

Az üzemanyag-szükséglet tervezés folyamata, rendszere a takarékosági intézkedések jelentősége az építéskivitelezési katonai szervezeteknél

Kakuk Sándor alezredes

Az üzemanyag-szolgálatban eltöltött közel három évtizedes munkám és ellenőrzéseim tapasztalatai alapján olyan következtetést vontam le, hogy az önálló kivitelezést folytató – térítéses – katonai szervezeteknél a szakszolgálatunkat érintő tervezőmunkát és a takarékoság érvényesítését az utóbbi években – helyenként és esetenként – elhanyagolták, illetve nem tekintették tevékenységük alapjának. Egyes személyek rosszul értelmezve az építőcsapatok sajátosságait olyan következtetésre jutottak *egyrészt*, hogy a körütekintő tervezőmunka nem is olyan fontos, mert az évközbeni kivitelezési termódosítások, programváltozások, a tárgyévi üzemanyag tervezését irreálissá teszik, *másrészt* a takarékoság csak másodlagos cél lehet, mert az elsődleges cél a kivitelezési tervekben meghatározott feladatok maradéktalan teljesítése.

Ez a szemlélet káros, nem vall racionális gondolkozásra, mert az üzemanyag ára a felépítésre kerülő építményekben, objektumokban jelen van – így az építmények összköltségének csökkentéséhez az üzemanyag-szolgálat reális tervezéssel, takarékos felhasználással hozzájárulhat. Ezért a következőkben az ezekkel összefüggő kérdésekkel kívánok foglalkozni.

1. Az üzemanyag-szükségletek tervezési rendjének sajátosságai

Napjainkban végbemenő rohamos technikai fejlődés következtében az építéskivitelezési feladatok végrehajtásához nagytömegű, korszerű technikai eszköz kerül alkalmazásra, amelyek nagy mennyiségű hajtó-, kenő- és karbantartó anyagot használnak fel, ezért a gazdaságos üzemeltetés érdekében pontos tervezőmunkát szükséges végezni.

A tervezés alapja az MN ÉKFI üzemanyag-szolgálati által – a tervidőszak kivitelezési feladatainak, a kivitelezés körülményeinek, a feladat végrehajtásába bevont technikai eszközök mennyiségének figyelembevételével – készített költségvetési igény. A biztosított költségvetési előirányzat alapján, az MN ÜSZF-ség kiadja a tárgyre vonatkozó, alapvetően a költségvetésünkben igényelt „NETTÓ” hajtóanyag fogyasztási keretet. A számok alapján az alárendelt üzemanyag-szolgálatiaink a feladatok végrehajtásához szükséges üzemanyagokat és azok mennyiségét szükségleti tervben rögzítik, és ehhez részletes számvetést készítenek, ahol *kötelesek figyelembe venni:*

- az állománytáblákban rendszeresített technikai eszközök darabszámát;
- az egység részére meghatározott üzemanyag tervezési kereteket;
- a gépegységenként meghatározott kilométer és üzemóra kiszabatot;
- a technikai eszközök műszaki állapotát;
- a feladatvégrehajtás körülményeit, szervezetük sajátosságait;
- a központilag kiadott költségvetési és a gazdálkodási irányelveket.

A szükségleti tervek készítésénél messzemenően figyelembe kell venni a takarékosági elveket. A helyes normakülönbözeti szorzók megválasztásával, a kisebb fogyasztású gépek használatá-

val jelentős üzemanyag-megtakarítás érhető el (pl. 1984-ben a tervezés időszakában a normakülönbözeti szorzók felülbíráásával, illetve kijávitásával a felhasználásra előirányzott hajtóanyagot 2,8 millió forintnyi mennyiséggel csökkentettük).

A reális tervek elkészítése érdekében a kivitelezést irányító, szervező, végrehajtó szervekkel (főmérnökség, anyagtechnikai szolgálatok) – mivel az egyes szakfeladatokhoz szükséges igénybevételi kizabatókat ők határozzák meg – az együttműködés folyamatosságát elengedhetetlen követelmény.

Az előbbieken kívül figyelembe kell venni mindazon sajátosságokat, amelyek az építőcsapatokra jellemzők (pl. a gépek zöme nehéz terepen különleges igénybevételi körülmények között üzemel. A sajátosságok eredménye a magas fajlagos hajtó-, kenő-, karbantartó és vegyianyag-felhasználás).

