

## **A csapatgazdálkodás fejlődésében a szállítás helyzetének problémái és továbbfejlesztésének elgondolásai a közlekedési szolgálatban**

*László László alezredes, dr. Bussmann Sándor százados*

Az állami és pártvezetés — gondos előkészítés után — 1969-ben a népgazdaságban új gazdaságirányítási rendszert vezetett be.

Ma már több év gyakorlati tapasztalata igazolta szükségszerűségét és helyességét. Megvalósítása hat az MN ellátását biztosító szerveinek gazdálkodó tevékenységére is.

Az új gazdaságirányítási rendszer növelte a — minden szintű — vezetés felelősségét, egyben nagyobb jogkört biztosított a döntés meghozatalához, ezzel egyidejűleg nagyobb követelményt is támasztott a vezetéssel szemben.

A közép- és alsószintű vezetési tevékenységben a minőségi változás egyben azt is jelentette, hogy az eddig központilag kidolgozott és részükre végrehajtásra kiadott mindenre kiterjedő merev tervutasítás megszűnt. Vagyis meg kellett tanulni önállóan gazdálkodni. A gazdálkodási tevékenység előtérbe került a költségvetésből működő szerveknél is. Közép- és alsó szinten a feladatokat úgy kell végrehajtani, hogy a termelő egység vagy szervezet összes tevékenysége egyben feleljen meg a közgazdasági mutatók által támasztott követelményeknek.

A döntési jog biztosításán kívül növelni kell a vezetés színvonalát is, hogy az a minőségi változást és a vele szemben támasztott követelményt hatékonyan kielégíthesse. A döntés meghozatalához szükséges még, állandó és folyamatos, a valóságos helyzetet tükröző információáramlás.

Az új gazdaságirányítási rendszer természetesen befolyásolja az MN ellátását képező szerveinek a tevékenységét is. Az MN ellátási rendszerében, illetve annak minden tagozatában fokozottan előtérbe, majd megvalósításra került az önálló gazdálkodási tevékenység.

A Közlekedési Szolgálat Főnökség munkájában ez az alábbiakban érvényesül és kerül fokozatosan megvalósításra.

A Közlekedési Szolgálat Főnökségének egyik igen fontos tevékenysége az MN-ben jelentkező összes szállítási igény kielégítése, amelyet alárendelt szerveivel közösen old meg.

A végrehajtás során a szállítási tevékenység olyan folyamatként jelentkezik, amely az anyagok, személyek helyzetét változtató termelési folyamat, s melynek termelékenységi szintje azonos kell legyen az előállítási tevékenységgel.

Ertem ezt abban az esetben is, ha az MN a népgazdasággal szemben összességében mint „fogyasztó” jelentkezik és az ellátása érdekében végez ismételt elosztó tevékenységet a saját szervezetén belül. Az anyagok másodlagosan végrehajtott helyváltoztatásaira — szállításaira — fordított összeg nemcsak az MN gazdálkodására hat, hanem közvetve visszahat a népgazdaságra is.

Azért is szükséges behatóan vizsgálni és részleteiben elemezni az anyagok helyváltoztatási folyamatait, mivel ennek alacsony termelékenységi szintje miatt elveszíthető az előállítás folyamatában elért nyereség.

Különösen, mint költségvetésből gazdálkodó szervezetnél fontos a szállítási tevékenység hatékonysága az MN-ben. Nemcsak az anyagok megszerzésére szükséges pénzfedezetet vonja el a népgazdaságtól, hanem a készletezési folyamatot követő ismételt elosztási tevékenység helyváltoztatásához szükséges pénzfedezetet is. Ha a gazdálkodás szempontjából vizsgáljuk, megállapíthatjuk, hogy először a népgazdasággal szemben összességében mint fogyasztó jelentkezik, majd saját szervezetén belül egyidejűleg készletez, eloszt és felhasznál.

Ez megnöveli és egyben előtérbe helyezi az MN-ben végrehajtott szállítások termelékenységének a jelentőségét.

Minden szállítási tevékenység elemzésekor a kérdést több oldalról kell megközelítenünk és egyben vizsgálnunk az arra ható és azt befolyásoló egyéb tevékenységeket is. Az MN-ben az anyagszállítások végrehajtását csak az ellátási rendszerrel egyidejűleg mint annak egyik lényeges folyamatát vizsgálhatjuk, amelyre még más egyéb körülmények is hatnak.

