

JO REGGELT, ITT A TEJ!



Budapest – Kőbánya, a vállalat telephelye rekonstrukció előtt

— Jó reggelt, itt a tej! — naponta több ezer üzletben hangzik el szerte az országban a jókedvű üdvözlés.

A Tejipari Szállítási, Szolgáltató és Készletező Vállalat dolgozói ugyanis éjfélkor kezdenek, s jócskán megvirrad, mire mindenhová kihordják a tejet, a vaját, a sajtot, a túrót, a tejszínt, a tejfölt és felsorolni sem lehet, mennyi tejterméket.

Feladatuk kettős. Az ő dolguk összegyűjteni a tejet a termelő gazdaságtól — több ezer mezőgazdasági nagyüzemmel állnak kapcsolatban — és elszállítani a gyárakba, s ők viszik a megfelelő feldolgozás után a tejet és az összes tejterméket a boltoknak, az üzleteknek, egy-egy lakosságnak.

Nincs könnyű dolguk, csakúgy, mint ahogy a szállítással foglalkozó többi vállalatnak sincs. A tejet pontosan várják az üzemek, hogy megindulhassanak a gépek, és pontosan várja az árut a lakosság is. A vállalat igyekszik az igényeknek a legmesszebbmenőkig eleget tenni. Am feladataik egyre sokasodnak.

A szarvasmarha-program szállítási feladatokat is jelent

Közismert, hogy a kormány júliusban határozatot hozott a szarvasmarha-tenyésztés fejlesztésére. Miért volt erre szükség? A magyar mezőgazdaság az utóbbi tíz évben minden nagy feladatával — gondoljunk csak a gabonatermelésre, a baromfi- és hústermelésre — sikeresen megbirkózott, kivéve a szarvasmarha-tenyésztést. Ez utóbbiban a hozamok emelkedtek ugyan, de az állomány 1950 óta egyre csökkent. A szarvasmarha-tenyésztésnek az egyik legfontosabb népgazdasági feladata a hazai lakosság tej- és tejtermékkel való ellátása. A kormányintézkedés a szarvasmarha ágazatot jövedelmezővé tette, így várhatóan fellendül az állattenyésztési kedv, s ez jelentősen megnöveli a tejipar termelési feladatait, ám ezzel párhuzamosan a szállítási igényt is.

A kormányhatározat a tejipari szállítási vállalatra is jelentős feladatot ró. A tejtermelés, feldolgozás és az értékesítés egybehangoztatott növekedése átgondolt és szervezett szállítást igényel.

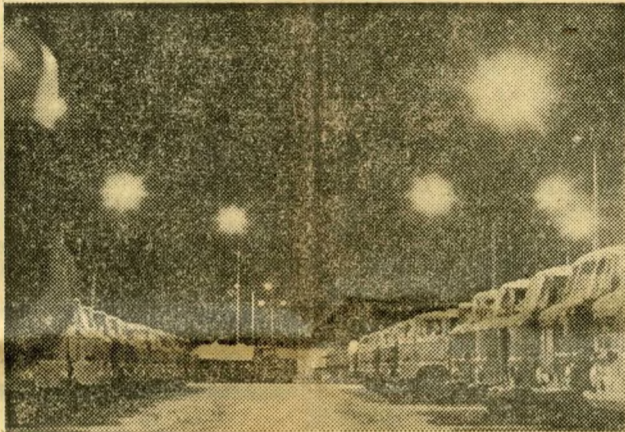
A vállalat igyekszik a lehető legalaposabban felkészülni. Nincsenek könnyű helyzetben. „Messziről” indultak. A vállalatot 1950 októberében alapították — nemrégiben ünnepelték 20 éves fennállásukat. Ebben az időben mindössze 50 gépkocsival és 300 lovaskocsival járták az országot, hozták, vitték az árut. Akkoriban a vállalat árbevétele egy esztendő alatt 22 millió forint volt.

