

A szállítási költségkeret-gazdálkodás néhány problémája

Baráth István őrnagy

Az új gazdasági mechanizmus gazdálkodás tervezés problémái kihatnak néphadseregünk egész életére, így a különböző szállítási ágazatokra, ezek között a vasúti szállítások célszerű és gazdaságos tervezésére.

Az utóbbi években mind többet foglalkoztunk a katonai szállítások gazdaságosságával. E fontos elv minél eredményesebb megvalósítása érdekében, a parancsnok vagy hadtáphelyettese rövid számvetést kell készítsen arról, hogy az adott szállítási feladatot, melyik szállítási ágazat felhasználásával lehet legcélszerűbben, leggazdaságosabban végrehajtani. Mint ismeretes, 1968. január 1-től megszabott költségkeret áll rendelkezésre a csapatok, intézetek szállításaira. Mivel pedig e keretek — többéves tapasztalatok alapján — úgy lettek megszabva, hogy a szállításoknak a keretösszegeen belüli végrehajtása a legmesszebbmenő takarékos-ságot tételezi fel, ennek érdekében az előzetes számvetés fontosságát nem szükséges indokolni. A szállítási költségkeret bevezetésének előnyeit egy-néhány gyakorlati példán keresztül kívánom érzékeltetni.

Ismeretes, hogy a szállítási költségkeret bevezetése előtt a katonai szállítások végrehajtásával kapcsolatban semmiféle korlátozó intézkedés nem volt, amely a szállító alakulatot, intézetet arra készítette volna, hogy ennek gazdaságosságát is figyelemmel kísérje. A szállítási igényeket a katonai közlekedési szervek minden esetben kielégítették. A gazdaságosság gondolata csak oly módon jelentkezett, hogy a katonai közlekedési szervek az igényléseket felülbírálták, hogy az igényelt gördülőanyag a szállítási feladathoz feltétlen szükséges-e, nem túlzott-e az igény, illetve ugyanazon szállítás más közlekedési ágazat felhasználásával nem olcsóbb-e?

Ugyancsak vizsgálat tárgyát képezte a be- és kirakási idők betartása, főleg kocsálláspénz vonatkozásban, nem egy esetben az indokolatlanul felmerült kocsálláspénzt fedtek fel. Ezt a tevékenységet azonban szintén egyoldalúan csak a katonai közlekedési szervek végezték.

A szállítási költségkeretek bevezetésével és fokozatos kiterjesztésével azonban már a csapatok, intézetek is behatóbban foglalkoznak és kutatják a legoptimálisabb megoldási lehetőséget. Ez megmutatkozik ab-

ban, hogy a legkedvezőbb szállítási ágazatot és szállítási módot választják ki annak érdekében, hogy a szállítási feladatot határidőre, de menél kisebb összeg felhasználásával lehessen végrehajtani.

A szállítási költségkeretekkel történő gazdálkodás bevezetése lépcsőzetesen történt. 1966 januártól a seregtesteknél került bevezetésre első ízben. Ekkor még a seregtestek költségkeret tervezése az előző évek tapasztalatai alapján az MNHF ö. közlekedési és szállítási osztály javaslatának figyelembevételével történt. Az így megszabott költségkeretek megállapítása összecszerően is helyesnek bizonyult, mert a seregtestek évi szállítási költségei e kereteken belül mozogtak.

Az 1966-os kísérleti év alapján 1967-re már a seregtestek igénylése alapján került megállapításra az éves szállítási hitelkeret. Ennek eredményessége megmutatkozott abban, hogy a seregtestek, az általuk tervezett költségkeretből 6—16%-os megtakarítást értek el, mintegy 2,5 millió Ft értékben.

Az elért eredmények alapján a vezetés, 1968. január 1-től indokoltan találta a szállítási költségkeret-gazdálkodás kiterjesztését a néphadsereg egész területére. Folyó évben tehát már mód nyílik az ilyen irányú tapasztalatok néphadsereg szintű felmérésére. Igaz ugyan, hogy ebben az évben a seregtestek kivételével, a hitelkeret összegei szintén tapasztalati adatok alapján lettek megállapítva, azonban remény van arra, hogy — amint két évvel ezelőtt a seregtestek vonatkozásában — most a néphadsereg egész területén elérjük e téren a kívánt eredményeket.

A költségkeret-gazdálkodás bevezetése, és fokozatos kiterjesztése igen alapos, több éves munkát igényelt. Évente több tízezer katonai szállítmánylevélből kellett megállapítani az egyes alakulatok, szervek, intézetek éves fuvar költség felhasználását, amely alapján a seregtestek és a HM vezetőszervek költségkeretének reális megállapítása történt.