Az új gazdaságirányítás bevezetése után az MN ellátásában is csökkent a merev és túlzott központi beszerzés és elosztás, előtérbe került a pénzgazdálkodás még a központi beszerzésű és a központi ellátásból biztosított anyagoknál is.

A fejlődés azt követeli, hogy a pénzgazdálkodást ki kell terjeszteni az MN eszközeivel végzett közúti — központi és csapat — szállításokra is. A szállításokra fordított összeget szorosabb kapcsolatba kell hozni az ellátási tevékenységgel úgy, hogy annak alakulása jobb szervező tevékenységre készítse az ellátás végrehajtását irányító és végrehajtó személyi állományt.

Az anyagmozgatásra ténylegesen felhasznált összeg csak a mindenre kiterjedő pénzgazdálkodás bevezetése után lesz mérhető a valóságnak megfelelően.

A szállítások termelékenységének növelésére több és egymással szorosan összefüggő lehetőség is van.

Ezek a csomagolás, gépesítés, automatizálás, szállítóeszközök raksúly és térfogat kihasználása, és egyes munkafolyamatok teljes vagy részbeni elhagyása. Az utóbbi a leggazdaságosabb, mivel szervező tevékenységen kívül más beruházást nem igényel, vagy beruházás nélkül valósítható meg.

Felvetem még azt a gondolatot, hogy az „idő pénz”, vagyis nem közbős az anyagok helyváltoztatásánál az anyagáramlás sebessége sem.

A leírt gondolatok is igazolják, hogy a szállítási tevékenység önmagában, csak mint gazdasági tevékenység nem kezelhető. A megoldás érinti a műszaki problémákat is, ezért helyesebb, ha műszaki-gazdasági egységként kezeljük és keressük a fejlesztés további lehetőségeit.

A felvetett gondolatok alapján az MN-ben végrehajtásra kerülő szállítások szervezését, végrehajtását, termelékenységének növelési lehetőségeit az alábbiakban tekintem megoldhatónak.

## I.

Az MN Közlekedési Szolgálat Főnöksége a gazdasági irányítási elvnek megfelelően az MN jelenlegi ellátási rendszerében a központi ellátás végrehajtása során végzett szállítási tevékenységet vizsgálta. A vizsgálat kiterjedt a szolgálati főnökségek és szolgálati ágak ellátásaira, amelyben megállapította az anyagáramlás irányait, a szállított anyag mennyiségét, a szállítási ágazatok részesedését, a szállítóeszközök kihasználtságát, a tárolás helyzetét.

A bázisév adatainak elemzése után arra a következtetésre jutott, hogy az MN jelenlegi szállítási rendszere annak alacsony termelékenységi mutatói miatt tovább nem tartható fenn.

Alacsony a szállítóeszközök raksúly- és térfogat-kihasználása, raksúlykapacitás kihasználása a vasúti szállítóeszközöknél (t), közúti szállítóeszközöknél (t),

- alacsony a szállítási sebesség:  
vasúti szállításnál 6—8 km/ó,  
közúti szállításnál 7—9 km/ó;
- sok a kereszt és párhuzamos szállítás, amely főleg a tagozatonkénti ellátás végrehajtásából adódik,
- alacsony fokú és kezdetleges az anyagmozgatás — rakodás — gépessítettsége,
- a tárolóhelyek elavultak, korszerűtlenek,
- hiányzik az MN összes szállítási igényeit átfogóan szervező és végrehajtó egységes szállítási szolgálat.

Az MN szállításainak a szervezésénél és végrehajtásánál elfogadjuk és az MN ellátási rendszerében végzett szállítási tevékenység miatt el is kell fogadnunk azt a legújabb terminológiát, hogy a közlekedés: „fizikai elosztás, mert egyidőben tényezője a termelésnek, elosztásnak és a fogyasztásnak, azáltal, hogy kielégíti a jelentkező mozgásigényeket.

Az MN ellátásainak biztosítása és végrehajtása érdekében az anyagokat tárolja, de egyidejűleg ismételten elosztja. Az elosztási forma fegyverem és szolgálat főnökségenként eltérő. Adott esetben növeli a párhuzamos szállításokat, a közbeiktatott tárolóhelyekkel pedig az átrakások, az ismételt polcra rakások számait, amely tovább növeli a karbantartási időt és az ismételt elosztással járó adminisztrációt.