Fő tevékenységük mindvégig a szállítás maradt, de az évek folyamán, ahogy fejlesztési lehetőségeik megengedték, kibővítették tevékenységüket, s ma már a tejipari gépek javításával, felújításával, külföldi gépek üzembe helyezésével, tejipari csomagolóanyagok beszerzésével is foglalkoznak. Az utóbbi időben a népgazdasági szinten képződő vaj és más fehéraruk, sajtok hűtőházi tárolását, készletét, gépkocsijavítást, tejtermék-gépkocsik építését is vállalják.

Lovaskocsi helyett konténer

A vállalat országosan 80 teleppel rendelkezik. Szervezeti felépítésük idomult a szarvasmarha-tenyésztéssel, tejtermeléssel foglalkozó mezőgazdasági nagyüzemekhez, a feldolgozó tejjüzemekhez és természetesen a tejipari vállalatokhoz is. Jelenleg országosan a tejtermékek 92—93 százalékát szállítják, és gyakorlatilag naponta 3000 mezőgazdasági nagyüzemből, tejházból, mélyhűtő állomásról szállítják a tejet a feldolgozó üzemekbe és onnan körülbelül 23 ezer üzletbe, kórházba, óvodába stb. E tevékenységük nemcsak a megmozgatott termékek súlya és az ellátás biztonsága szempontjából jelentős, hanem azért is, mert nem kis részben rajtuk múlik, milyen minőségű tej és tejtermék kerül az üzembe, illetve az üzletbe.

Az elmúlt években a vállalat részt vállalt — elsősorban tárcán belül — más szállítási feladatokból is. Szállítottak már szemestakarmányt, cukorrépat, zöldséget, húst, konzervet, mustot, bort és egyéb szeszipari terméket. Ez a tevékenységük azonban egyelőre főleg csak „kiszélesztő” jellegű, egész tevékenységüket nézve még nem n gy jelentőségű.

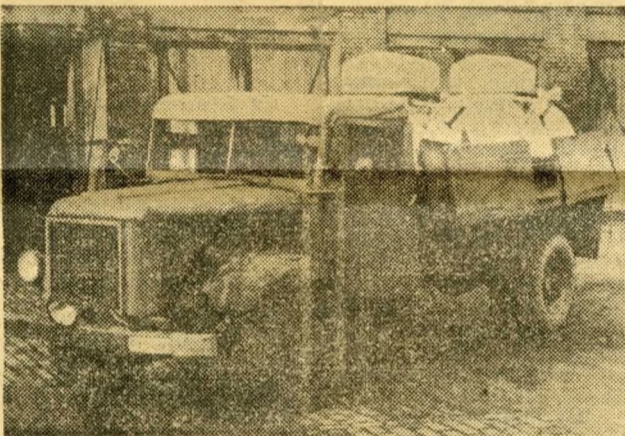


A korszerűsített telep — a modern gépkocsipark

Igen, kezdetben lovaskocsival és mindössze ötven gépkocsival járták az országot. Ma már gépkocsialományoknak 60 százaléka speciális tartály-, hűtő-, féltérmosz-, termosz- és más speciális, úgynevezett terítőgépkocsiból áll. Alapvetően ezzel magyarázható, hogy a termelőszövetkezetek és más fuvarozási vállalatok csak igen elenyésző mértékben kapcsolódtak be a tej és tejtermék szállításába.

Szivattyú, hidraulika a tartálygépkocsikon

1971-ben a vállalat gépkocsijai több mint 1 milliárd 100 millió liter tejet, tejszínt, és juhtejet szállítottak a tejjüzemekbe. Az alapanyag beszállítását főleg tartálygépkocsival végzik. Erdemes megemlíteni, hogy újabban



Régebben így nézett ki egy tejszállító kocsi

egyre nagyobb szerephez jutnak a műanyag tartályok és konténerok. Ez utóbbi módszer nagy előnye, hogy például egy öttonnás gépkocsival 5000 liter folyadék szállítható, míg a hagyományos, rozsdamentes acélból és alumíniumból készülő tartályok használatkor 500—800 kilogrammal volt több a gépkocsi felépítményi súlya. A műanyagtartályos konténeres tejszállítás nagyon bevált.

