlük származó kiutalások is) *megítélt* adatokat tartalmaznak, éppen ezért ilyen súllyal is kell azokat kezelni! Egyáltalán nem biztos, hogy a másnapi szükséglet az előző napon készített számvetések szerint alakul!

Ezen számvetések „simogatása” nem válhat a szállítástervezés akadályává, főként nem a szállítások akadályozó, késleltető tényezőjévé. Éppen ezért, a szállító szolgálat<sup>3</sup> köteles a közepes napi fogyást figyelembe véve *nyomni* előre az anyagot, főként az első szállítási ütem megindítása a raktárban levő készletből nem késlekedhet. A második szállítási ütemben aztán van lehetőség korrekcióra. Célszerű tehát például a hadtestraktár napvégi előírt készlet szintjéből típusszállítványok kialakítása (I)tartalékképzéssel is számolva), amelyek azonnal indíthatók. Ugyanez vonatkozik a dandárra is.

<sup>2</sup> Dr. Lapos Mihály vörgy. által vezetett módszertani bemutató „Ellátózáslólaj vezetése harcban” (Kaposvár, 1978.) anyaga, amely jól adaptálható az ellátóezredre is.

<sup>3</sup> A parancsnok hadtáphelyettes elhatározása és utasítása alapján.

Az első szállítási ütemet általában úgy kell végrehajtani, hogy az előjáró által kiszállított anyagot már leürült járművekkel lehessen fogadni. Erre a lehetőség gyakorlatilag meg van, figyelembe véve az egyes tagozatokban várható (lefelé csökkenő) szállítási távolságokat.

A vételezésre rendelt alárendeltek anyagait földre kell rakni (lehetőleg még az előjáró szállító eszközeiért). Ugyanez vonatkozik az ún. utazóanyagokra<sup>4</sup> is, szükség esetén!

A szállító gépjárműveket szállításra kell használni, ehhez azonban szabaddá kell tenni azokat. (Ezért célszerű az utazóanyagok konténerizálása, mert a konténerek egy fogással a földre telepíthetők.)

A tagozatkihagyást nem úgy kell értelmezni, hogy pld. a hadtest szállító eszközei a zászlóaljig mennek, elfogyasztva ezzel napi szállítási teljesítményük más viszonylatban szükséges részét, a „kihagyott” dandár szállító eszközei pedig anyaggal rakottan ácsorognak vagy menetelgetnek. A tagozatkihagyás eredménye a gyorsaság legyen, amelyet az átrakások elhagyásával érhetünk el. Éppen ezért az előző példánál maradva a dandár eszközeit (és anyagi készleteit) 1-2 zászlóaljra kell koncentrálni (főként a harcban levőkre) a hadtest eszközeit a harcból kivont zászlóaljakra. Ugyanakkor viszonyossági alapon a dandár eszközei vegyenek részt a HDS szállítmányának fogadásában (a hdt. raktárak körzetében).

A szállítást úgy kell megszervezni, hogy a terepjáró járművekkel rendelkező tagozatokban (hdt., dd., z.) minimálisra csökkenjen az átrakás (egyik üzemanyagtöltő gépkocsiból a másikba átszivatás). Lehetőleg „rotációban” kell alkalmazni a szállító alegységeket a hadtestraktár és a zászlóalj között. (Ugyanez vonatkozik a felső tagozatokra is: a közúti gépjárművekkel rendelkező HDS és KHEL szállító eszközei között sem szükséges az átrakás.)

Napi 10-12 órát kell tervezni a járművezetők étkezésére, pihenésére, a technika kiszolgálására. (Ez lehet két részletben is.) Naponta legalább egyszer meleg ételt és többször is melegítő italt kell részükre biztosítani.

Az előzőekben a szállításszervezés munkasátorban, törzsbuszban elvégzendő feladatairól, illetve követelményeiről volt szó. Röviden szólni kívánok még a háborús szállítási tevékenység gyakorlásának lehetőségeiről. Célszerű lenne létrehozni a központi gyakorlótér térségében 1 gl. dd. ellátószázad gyakorló anyagkészleteit (balasztanyaggal terhelt ládák, selejt fődarabok stb.). Ezzel az anyagkészlettel mindenféle szállítási feladatot gyakorolni lehetne. Emellett szükség lenne 2-3 hadtáp gyakorlókörlet kijelölésére is, amelyből nem szorulhatna ki a hadtáp. A szállítmányokat a *komplex felbontás* követelményei szerint kellene összeállítani és mozgatni.

*A téma további kérdések feldolgozását igényli:*

- anyagi készletek szintje és a várható napi fogyás összhangja;
- szállítási kapacitás a rendszeresített „M” készletekhez, vagy az *átlagos* napi szállítandó anyaghoz igazodjék;
- a tartalék szállító gépjárművezetők kérdése;

<sup>4</sup> Utazóanyagoknak tekinthetők azok az anyagkészletek, amelyekből több napi szükséglet van az adott tagozat raktárában, nem „forognak” úgy, mint a lőszer, üzemanyag vagy élelem.

- a szállítótisztes képzés reformja: legyenek képesek szállítványparancsnoki feladatok ellátására, ismerjék a szállított anyagok alegység szerinti rendeltetését;
- a számítástechnika alkalmazása a szállításszervezésben.

*Hangsúlyozni kívánom, hogy néhány kérdésben egyéni véleményemet fejtettem ki, amely további vita tárgyát képezheti.*