A termelő egységtől a felhasználóig eljuttatott anyagok mozgásigényeit elégíti ki a szállítás. Ennek a hatékonyságát egyformán befolyásolja a rakományképzést biztosító csomagolási mód, a felhasznált szállítóeszköz, a tárolóhely, az anyagmozgató gépek alkalmazása, a szállítási rendszer és maga az ember.

A szállításokra fordított kiadás jelentőségét igazolja az is, hogy a termelőüzemek az új gazdaságirányítás bevezetése után a fogyasztói ár kialakításánál figyelembe vették az anyagmozgatás — így a szállítás — várható ráfordításait is. Addig az anyagmozgatási költség, mint vállalati rezsi volt elszámolva, a ráfordított összeg elemzésre sem került.

Az MN ellátásában sem lehet közömbös, hogy a beszerzés után milyen összeg kerül felhasználásra az anyagok elosztása folyamán amíg eljut a felhasználóhoz.

Eddig az ellátást végző teljesen érdektelen volt és ma is csak igen kis részben érdekelt a beszerzés és a szállítás közötti ráfordítási arány alakulásában.

A szállítási költségkeret decentralizálása a szállítást végrehajtók között csak részben ösztönöz a jobb szervezőtevékenységre, mivel az csak a polgári szállítási vállalatokkal végzett szállítások költségeit biztosítja. Az MN közúti eszközeinek felhasználása ma is csak km-felhasználásban jelentkezik. Sem a Ft felhasználás, sem a km-rel való gazdálkodás nem hat ki kellően a jelenlegi szállítások végrehajtásának jobb megszervezésére.

Hacsak az utóbbi évek szállítási költségeinek alakulását vizsgáljuk, akkor azt tapasztalhatjuk, hogy az évente 12—14<sup>0</sup>/<sub>0</sub>-kal növekedett. Ezért nem mindegy az, hogy milyen hatékonysággal történik a szállítás. Ugyanis nem lehet közömbös az MN eszközeinek a felhasználása sem, amikor a bázisév adatai alapján a központi ellátás érdekében mintegy 44 000 db gépjármű szállított el 90 000 t anyagot. Ez mindössze 2,04 t raksúlykihasználást jelent. 3,5 t raksúlykapacitású gépjárművekkel számolva ez egyben azt is jelenti, hogy 63 940 t szállítókapacitás maradt kihasználatlanul.

Csak ezek az adatok önmagukban is követelik a jelenlegi szállítási rendszer azonnali és sürgős megváltoztatását.

Akkor sem lehet ilyen adatok mellett egyetlen szolgálat főnökség ellátószerve sem közömbös, ha egyenlőre az MN közúti szállítóeszközeinek a költsége — jelenleg csak fenntartási költség — más szolgálati főnökségnél, a Páncélos és Gépjármű Technikai Szolgálat Főnökségnél jelentkezik.

Mint ismeretes a szállítás hatékonyságát ugyanúgy befolyásolja a szállítóeszköz, a szállítási rendszer és maga az ember, a termelékenység növelhető gépesítéssel, automatizálással, de nem utolsósorban egyes folyamatok elhagyásával.

Bármilyen hatékony lesz is a szállítóeszközök kihasználása és gépesített az anyagmozgatás minden folyamata így a rakodásé is, ha az ellátás rendszeréből adódóan nő a szállítási távolság — amelyen egy adott útvonalon ugyanazon anyag többszöri szállítását is értem —, a kereszt szállítások száma. Növekszik továbbá az ismételt átrakások és közbeiktatott tárolások száma az adott szállítási láncban belül, és az ezzel szükség-

szerűen együttjáró adminisztráció is. A szállítás termelékenysége ezért továbbra is alacsony marad.

Nem véletlenül kívánok foglalkozni a termelékenység növekedését legjobban biztosítható munkafolyamatok elhagyásával.

Ha követjük és elemezzük az MN-ben felhasznált anyagok útjait a termelőtől a felhasználóig, azt tapasztaljuk, hogy azok először központi tárolóhelyre kerülnek igen kevés kivétellel. Onnan a seregestesz szintű parancsnokságok raktáraiba, majd a magasabbegységhez, ahonnan ismételt elosztás után kerülnek a felhasználóhoz.

Az ismételt elosztás nemcsak az adminisztráció növekedését jelenti, hanem egyben az élő munkaerő ismételt felhasználását is.