2. A felhasználás és az igénybevételi körülmények összefüggései

A szükségleti tervek pontosságát, reális voltát a felhasználás nagyságának alakulása igazolja. Akkor reális a tervezés, ha a tervezett mennyiség a felhasználás mennyiségével megközelítőleg azonos. Ezt sajnos sok objektív és szubjektív tényező befolyásolja. Néhányat megemlítek, amelyek az 1984. gazdálkodási évben fordultak elő és általában is jellemzőek katonai szervezeteinkre. *Ilyenek:*

- állománytábla módosítás;
- költségvetési fedezet hiánya miatti kivitelezési tervmódosítás;
- anyagihiány miatti – a tervezettől eltérő – szállítási távolságnövekedés;
- nagymennyiségű technikai eszközt igénylő soron kívüli munka elrendelése;
- népgazdasági szállítóeszköz időszakos hiánya miatti szállítások átvállalása stb.

Az utóbbi években a technikai és a szállító szolgálat is sokat tett az igénybevételi körülmények javítására, a felhasználás befolyásolására, azzal a tevékenységével, hogy az igénybevétel során a szállítási feladatok rendszabályait betartja. A lehetőségekhez mérten az anyagszállításokra alkalmazták a pótkocsis szerelvényeket – gépjárművezetési gyakorlatokat konkrét szállítási feladatok végrehajtásával összehangolták, a szállítások összehangolására a diszpécser szolgálat útján intézkednek.

Az önálló építéskivitelezési szervezeteknél az igénybevételi körülményeknek megfelelő gazdaságos hajtóanyag-felhasználás szempontjából alapvetőnek tartom a gépjármű-menetlevelek (üzemóralapok) vezetési előírásainak megkövetelését és ellenőrzését. Ennek végrehajtása a felhasználás (anyagigyelem) szempontjából nagyon fontos, mert a ténylegestől eltérő kilométerek, üzemórák beírásával növelhető a súlyozott kilométerek, üzemórák száma, ezáltal több lesz a norma szerint illetményes hajtóanyag, ennél fogva a látszólagos megtakarítás, de a súlyozott kilométer növekedésével a kenőanyagcserék végrehajtása is irreálissá válik, a ténylegesnél korábban cserélni le az olajokat.

Ez több okból is megengedhetetlen, mert:

- a szabálytalanul elért megtakarításból felesleges készletek keletkeznek, amely jogtalan elutajdonításra adhat okot;
- a szabálytalanul igazolt kilométerek, üzemórák után termelési prémium, illetve hajtóanyag-megtakarítási jutalék kifizetése is megtörténhet, amint az a korábbi években elő is fordult.

A fentiek bizonyítják, hogy rendkívül fontos a menetlevél (üzemóralap) vezetési előírásainak ellenőrzése, mert egyrészt a visszaélés lehetőségét kiszűrjük, másrészt önmagunkat sem csapjuk be a valós felhasználást illetően és nem utolsósorban eleget teszünk a takarékosági követelményeknek, elvárásoknak.

A felhasználás nagyságának alakulásában a veszteségek megelőzésében jelentős szerepe van a szállítások ésszerű szervezésének, a szállítóeszközök feladatnak megfelelő kiválasztásának, a menetlevelek szabályszerű vezetésének, a hőerőgépek megfelelő karbantartásának, javításának, beszabályozásának.

3. A takarékosági intézkedés fogantatásának, az elszámolási fejelem szigorításának jelentősége a helyi sajátosságok tükrében

Az önálló kivitelezést folytató térítéses katonai szervezetek részére takarékosági intézkedést adtunk ki. Az intézkedésben különös figyelmet fordítottunk a szakanyagellátás körültekintő megtervezésére, az átvételi, tárolási, minőségmegővási, kiadási, elszámolási és az ellenőrzési tevékenységre, a túlfogyasztást megelőző rendszabályokra.

Az építőcsapatok igénybevételi körülményei rendkívül mostohák és ennek folytán a gépek beszabályozása az átlagosnál többször szükséges. Ez leginkább a huzamosabb időn át üzemeltetett, többször felújított motoroknál fordul elő.

A VI. ötéves tervben a gépjármű-túlfogyasztások megelőzésére a laktanyákban a szervíz műhelyekben adagoló- és porlasztóbeállító állomást, diagnosztikai eszközöket telepítettünk, illetve állítottunk rendszerbe. A műhelyekben rendszeresen vizsgálják a gépjárművek, építőgépek fogyasztással közvetlen összefüggő szerkezeti egységeit, műszaki állapotukat. E vizsgálatok, beszabályozások következtében a túlfogyasztások csökkentek.