E munka megkönnyítésére és meggyorsítására az 1968. évtől rendszeresített új mintájú „Katonai szállítmánylevél” bevezetésével lehetőség nyílt ezen okmányok gépi úton történő feldolgozására, amely alapján pontos adatok állnak a vezetés rendelkezésére.

A szállítási hitelkeret tervezése

Ahogy a népgazdaságban, úgy a hadseregben is, a szállítások három fő szállítási ágazat felhasználásával kerülnek végrehajtásra. Ezek teljesítményének részarányát, az elmúlt évi tapasztalatok alapján az alábbi táblázat érzékelteti:

	Szállított áru súlya (1000 t)	1966 %-a	Átl. száll. táv. (km)	millió árutonna (km)
vasút	85 497	99,4	160,5	13 722
közút	103 285	107,6	15,0	1 550
víziút	2 308	103,8	585,8	1 347

Fentiekből megállapítható, hogy az adott időszakban az összteljesítményből (árutonnakilométer)

a vasúti szállítás részesedése	82,6%
a közúti szállítás részesedése	9,3%
a vízi szállítás részesedése	8,1%
<hr/>	
összesen:	100,0%

A fentiekkel azt kívántam alátámasztani, miért foglalkozom a tervezésnél elsősorban a vasúti szállítással. Ahogyan a népgazdasági szállításoknál a teljesítmény több, mint 80%-a a vasúti szállításokra esik, hasonló az arány a katonai szállítások területén is, amely elsősorban a nagy tömegű, nagy távolságú szállítások viszonylag gyors lebonyolítására hivatott.

A szállítási hitelkeret tervezésénél figyelembe kell vennie a tervezőnek, hogy az adott alakulatnak a tervezés időszakára milyen szállítási feladatokat kell végrehajtania. A szállítási feladatok négy csoportra oszthatók:

- a) csapatszállítmányokra,
- b) anyagszállításokra,
- c) személyszállításokra,
- d) egyéb szolgáltatások költségeire.

a) A csapatszállítások megtervezésénél azt kell figyelembe venni, hogy az év folyamán az egységnek, alegységnek hány esetben kell gyakorlatot végrehajtania, a gyakorlathoz vasúti vagy közúti szállítással kell-e számolnia. Vasúti szállítás esetén milyen távolságra, és a gyakorlaton részt vevő állománytól függően hány vasúti kocsit kell igényelni? Természetesen minden gyakorlaton számítani kell arra is, hogy a gyakorlat befejezése után vissza kell térni a helyőrségbe. A fentiekhez hasonlóan kell a löfeladatok végrehajtásához szükséges szállításokat is megtervezni.

b) Az anyagszállításoknál — az előző év tapasztalatai alapján — számításba kell venni az alakulat mindennapi életéhez, ellátásához, kiképzéséhez stb. szükséges élelem, ruházat, üzemanyag, elhelyezési és egyéb anyagok szállításával kapcsolatos feladatokat; vagyis mindazt, ami az illető alakulat életéhez szükséges.

Igen nagy mennyiségben szerepelnek az anyagi szállításoknál az építőanyag és tüzelőanyag szállítások, de ide soroljuk a javításra vagy lecserélésre kerülő gépjárműanyag szállítását is.

c) A személyi szállítások csoportjába a Politikai Főcsoportfőnökség által meghatározott kulturális norma terhére történő csoportos személyszállításokat soroljuk. (Pl. nemzetközi vásár, mezőgazdasági kiállítás, múzeumlátogatás stb.-vel kapcsolatos utazások.)

d) Az egyéb szolgáltatásokhoz soroljuk az egyes közlekedési vállalatok által teljesített — közlekedéssel, szállítással, raktározással kapcsolatos tevékenységet. (Pl. be- és kirakási munkák bérelt rakodógépekkel

történő használata, szükséggrakodók építési költsége, rakterületek, rak-tári bérleti díjak stb.).

Az egyes kategóriákba tartozó szállítási feladatok várható költség-kihatásának megállapítását az alábbiak szerint végezhetjük el:

— csapatszállítmányoknál a felhasznált vasúti kocsik tengelyeinek számát megszorozzuk a szállítási távolsággal (km), és az így kapott eredményt megszorozzuk a Katonadijszabás szerinti egységdíjjal, amely jelenleg 3,60 Ft. Pl.: egy szállítmány 50 db kéttengelyes kocsiból áll és 100 km távolságra kerül továbbításra, akkor a fuvardíja: $(50 \times 2 \times 100 \times 3,60)$ 36 000 forintot tesz ki;