Miért? Mert egy öttonnás platós gépkocsira két 5000 literes műanyag konténer rögzítenek, s ennek a módszernek köszönhető, hogy főleg a nagy nyári „folyadék csúcsoknál” platós kocsik is bevonhatók a tejszállításba. Mindez azt jelenti, hogy ugyanaz a kocsi két célra is használható. Az átalakítás négy-nyolc órába kerül. S még egy előnye van: egy 5000 literes tartálykocsi ára 400—500 ezer forint, míg a konténeres módszer alkalmazása esetén 240—260 ezer forintból megoldható ugyanaz a szállítási feladat. Így az év hat-hét hónapjában elkerülhető, hogy tartálykocsijaik egy része fuvarhiány miatt álljon. Itt kell megjegyezni, hogy a tartálygépkocsik hidraulikával és szivattyúrendszerrel vannak felszerelve, így olyan területeken is össze tudják gyűjteni a tejet, ahol a szivattyúhoz villanyáram, illetve elektromotor nem áll rendelkezésre.

Kevesen tudják, hogy a vállalat gépkocsivezetői egyedül, tejipari szakember nélkül szállítják az alapanyagot. Hogyan lehetséges ez? A tejszállító mezőgazdasági üzemekkel a tejipari vállalatok bizalmi átvételi rendszerben állapodtak meg, a tej mennyiségi és minőségi átvételére. Természetesen ez a módszer esetenként buktatókkal is jár. Mégis, nemzetközi szinten is korszerűnek minősíthető. A vállalat vezetői jól tudják, hogy a tejtárvétel megbízhatóságát nagymértékben növelné, ha a tartálygépkocsikon folyadékmérő és korszerű mintavételi berendezés, valamint tejhőfokmérő is lenne. Ez azonban sokba kerül. A tervet nem vetették el és megfelelő előkészítés után az ötödik ötéves tervben talán meg is lehet valósítani. E módszer segítségével a gyűjtőcsarnoki hálózatból és a mélyhűtő állomásokról jobb minőségű tej érkezne a tejjüzemekbe és ennek minden előnyét a fogyasztók élveznék.

A tejszállítás bizalmi munkakör

A tejszállítás bizalmi munkakör. A vállalatnak 1400 gépkocsivezetője van, többségük törzsgárda tag, évek sőt évtizedek óta dolgozik a szakmában. Még egy-két évvel

ezelőtt is gyakori volt, hogy egy-egy hónapban 350—400 órát teljesítettek, s nagyon sok gépkocsivezető napi 14—16 órát vezetett. A vállalat vezetői keresték a megoldást, hogy lehetőleg a minimumra csökkentsék a túlórázást. 1971-ben sikerült a napi átlagot 12,1 órára csökkenteni, 1972 első félévében pedig már átlagosan egy-egy gépkocsivezető 11,6 órát dolgozott naponta. Ezek a számok azért mondanak sokat a vállalat életéről, mert a gépkocsivezetői létszám csak arra elégséges, hogy a szabadnapon és a szabadnapon levőket helyettesíthessék. A vállalat vezetőinek tudatos erőfeszítése ellenére, az év első felében több mint 5000 alkalommal dolgoztak a gépkocsivezetők napi 14 óránál többet. Köztudomású, hogy a 14 óra feletti napi vezetés azért balesetveszélyes, mert a gépkocsivezetők két munkanap között nem tudják kipihenni magukat. A 294 óra feletti havi foglalkoztatási időt rendelet tiltja. A rendelkezések és erőfeszítések hatására elérték, hogy míg egy esztendővel ezelőtt havi 500—700 ilyen esetük volt, ezt ma már féléves szinten sikerült 600-ra csökkenteni, sőt az év második negyedében már csak 136 ilyen eset fordult elő.

