

A CSAPATGAZDÁLKODÁS ELMÉLETE, ELLÁTÁS, GAZDÁLKODÁS, KATONAI KÜZLEKEDÉS

„Még takarékosabban kell bánni az anyaggal, az energiával és minden egyébvel, ha becsülettel eleget akarunk tenni a munkáosztály, a nép iránti kötelezettségünknek.”

(Kádár János elvtárs csepeli beszédéből)

A takarékos üzemanyag-gazdálkodás tapasztalatai, közeli- és távlati feladatai a Magyar Néphadseregben

Bogyay István alezredes

Kikkemmel kapcsolódni kívánok Ertig Antal ezredes a „Hadtápbiztosítás 1980. 1. számában” megjelent „A takarékoság az ésszerű üzemanyag-gazdálkodás alapja” c. cikkéhez.

A XI. pártkongresszus, az V. ötéves terv irányelvei, valamint az elmúlt évek párt- és kormányhatározatai, az előljárói utasítások, intézkedések, szabályozó rendeletek kiemelten kezelik a gazdálkodás hatékonyságát eredményező kérdéseket az energia-takarékossággal kapcsolatos elvi és gyakorlati tennivalókat.

A Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottságának irányelvei a párt XII. kongresszusára – a többi között – meghatározzák:

– „a belső és külső erőforrások ésszerűbb, takarékosabb felhasználását . . .”;
– „az egyre drágább importból nehezebb feltételek mellett kell biztosítani az ország kiegyensúlyozott energiaellátását. Az energiatakarékossági programok következetesen valósuljanak meg”;

– „az áruszállítást jobb munkamegosztással, nagyobb szervezettséggel, s ennek révén jelentős üzemanyag-megtakarítással kell lebonyolítani”;

– „A társadalmi tevékenység minden területén az eddiginél is fontosabb feladattá vált a belső tartalékok mozgósítása. A takarékoság váljék a gazdálkodás állandó elemévé, jusson érvényre a termelési folyamatokban, mutatkozzék meg a társadalmi szervezettség magasabb fokában és minden téren a feladatok célszerűbb megoldásában.”

Amikor pártunk XII. kongresszusára, hazánk felszabadulásának 35. évfordulójának megünneplésére készülünk a népgazdaság valamennyi területén széles körű kezdeményezés, átfogó aktivitás bontakozik ki az energia, nyersanyag és az anyagi eszközök legtakarékosabb felhasználása érdekében, akkor a mi kötelességünk sem kevesebb mint a néphadseregben elérni a legoptimálisabb fogyasztást, illetve a legtakarékosabb üzemanyag-gazdálkodást.

A világgazdaságban a termelés állandóan növekedik, a technika fejlődik és ezekkel párhuzamosan növekednek a szociális-kulturális igények is. A fejlődés és az igények kielégítésénél egyre lényegesebb kérdésként merül fel az ezekhez szükséges energiák biztosítása, ezen belül az energiaigények leggazdaságosabb kielégítése.

Természetszerűen ezek jelentősége, de nem utolsósorban az elmúlt évek energiaválságának, a kőolajárak tendenciózus emelkedő hatása nálunk is egyre fokozódik.

Ezekben az összefüggésekben jelentős szerepe van az energiahordozók, ezen belül az üzemanyag legésszerűbb, leghatékonyabb és legtakarékosabb felhasználásának a Magyar Néphadseregben is.

*A gazdálkodás fontos összetevőjét képező takarékos
üzemanyag-gazdálkodás múltja és jelene*