Az MN ellátásában növeli a szállítási folyamat elemzése folyamán felszínre került problémákat az is, hogy a seregestraktár a más szervet vagy alárendeltjét nem látja. Ezért gyakran előfordul, hogy a seregestraktárral azonos vagy közvetlen közelében diszlokált alakulat ugyanazon anyagot kénytelen nagy távolságról elszállítani. Véleményünk szerint a seregestraktár abban az esetben is betöltené a háborús időszak ellátási rendszere által támasztott feladatait, ha békében más MN-szerv ellátását is biztosítaná.

A központ raktár és a felhasználó esetleg annak előjárója közé iktatott seregestraktáron keresztül végzett ellátás a szállítási útvonalat nem egy esetben három, sőt ötszöröse növeli. Pl. A vegyvédelmi anyag eljuttatása egy Kalocsán diszlokált alegységhez a magasabbegység közbeiktatásával 110 km szállítási távolság helyett az anyag a valóságban 480 km utat tett meg az ismételt szállítások miatt.

Az optimum azt kívánná, hogy az anyag a termelőtől a felhasználóig közvetlenül átrakás nélkül jusson el. Ez természetesen igen ritka kivételtől eltekintve nem valósítható meg. Meg kell keresnünk a végrehajtás során azt a módot, amelyik a legjobban megközelíti, vagyis csökkenti a távolságot, az átrakások számát és a szállítási láncban a közbeeső tárolásokat.

Ha ez nem valósul meg, akkor a közlekedési szolgálat hiába választja meg helyesen a szállítási ágazatot, a megfelelő szállítóeszközt, biztosítja annak az optimumot megközelítő kihasználását, a szervező tevékenység a megnövelt szállítási útvonal miatt, a kívánt hatékonyságot mégsem tudja biztosítani.

Nem véletlenül tárta fel a közlekedési szolgálat az MN ellátását biztosító jelenlegi szállítási láncban meglévő ellentmondásokat. A leírt ellentmondás miatti feszültség a szállítások termelékenységét jelenleg erősen csökkenti. Feloldását az ellátást végzőkkel közösen kell biztosítani.

Az optimális szállítási rendszer érdekében végezte el a Közlekedési Szolgálat Főnöksége a bázis év adatainak a teljes feldolgozását. A kapott adatokból levont következtetés után kívánja az optimumot legjobban közelítő szállítási rendszer kialakítását létrehozni. Ez abban az esetben valósítható meg, ha létrejön az ellátást biztosító — a szállítást szervező — és a felhasználó között az érdekazonosság. Sőt bizonyos értelemben helyes lenne ezt a termelő bevonásával is bővíteni.

A szállításszervezés lényegében a termelőüzemben kezdődik, a termék csomagolási módjával. A szállítást szervező és végrehajtó részére az optimumot az a csomagolási mód adja, amelyik biztosítja az „egység rakomány”-képzést, a zárt csomagolási módot.

A rakományegységnek összhangban kell lennie:

- az anyag jellegével,
- a csomagolás és raktározás követelményeivel,
- az anyagmozgató eszközök alkalmazásának a lehetőségeivel,
- az elosztást végzők és a felhasználók igényeivel.

Könnyen megvalósítható rakodólap alkalmazásával, továbbá a különböző nagyságrendű konténerek felhasználásával.

A konténer felhasználása nemcsak a szállítások alatt biztosítja az anyag károsodás és rongálódás elleni védelmét, hanem elősegíti a raktározást; az elosztó tevékenységet, sőt biztosítja a földre rakás lehetőségét egy ideiglenes tárolóhelyen, amely az MN ellátási rendszerében a háború időszakában kerül előtérbe.

A szállítások végrehajtásánál csökken a kezelési igény, mint tömegáru jelentkeznek és ez lehetővé teszi a rakodás gépesítését. A rakodás gépesítése csökkenti a rakodási időt — a szállítóeszközök állásidejét —, ezáltal nő a szállítóeszközök üzemi sebessége, csökken a szállítás közbeni rongálódás és elveszés lehetősége stb.

Elősegíti a szállítási ágazatok komplex felhasználását, amellyel az MN szállításainál is számolnunk kell.

A vasút rekonstrukciója — amely jelenleg is folyik — nemcsak a pálya, a gördülőanyag és a vasúti vonóerő felújítását jelenti, hanem egyes gazdaságtalan — kifizetetlen — vonalak és állomások megszüntetését is a teher- vagy személyszállítás részére. Ebből következik, hogy ilyen esetben nő a fel- és elfuvarozási távolság.