A technikai szolgálattal szoros együttműködésben megszüntettük és minimálisra csökkentettük az indokolatlan olajcseréket. Ezt úgy értük el, hogy kötelezővé tettük az üzemeltető pk. részére a gépjárművek, építőgépek vezetőfülkéiben a várható olajcsere kilométer-táblázat kifüggesztését.

A szervíz- és javítóműhelyekben a takarékoság eredményessége céljából az esedékes olajcseréket a motor meleg állapotában hajtják végre, mert az olaj ilyenkor könnyen lefolyik és így megtakarítjuk a felmelegítéshez szükséges hajtóanyagot.

Az elszámolási fejelem megszürlésében sokat segítettek az utóbbi időkből a gépjármű pk-ok, művezetők, építészvezetők azon tevékenységükkel, hogy megkövetelik a gépjármű-vezetőktől, hogy a tényleges útviszonyokat és az üzemeltetés körülményeinek megfelelő adatokat vezessék rá az igénybevételi okmányra.

Az elszámolási fejelem színvonalának növelésére a takarékosági elvek érvényesítésére elrendeltük az üzemanyag-szolgálatvezetőknek az útvonalterkép kidolgozását, használatát és ezzel jelentősen csökkentettük a normakülönbözeti szorzók helytelen alkalmazásának lehetőségét.

Az üzemanyag-szolgálatvezetők többsége megértette a szabályos okmányvezetések, elszámolások jelentőségét és a bizonylatokat a számfejtés előtt részletesen ellenőrzik, valótlan adatok esetén a gépjármű-vezetőket figyelmeztetik, a szükséges intézkedéseket megteszik a hasonló esetek elkerülése érdekében.

A raktárkezelők a gépjárművek feltöltése során a minőség megőrzésére nagy gondot fordítanak. A feltöltés előtt ellenőrzik a töltőberendezés üzembiztonságát a betöltőnyílások, szűrők zárófedelét és az alátét meglétét – hőerőgépek feltöltésénél munkájukat figyelmesen, lelkiismeretesen végzik – és betartják a feltöltésre vonatkozó szabályokat.

Az üzemanyag-raktárkezelők kiképzésén a takarékosági oktatási kérdések napirenden vannak. Az elsajátítás mértékét számon kérjük, s a tanultak gyakorlati végrehajtását következetesen ellenőrizzük.

Az alegység- és javítóműhely parancsnokok a személyi állománytól rendszeresen megkövetelik az úgynevezett „ültő” rendszabályok betartását (pl. az autóbenzin rendeltetéstől eltérő használatát, alkatrészmosásra történő felhasználását).

Összességében az alárendelt katonai szervezeteinknél az eredmények változóak. Az ingadozás a követelménytámasztással, az ellenőrzések hatékonyságával van okozati összefüggésben.

A felsorolt üzemanyag-takarékossággal kapcsolatban tevékenységünk eredményeként a felépült objektumok összköltsége lényegesen csökken. Katonai szervezeteink takarékosággal összefüggő céljait végsősoron ebben látom megvalósulni.

Természetesen nemcsak az építmények olcsóbb előállítása indokolja a takarékos gazdálkodást, hanem a napjainkban világszerte napirenden levő energiatakarékosság is. Hazánkban és az

MN-ben is a figyelem központjába került az üzemanyaggal való takarékoság, az olajárak alakulása a növekvő géppark és a fogyasztás jelentős emelkedése miatt.

Míndezek hatására az MN-ben az energiatakarékoság fontos tényezővé vált. Ebből adódóan lényeges feladatnak tartom, hogy a parancsnokok következetes neveléssel fejlesszék a személyi állomány takarékosabb üzemanyag-felhasználási szemléletét, hogy a feladat egyéni, katonai és osztálytársadalmi fontosságát átérzve jó eredményeket érjenek el a célkitűzések megvalósítása érdekében.

A téma sokrétűségénél fogva nem volt célom, nem is lehetett mindenre kiterjedő összefüggések feltárása – csupán az önálló kivitelezést folytató csapatokat érintő kérdéseket kívántam kiemelni, mivel a termelési és a takarékosági követelmények állandóan nőnek és, hogy az elvárásoknak eleget tudjunk tenni, ezért tartom szükségesnek a felvetett gondolatok közreadását.