A takarékos üzemanyag-gazdálkodási mozgalom múltjára Ettig Antal ezredes elvtárs cikkében a következőképpen utalt: „Az elmúlt évtizedek során, de különösen a 70-es évek elejéig kampányfeladatként kezelték, helyel-közzel látványos, időleges eredményekre törekedve.” Ezt kiegészítve emlékeztetnék, hogy ennek egyik, sokak által vitatott területe volt az üzemanyag premizálási rendszer is, amelyet a takarékosági célkitűzések szolgálatába akartunk állítani, amikor mintegy másfél évtizede ennek kísérleti bevezetésére került sor. Nem részletezve ennek tapasztalatait, de azt meg kell említeni, hogy a kívánt eredményeket közel sem sikerült elérni. A kísérletbe bevont csapatok és katonai szervezetek akkori visszajelzése szerint nem volt ösztönző, mivel egyedileg rendkívül kis összegek kifizetésére kerülhetett csak sor, másrészt a megtakarításként elszámolt üzemanyagot – a PÜM előírásai szerint –, a néphadseregnek (az érintett csapatoknak és katonai szervezeteknek) vissza kellett adnia a népgazdaságnak. A prémium kifizetésének tehát ez volt a feltétele, és kiterjesztésére, fenntartására csak abban az esetben kerülhetett volna sor, ha a megtakarításért fizetett összeg kétszeresét, illetve az ezért vásárolható üzemanyagot a költségvetésünkből megvonják. Még tovább konkretizálva pedig a csapatok „fogyasztási keretei”-t ezen mennyiségekkel csökkenteni kellett volna, mégpedig úgy, hogy ezen üzemanyag más célra nem használható fel, hanem visszaadandó a népgazdaság részére. A többiek között ezért is jelentette ki Ettig ezredes elvtárs a hivatkozott cikkében, hogy „Ott ahol voltaképpen konkrét, számokkal mérhető eredményekben kellett realizálódnia, csupán a keretek csökkentésével, nem ritkán csak látszat eredmények születtek. A végrehajtó szolgálat együttműködési hibái, a mozgalom megtorpanása – néhány kivételtől eltekintve – csak átmeneti eredményekre vezetett”.

Az előző időszakot követő években, valamint az 1979. évben azonban olyan eredmények születtek a takarékos üzemanyag-gazdálkodás területén, amelyekről jelentőségüknél fogva feltétlenül említést kell tenni.

Ilyenek többek között:

a) A költségvetési gazdálkodásban az árnövekedés kigazdálkodása csak az 1979. évben mintegy 15 MFf-ot jelentett.

b) A tervezési normakülönbözeti szorzók 0,1-del való csökkentése évenként mintegy 10–11 MFf megtakarítást,

c) a szakanyag fejlesztés, ezen belül az „Egységes motorolaj” EMD-13 bevezetése, a motorolaj-csere 6000 km-ről 10 000 km-re való emelése, a motorolaj felhasználás 16%-os csökkenését, mintegy évi 2,0 MFf-ot és jelentős munkaóra megtakarítást eredményezett.

d) Az Antifriz B-2 hűtőfolyadék saját bázison történő regenerálása, előállítása 1979-ben mintegy 20 MFf megtakarítást jelentett.

e) Egyéb, a központi- és központ hadtáp üzemanyagraktárakat érintő megtakarítások 1979-ben mintegy 9 MFT-ot eredményeztek.

f) Az MNHF HM h. elvtárs 040/1979. sz. évi intézkedése kapcsán a csapatok és katonai szervezetek fogyasztási keret lemondásából mintegy 52 MFT megtakarítást értünk el 1979-ben.

Átgondolt és megfontolt üzemanyag-takarékossági intézkedéseink kiadásakor abból indultunk ki, hogy azok az ésszerűség keretei között biztosítsák az elvárható eredményeket. Arra törekedtünk, hogy az MN HKSZ-i és hadrafogható-sági feladataink tervszerű és folyamatos végrehajtása változatlanul biztosítva legyen, egyidejűleg javuljanak a személyi állomány élet- és munkakörülményei és intézkedéseink a népgazdasági célkitűzések megvalósítása irányába hassanak, annak részét képezzék. Ezek lényegében már a reális tervezéssel kezdődnek és folytatódnak a szállítással, tárolással, egészen a norma szerinti (normán belüli) felhasználásig.

A bevezetőben utaltam eddig elért eredményeinkre. A továbblépéshez az új intézkedéseket, új tartalommal kell megtölteni, és egységesen kell értelmezni, hogy az elért eredményeinkre és hagyományainkra támaszkodva miként haladjunk tovább az eredményes és takarékos üzemanyaggazdálkodás útján. Ezek a feladatok két csoportba oszthatók.

Vannak:

- közeli és
- távlati feladataink.

Közeli feladataink taglalásánál olyan gondolatokkal kívánok foglalkozni, amelyek végrehajtásában jelentkeznek alapvető gondjaink.

Melyek ezek és mi a feladatunk?