A fel- vagy elfuvarozási távolság növelése adott esetben a szállítást szervező részére megfontolás tárgyává teszi a közúti szállítás kiterjesztését, ha az összességében az így lehetővé váló munkafolyamatok kiiktatásával gazdaságosabb.

A konténeres szállításokkal egyidejűleg a népgazdaságban erős fejlődést mutat a darabárus szállítási mód elterjedése is.

Az MN-ben a bázis év adatai alapján, ez, a bázis évben már 6000 tonnát tett ki. Ennek a súlynak a továbbításához 2000 db 3 t-s raksúlykapacitású gépjárműre lett volna szükség.

Ennek a szállítási módnak az a nagy előnye, hogy az anyag a bázistól — elosztóból — közvetlenül kerül továbbításra a felhasználóhoz, mely elősegíti gyors és nagyobb volumenű elterjedését. További előnye, hogy egy 1000 kg összsúlyú konténer továbbítása 200 km-re csak 358 Ft, ugyanazon anyagmennyiség az MN közúti szállítóeszközével továbbítva 400 km felhasználását jelenti és 6 Ft/km költséggel számolva 2400 Ft-ot jelent.

Ugyanerre a távolságra 3000 kg összsúlyú konténeres szállítási költség is csak 1219 Ft, amely 50%-a az MN közúti szállítóeszközével végzett szállításnak.

A bázis év vizsgálati anyagai is bizonyítják ennek előnyeit, sőt igen sok helyes, de elszigetelt kezdeményezést és gyakorlati megvalósítást is feltártak.

A fentiek igazolására kiemeljük a népgazdaságban elfogadott közlekedéspolitikai koncepcióból az alábbi részt:

„... az áruszállításban növelni kell az árutovábbítás sebességét és gazdaságosságát. Előtérbe kerülnek a több közlekedési ág szervezett együttműködését igénylő összetett fuvarozások, amelyek javítják a szolgáltatások minőségét és gazdaságosságát. Mindez együtt jár a korszerű szállítástechnikai eszközök és módszerek széles körű elterjedésével.”

Az MN-ben is az ellátás érdekében végzett szállítások korszerűsítésével egyidejűleg kell megvalósítani az anyagmozgatás gépesítését, és a gépesítés alkalmazását elősegítő egységirakomány képzését is.

Létre kell hozni az MN eszközeinek a felhasználásánál is a szállítási költség-pénzgazdálkodását biztosító központi szállítóköteléket. A központi szállítókötélék gépjárműállományát a jelentkező szállítási szükségletnek megfelelő teherbírású eszközökre kell tagolni.

Ennek keretében javasoljuk egyenlőre Budapest helyőrségben a központi tranzit darabárus raktár felállítását.

Helyes az MN különböző szerveinél levő konténerek központi kezelésbe való összevonása. Ennek előnye, hogy egy helyen biztosítható a javításuk, karbantartásuk. Az érkezés után üresen nem kell a tulajdonosnak visszaküldeni, hanem más MN szerv által is felhasználható, ezáltal szállítási költségmegtakarítás érhető el.

A központosítás által elérni kívánt hatékonyság biztosítására, a megfelelő és jól képzett személyi állománnyal rendelkező szervezetnek a döntéshez való széles körű jogosultsággal is rendelkeznie kell.

Egy rövid tanulmányban a teljes elképzelést kifejtteni nem lehet. Ezért csak körvonalaiban jellemeztük, hogy melyek azok a főbb gondolatok, amelyeket a korszerűsítés folyamatában sürgősen meg kell oldani.

## II.

Az ellátószervek egymástól elkülönülten, függetlenül végzik a tevékenységüket, az anyagnak a termelőtől való beszállításától a központi raktárakhoz, majd onnan a felhasználóhoz.

A közlekedési szolgálathoz, mint profilgazdához nem tartozott a megvalósításra kerülő szállítások és a felhasznált szállítóeszközök közötti összhang megteremtése.

Nem volt, s ma sincs a szállítást igénylők és azt végzők részére a szállítási költségkerettel való gazdálkodásnak ösztönző és az anyaggazdálkodást és ezen belül a szállításszervezést szabályozó hatálya.