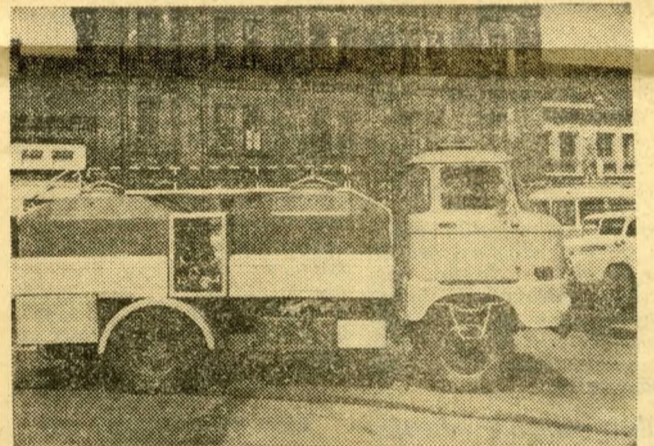
A vállalat vezetői tudják, hogy egyik legfontosabb feladatuk a gépkocsivezetők munkaidejének csökkentése. Am mindez nemcsak elhatározás kérdése. A kedvező tendenciák ellenére is több évre lesz szükség a munkaidőcsökkentés végrehajtásához.

Támogatja a vállalatot a MÉM és az ÉDOSZ is

Mindehhez feltétlenül hozzá kell tennünk, hogy a 12—14 órás munkaidő nem fegyverzetlenségéből fakad. Dolgozóik magukévá tették a „minden csepp tej” beszállításának és a zavartalan közellátásnak az elvét és tisztában vannak azzal, milyen fontos munkát végeznek.

Úgy tervezik, a következő évek fontos feladata lesz, hogy további mintegy 15—18 százalékos munkaidőcsökkentést hajtsanak végre a gépkocsivezetői munkakörben, keresetcsökkenés nélkül.

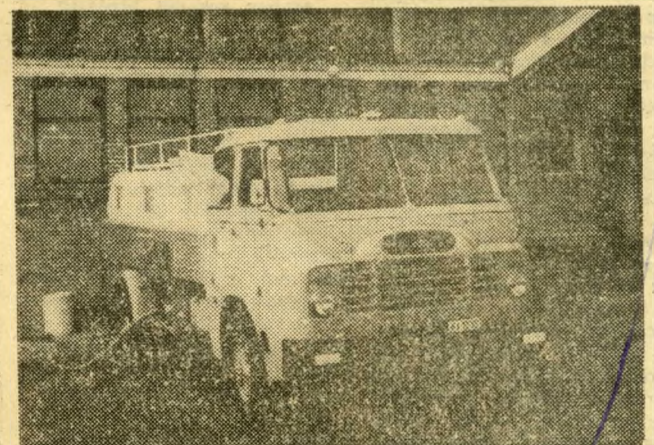
A vállalat vezetői a jövőre vonatkozó terveket igyekeznek úgy összeállítani, hogy a szarvasmarha-tenyésztés fejlesztésére hozott kormányhatározatot — azt a részét, amely rájuk vonatkozik — végre tudják hajtani.



Tejszállítás ma — műanyagtartályban

Jól tudják, hogy népgazdasági érdek fűződik ahhoz, hogy a tejet a mezőgazdasági üzemekből zökkenőmentesen elszállítsák. Ezért például 1975-ig a tartálygépkocsik szállító kapacitását 350—400 ezer literrel szeretnék növelni.

A felsoroltak csupán kiragadott példák a gazdag és átgondolt fejlesztési programból. A Tejipari Szállítási, Szolgáltató és Készletező Vállalat vezetői hangsúlyozzák, hogy egész célfuvarozási tevékenységüket a szarvasmarha-program végrehajtásának kívánják alárendelni. A jövőben minden intézkedésükkel és akaratukkal a célt szeretnék szolgálni. Munkájukhoz eddig is sok segítséget, támogatást kaptak a MÉM-től és az ÉDOSZ vezetőitől is. Jól tudják, ha munkájukat képek lesznek magasabb színvonalon ellátni, ezzel az állattenyésztés fejlesztését, a tejipar és mindenekelőtt a fogyasztók millióinak érdekeit szolgálják.



Tsz-ből jött tej átadása a tejjárnak