A fogyasztási keretek felhasználásával összefüggésben megállapítható, hogy a 0,1-es normakülönbözeti szorzók adminisztratív csökkentése ellenére, a csapatok éves üzemanyag-ellátási terveik elektronikus számítógépes kiszámításához, elkészítéséhez túlzott tervezési normakülönbözeti szorzókat állítanak be, ami által irreálisan magas „fogyasztási keret”-ek kerülnek kimunkálásra. Ebből könnyen tudnak évközben lemondani, de bizonyos fokú könnyed (lazább) gazdálkodáshoz is vezetnek. Ennek megszüntetésére a 29/1979. sz. ŰSZF intézkedéssel központilag előírt – a takarékos gazdálkodást megalapozó – olyan tervezési normakülönbözeti szorzók alkalmazását vezettük be, amellyel egyben megszüntettük a tervezési normakülönbözeti szorzók 0,1-es kötelező csökkentését.

Az éves „Üzemanyag-szükséglet terv”-ek készítésekor a kilométer és üzemóra kiszabotokat a hőerőgépekre vonatkozóan a nagy fogyasztású eszközökre állítják be, ami által mesterségesen szintén a „fogyasztási keret”-ek nagyságát növelik. E vonatkozásban a feladat az, hogy az igénybevételi normákat az adott tapasztalati normákon belül a kisebb fogyasztású gépek használatára kell tervezni, lehetőleg felhasználni is.

A hajtóanyagok átvételénél, szállításánál, tárolásánál és kiadásánál helyenként nem fordítanak kellő figyelmet az elfolyások, csöpögések, párolgási veszteségek megelőzésére, megszüntetésére, esetenként a szennyeződés elkerülésére. A nem kellő figyelem és gondosság e területeken is jelentős veszteségekhez, a minőség romlásához vezet.

A Magyar Néphadsereg csapatai nagy mennyiségű „MZ” készletű hajtóanyagot tárolnak 200 literes acélhordókban, részben a HKSZ-i követelmények, részben a még viszonylag szűkös föld alatti tárolókapacitásuk miatt (üza. kutak, töltőkomplexumok). Ezen hajtóanyagok időközönként frissítésre, cserére kerülnek, amellyel kapcsolatos feladatok – a munka nagysága és nehézségei mellett –, körülmekintő végrehajtást kívánnak meg. Nagy a lehetősége a hajtóanyag elfolyásnak, a párolgási veszteségnek. Itt említeném meg, hogy a legkörültekintőbb központi rendelkezések is, csak akkor érik el céljukat, ha azok a végrehajtás szintjén megfelelő „fogadtatásra” találhatnak. Az eredmények mellett pedig szólni kell arról, hogy még mindig nekünk kell feltárnunk sok helyütt olyan mulasztásokat, mint az üzemanyagkutak minősíthetetlen állapota, csöpögés, folyás a csatlakozó rendszereknél, vagy nem kellő tömítettségű tárolóeszközök, minőségileg kifogásolható anyagok, amelyekre ha a helyi vezetés, vagy a közvetlen előljáró időben odafigyelne az ellenőrzési során, számtalan területen kevesebb gondjaink lennének.

Az MN ÜEK a kapcsolatos feladat jobb végrehajtásához igénylés alapján képes a szükséges tisztára mosott, belső és külső felületkezelt 200 literes acélhordók biztosítására. Ehhez azonban az szükséges, hogy az érintett szervezetek hallassák hangjukat, mégpedig ne úgy, hogy részben az évközi ellenőrzések során, részben az év végi beszámoltatások alkalmával azt jelentsék miért nem oldották meg a kapcsolatos feladatokat, hanem időben kérik a megfelelő segítséget.

A takarékos gazdálkodás kétségtelenül legnagyobb lehetőségei az üzemanyag-kiszolgálás és -felhasználás területén jelentkeznek, amelyre éppen ezért a legnagyobb figyelmet, energiát kell összpontosítani.

A gépek hajtóanyaggal, a kenési helyek olajjal, zsírral való feltöltésének, kiegészítésének rendszabályai – amellet, hogy helyenként még van javítani való –, nem szenvednek csorbát csapatainknál. A felhasználás területén viszont ellenőrzéseink egy sor olyan típus-problémát tártak fel, amelyek nagyban hátráltatják a csapat üzemanyag-gazdálkodásban rejlő takarékosági tartalékaink eredményes feltárását. Melyek ezek a területek?