A közlekedési szolgálat nem rendelkezik közvetlenül az irányítása alatt működő olyan központi szállítókötélékkel, amellyel hatékonyan elégeithetné ki a jelentkező szállítási igényeket.

Elkülönülten történik a csomagoló-konténer eszközök fejlesztése, beszerzése és felhasználása, ezért a kiürítés utáni üresen való visszaküldése a tulajdonos részére növeli a szállítási költség felhasználását.

A meglévő ellentmondások feloldásait biztosítaná a Közlekedési Szolgálat Főnöksége által az MN szállítási rendszerének korszerűsítésére előterjesztett javaslat.

Célszerű, hogy a közlekedési szolgálat főnöksége és alárendelt szervei illetékességi területükön, a hatáskörükbe utalt szállításoknál megfelelő döntési joggal rendelkezzenek a jelentkező szállítási igények kielégítésénél.

A leírt cél megvalósítása érdekében került végrehajtásra a közlekedési szolgálat átszervezése.

A szállítási igények kielégítésénél a döntő változást ez kell jelentse. Az új szállítási rendszerben a szállítást igénylők most már ne *szállítóeszközt*, hanem *szállítási igényt* jelentsenek be — amelyek alapján a közlekedési szolgálat megfelelő szerve dönt a szállítási ágazat kiválasztásáról és a szállítóeszköz felhasználásáról.

A közúti szállítóeszközök összevonása és a Közlekedési Szolgálat Főnökség hatáskörébe utalása, nemcsak azok jobb kihasználását biztosítja, hanem ezáltal lehetővé válik a pénzgazdálkodás kiterjesztése a közúti szállításokra is. Ezáltal mérhető annak a hatékonysága és ösztönzi a felhasználót is a jobb és gazdaságosabb szervező tevékenységre. Egyben biztosított a gépjárművek technikai kiszolgálásának a tökéletesebb megszervezése is.

Lehetővé teszi — egyenlőre csak Budapesten — egy darabáros tranzit raktár felállítását, és a darabáros gyűjtő- és terítőjárat megszervezését, amely igen megkönnyíti az ellátószervek munkáját. Egyben biztosítja annak a továbbfejlesztését az ország más területein is, a jelentkező igényeknek megfelelően.

Szükséges, hogy az ellátószervek folyamatosan tájékozódassák a közlekedési szolgálatot a népgazdaság különböző szerveinél az MN részére beszállításra váró anyagok mennyiségéről és jellegéről. Ebből a szállítást szervező, az MN kihasználatlanul közlekedő közúti szállítóeszközeire állandó szállítási tartalékot tud képezni. Lényeges ez abban az esetben is, ha az anyag ára tartalmazza a szállítási költséget, hiszen az visszatérül az MN részére.

Szükséges, hogy a fegyvernemi és szolgálatfőnökségek érdekelt legyenek a szállítási költség felhasználásában. Elsősorban az ő szervező munkájuk segíti elő az olyan szállítási lánc kialakítását, amely a központ raktártól — esetleg a népgazdaságtól közvetlenül — juttatja el az anyagot a felhasználóhoz. Ezáltal válik lehetővé a szállítás megszervezése egy adott helyőrségbe, mint anyagátadó pontra. A szervezés, akár vasúton, akár közúton, vagy közúton meghatározott útvonalra indított terítő- és gyűjtőjáratra történik, független az útvonalon diszlokált csapatok, szervek hovatartozásától. A szállítások termelékenysége csakis ezzel a rendszerrel közelítheti meg az optimumot. Itt van döntő jelentősége a csomagolási mód megválasztásának, amely nagyban elősegíti ennek a szállítási módnak a szervezését és végrehajtását. Ezért szükséges az egységirakomány



képzését biztosító és lehetővé tevő kis, 1—3 m<sup>3</sup>-es konténerek alkalmazása is.

A megvalósításra kerülő új szállítási rendszer a gazdaságosságon kívül egyben biztosítja a minél kevesebb emberi munkaerő felhasználását. Ugyanakkor nem vonja el a személyi állományt indokolatlanul a kiképzéstől, elősegítve ezzel a csapatok magasabb HKSZ-fokon való tartását is.

A közúti szállítóeszközök felhasználásának a csökkenése automatikusan magával vonja a közúti gépjárműesemények, rendkívüli események csökkenésének a lehetőségeit.

Összességében az MN-ben is a szállítások szervezésénél figyelembe kell venni a szállítások gazdasági mutatóit.