— azon anyagszállítmány fuvardíja, amelyhez 2 db kéttengelyes és 4 db négytengelyes vasúti kocsi 150 km-es távolságra lett felhasználva: $(2 \times 2 + 4 \times 4) \cdot (150 \times 3,60)$ 10 800 forintba kerül;

— a személyszállítások megtervezésénél, a Politikai Főcsoportfőnökség által megállapított éves kulturális normakiszabatot (tengelykilomé-tert) kell megszorozni a Katonadijszabás megfelelő díjtételével. (Attól függően, hogy az utazást személy vagy gyorsvonattal szándékozunk meg-tenni, változik a díjtétel.) Ha azonban a csoport létszáma 80 fő alatt van, akkor a személyszállítási díjtétel alapján állapítjuk meg a menetdíjak árát, ami a polgári díjtétellel szemben 66%-os kedvezményt jelent. Egyébként 80 fő utazása esetén 4 tengely, minden további megkezdett 20 fő utazása esetén pedig további 1 tengely után számítjuk a megfelelő vonatnemre megállapított tengelykilometrikus díjtételt, vagyis

81—100 főig 5 tengely,

101—120 főig 6 tengely,

121—140 főig 7 tengely stb.

Fentiekből látható az is, hogy a szállítási költségek megtervezéséhez elengedhetetlenül fontos a Katonadijszabás megfelelő előírásainak ismerete. Ugyanakkor igen hasznos útmutatást nyújt az 1967-ben kiadott Katonai Árufuvarozási Kézikönyv is, valamint az egyes szállítási vállalatok díjszabásai.

A mindinkább előtérbe kerülő közúti fuvarozások miatt behatóbban kell foglalkoznunk az autóközlekedési vállalatok által teljesített fuvarozások kérdésének rendezésével, az elszámolások egységesítésével és mind-ezeknek a csapatok, intézetek szervek részére történő tudatosításával. Remélhetőleg ezek a kérdések a közeljövőben közös megállapodás formájában megoldást nyernek és ezáltal mind az autóközlekedési vállalatok, mind pedig a honvédség megtalálja számítását az autóközlekedési vállalatok által nyújtott teljesítmények vonatkozásában. Erre annál is inkább szükség van, mert a vasútállomások körzetesítésével a darabáru forgalom jelentékeny része közútra terelődött, de a közlekedés távlati fejlesztési terve szerint a jelenlegi mellékvonalak egy részének megszüntetésével még nagyobb szerepet kap a közúti szállítás.

Azonban a jelenlegi viszonyok között is igen gyakran előfordul, hogy a közúti szállítás gazdaságosabb a vasúti szállításhoz képest. Ezzel kapcsolatban csak néhány példát említenék, amelyeknél a szállítási távolságok lényeges különbségéből is következtethetünk arra, hogy melyik előnyösebb, illetve gazdaságosabb. Ilyen útviszonylatok pl.: Devecser—Tapolca, Keszti-

hely—Zalaegerszeg, Baja—Kalocsa, hogy csak néhányat említsek. Ezeknél a vasúti távolság lényegesen meghaladja a közúti távolságot és nem nagy tömegű szállítások esetén az esetek többségében a közúti szállítás gazdaságosabb.

Vízi szállítási lehetőségeink általában nem nagy jelentőségűek. Adott körülmények között azonban, amikor a szállítási határidő lehetővé teszi, továbbá a vízi út is megfelel a szállítási feladatnak — mivel a feladási és rendeltetési hely is a vízi út közelében van —, ez a szállítási ágazat is igénybevehető.

Mivel a katonai szállítások túlnyomó része vasúton kerül végrehajtásra, a tervezésnél ezért a legnagyobb figyelmet erre célszerű fordítani. Lényegesen kisebb jelentősége van békében a közúti szállításnak és még ennél is jelentéktelenebb a néphadsereg alakulatainak vízi szállítása.

Ahhoz, hogy a szállítási költségek tervezésével kapcsolatban részletes tájékoztatást vagy mindenre kiterjedő útmutatást adjunk, jelenleg nincs lehetőség; egyrészt e cikk korlátozott terjedelme, másrészt a folyamatban levő tárgyalások miatt.

A cikk közreadásával szerettem volna némi betekintést nyújtani a katonai költségkeret-gazdálkodás néhány jelenlegi problémájába, valamint az éves költség előirányzat megtervezésének alapvető feladataihoz némi segítséget adni.

Ezt annál is inkább fontosnak tartom, mert az MN csapatainak saját maguknak kell a jövőben megtervezniök az éves szállítási költség előirányzataikat, mindezeknél pedig messzemenően figyelembe kell venni a gazdaságosság szempontjait.