- a gépjárművek és munkagépek túlfogyasztása, megtakarítása, az ezzel kapcsolatos tevékenység;
- az egységes motorolaj EMD-13 használata, cseréje;
- a honvédségi AFOR üzemanyag-utalványok kezelése, elszámolása;
- a fogyasztási keret túllépések és az ezzel összefüggő tevékenység;
- az Antifriz B-2 hűtőfolyadék veszteségek;
- a fáradtolaj szervezett gyűjtése, értékesítése.

Nézzük a felsorolt problémákat egyenként.

A gépjárművek és munkagépek túlfogyasztásának megszüntetése érdekében az üzemanyag-szolgálat önmagában túl sokat nem tehet.

Csupán két számadattal kívánom e problémát jellemezni. Jelenlegi ötéves tervünk első három évében – a megtakarítások és túlfogyasztások különbségeként –, autóbenzinzből 2453 tonnát, gázolajból 213 tonnát fogyasztottak túl a csapatok, amelynek értéke 26,3 MFt; bruttó termelői áron számítva. (1. sz. diagramm).

A problémakör műszaki oldala a pánccelos és gépjármű technikai szolgálat témakörébe tartozik, ezért csak a mi szolgálatunk problémáiról, hiányosságairól szólnék.

Alapkérdés, hogy a gépjárművezetők és munkagépkezelők gépeik igénybevételi bizonylatait sok esetben nem a ténylegesen megtett útvonal-szorzóknak megfelelően töltik ki, eltúlozzák azokat. Ez két alapvető hiányosságot idéz elő:

– egyrészt az ilyen túlsúlyozott fogyasztási norma elrejtí a gépjármű túlfogyasztását okozó műszaki hibáit;

– másrészt olyan megtakarítást mutathat ki, amely nem fedí a valóságot.

Felvetődik a kérdés – és jogosan –, mi itt a teendő?

A gépjárművezetőktől szigorúan meg kell követelni, hogy a tényleges útvizonyoknak és üzemeltetési körülményeknek megfelelő adatokat írják be a „Mennetlevél”-ekre. A munkagépkezelők azokat az üzemórákat, amelyeket hálózati áramról teljesítettek, ne a gép teljesítményeként vessék rá az „üzemóra lap”-ra, vagy olyan üzemórákat, amelyet gépeikkel nem teljesítettek ne vessék rá a „Műszaki gép üzemi lap”-ra.

Ezeket az igénybevételi bizonylatokat a gépjármű- és gépet használó parancsnokok csak szigorú ellenőrzés után és a valóságos igénybevételi viszonyoknak megfelelő adatokkal ellátva írhatják alá és igazolhatják.

Az üzemanyagszolgálat főnökök az igénybevételi bizonylatokat számfejtés előtt részletesen ellenőrizték le, ha azokban hamisított adatokat találnak azokat kötelesek a valóságnak megfelelőre kijavítani, a vétkes személyt az illetékes parancsnokkal felelősségre vonatni. További kötelessége, hogy ahol egységes csapat-számveteli részleg működik a számfejtett igénybevételi bizonylatokon – a pk. HTPH által meghatározott időközökben –, a számfejtések helyességét is ellenőrizze.

Az egységes csapat-számveteli részlegnek olyan igénybevételi bizonylatokat kell átadni, amelyek szabályosságuknál fogva is lehetővé teszik a számfejtés helyes végrehajtását. Az egységes csapat-számveteli részlegvezető köteles arról gondoskodni, hogy a túlfogyasztó járművekről, gépekről szerkesztett „Kimutatás”-t – ha lehet naponta –, de kétnaponta feltétlenül megkapja a gépjármű technikai és az üzemanyag szolgálat a szükséges beavatkozások megtétele végett.

Úgy gondolom, ha az előzőekben vázolt ellenőrzések feltárják a hiányosságokat, ha ezek kapcsán az illetékesek megteszik a szükséges intézkedéseket, a takarékoság eredményei sem maradhatnak el.

Hangsúlyozni kívánom, hogy a normakülönbözeti szorzók eltúlzó alkalmazása, a valótlan üzemórák beírása hamis eredményeket produkál. Nincs szükségünk „mesterségesen előidézett” megtakarításokra, a normakülönbözeti szorzók túlzott alkalmazásával a túlfogyasztások „mesterséges eltüntetésére”. Erre vonatkozóan csak egy példa: egyik harckocsizó egységnél a harckocsik egy évi gázolaj megtakarítása 31 tonna volt, a normakülönbözeti szorzó éves átlaga ugyanakkor 1,72 (a mintegy 1,1-el szemben).

Az „Egységes motorolaj EMD-13” rendszerbeállítás, használata, a 10 000 km-es olajcsere ciklus bevált, a várt műszaki és gazdasági eredményeket produkálja. Vannak olyan egységek, önálló alegységek viszont, ahol gyakorlatokra való elvonulások előtt tömegesen cserélik le az olyan gépekben is az olajat, melyek még 1–2 ezer kilométer-tartalékkal rendelkeznek. Ez pazarlás.

A honvédségi AFOR üzemanyag-utalványok kezelési, elszámolási szabályainak betartásában, ennek ellenőrzésében is szép számmal akadnak gondjaink. Az érvényben levő szabályozók ellenére fennáll az eltulajdonítás lehetősége és a kellő ellenőrzés elmulasztása ezt csak elősegíti. Példaként említem, hogy a közel-

múltban mintegy 108 eFt értékű (2781 db) ÁFOR üzemanyag-utalvány hiányt tártunk fel, amelynek alapvető okozója a szabályok be nem tartása és a kellő ellenőrzés elmulasztása volt.

A honvédségi ÁFOR üzemanyag-utalványok használatát január 1-től úgy kívánjuk csökkenteni, hogy:

– az ezeket használó kislevegyszású katonai szervezeteket „Üzemanyag-ellátásra” olyan „Üzemanyag-ellátó” katonai szervezethez utaltuk, amelyek az utalt-jaikat mint a „saját alegységet” kezelik. Ez alapvetően természetbeni üzemanyag-ellátást jelent, amely így is sokkal gazdaságosabb, mint a jegyes ellátás, és egyben az utaltak válláról egy sor adminisztrációs megterhelést is levesz;

– növelni kívánjuk az „Üzemanyag feltöltési-csekk”-ek használatát, amelyek ellenében minden katonai objektumban – ahol természetben tárolnak üzemanyagot –, az úton levő katonai gépjárműhöz szükséges üzemanyagot kötelesek kiszolgáltatni.

A „Fogyasztási keret” túllépésekkel kapcsolatban még meg kell említenem, hogy egyes katonai szervezeteknél annyira eluralkodott a szabadosság, hogy az egy évre engedélyezett fogyasztási kereteket önkényesen túllépi, meg sem kísérelve az elszámolások „Magyarázó jelentés”-ében indoklását. A kapcsolatos előírások érvényrejuttatása jegyében pontosan a takarékoság érdekében a jövőben nem tekinthetünk el a számonkérés, anyagi-fegyelmi felelősségrevonástól sem, amelyet a „CSAPATHADTÁP SZABÁLYZAT az ÁHKSZ időszakára V. rész, Üzemanyag-szolgálat” szabályzatunk 137. pontja ír elő.

Az *Antifriz B-2 hűtőfolyadék-vesztésekkel* kapcsolatban néhány jellemző számadatot ismertetnék:

A IV. ötéves terv eddig eltelt téli időszakaiban a „Műszaki hibából eredő” veszteség mintegy 666 tonna volt, 17 MFt (beszerzési ár) értékben, a „Norma szerint elszámolható” veszteség 722 tonna volt, 18 MFt (beszerzési ár) értékben. (2. sz. diagramm.) E számok és tényadatok magukért beszélnek. A teendő itt úgy vélem abban fogalmazható meg: egyedileg és időben kell helyileg tenni annak érdekében, hogy e megengedhetetlenül magas veszteségek csökkenjenek.

A *fáradtolaj gyűjtése és értékesítése* elsősorban népgazdasági érdek, mert regenerálható. Nem közömbös a csapatok saját érdeke sem, mert bevételi forrást jelent, amely az előírt szabályok mellett az élet- és munkakörülmények javítására fordítható. Meg kell szüntetni az esetenként még előforduló portalanítási felhasználásokat, vagy egyszerű kiöntéseket, ez ugyanis nemcsak a népgazdasági érdekkel ellentétes, hanem környezetvédelmi szempontból is tarthatatlan.

Részben már érintettem az *ellenőrzések* elmulasztásából adódó problémákat, de néhány gondolatban közreadnám a nem kellően szervezett és végrehajtott „Belső ellenőrzések” területén szerzett tapasztalatainkat. Helyenként kampányszerűen felületesen, formálisan végzik e nagy jelentőségű kötelezettséget. Nem használják ki a gazdálkodási folyamatban rejlő ellenőrzési lehetőségeket (pl. ÁFOR üzemanyag-utalványok kezelési-számviteli szabályait). Az ellenőrzések gyakran nem kellően hatékonyak, nem okfeltárók, nem elemzők de főként nem számonkérők.

Az *anyag fegyelem megszilárdításában, a társadalmi tulajdon védelmében is számottevő teendők.*

Az üzemanyag féleségeken belül a hajtóanyagoknak, a hűtőfolyadékknak és még jó néhány anyagnak növekvő értéke van, keresettek a társadalom széles rétegeinél. A rendeltetésszerű felhasználást csak a helyes értelemben vett megelőző tevékenység, a felvilágosító politikai munka biztosítja.

Közeli teendőink jelentőségét tekintve kiemelt feladatként említeném a páncélos és gépjármű technikai szolgálat, az üzemanyagot felhasználó fegyvernemi és szolgálati ágak, valamint az üzemanyag-szolgálat csapatszintű jó együttműködését, mint a takarékos üzemanyag-gazdálkodás egyik leglényegesebb zálogát. Szakszolgálatunkban egyre több a fiatal, de még kellő gyakorlati tapasztalattal nem rendelkező fiatal tiszt, tiszthelyettes és polgári alkalmazott. Bár rendfokozatban is „fiatalok”, de lelkesen képviselik és akarják képviselni szolgálatunkat, megvalósítani az elméletileg elsajátított tudásukkal szakszolgálati feladataikat. Munkájuk eredményes végzésének elengedhetetlen feltétele, közvetlen előjáróik segítő ellenőrző tevékenysége, amelyhez ez úton is kérem az érintett parancsnokok támogató hozzáállását.

Az eddig írt gondolatok az úgynevezett „közeli feladatok”-ra alapoztak és ezek alapján főbb vonalaiban már választhatók az *üzemanyag-gazdálkodás*, a takarékoság *távlati feladatai*, amelyek teljességgel csak a következő fejlesztési időszak tartalmának ismeretében egészíthetők ki. Az már ma világos előttünk, hogy az *üzemanyag-gazdálkodás rendszerén belül a felhasználás területén*, az ezt szabályozó elveket és gyakorlatot kell alapjaiban revízió alá vonni. Erre vonatkozóan nagybani elgondolásainkat kialakítottuk, bizonyos értelmező gondolat-egyeztető előzetes tárgyalásokat végeztünk.

Az elgondolás lényegét tekintve: a „fogyasztási keret”-ek meghatározó jellegét kívánjuk növelni, amely odahat, hogy minden katonai szervezet HKSZ-i, „M”-i, kiképzési és egyéb feladatai elvégzéséhez a legmagasabb, a leghatékonyabb, a leggazdaságosabb teljesítményt produkálja. Ennek kimunkálása, az érdekelt felhasználókkal való szoros együttműködésben a következő tervidőszak egyik nem könnyű, de jelentős feladata.

Tovább kell lépniünk a még meglévő tartalékok feltárásában, nagyobb figyelmet kell fordítanunk az újító, ésszerűsítő mozgalom kihasználásában. Nem akarunk különösebb propagandát csinálni alárendeltjeinknek, de az egyik központ hadtáp üzemanyagraktárunknál olyan kongresszusi versenyfelhívás fogalmazódott meg, amelyik máris követőkre talált és úgy vélem jó alapját képezheti egy hosszabbtávú – a néphadsereg egészét is átfogó –, célirányos mozgalom általánossá válásának.

Újból napirendre kell tűzni a gépjárművezetők, gépkezelők premizálási kérdését és a bevezetés lehetőségét beható vizsgálat tárgyává kell tenni.

A csapatok és katonai szervezetek üzemanyag-szolgálatainál rendszeressé kell tenni a takarékos üzemanyag-gazdálkodás értékelését, elemzését. A parancsnokok, az egységek, önálló alegységek vezető állományára részére olyan elemzett adatokat és javaslatokat kell biztosítani, amelyek világossá és egyértelművé teszik a szükséges tennivalókat.

A laktanya rekonstrukciókkal egy időben korszerű üzemanyag-töltőkomplexumokat kell létesíteni.

Tovább kell fejleszteni a korszerű csapattároló eszközöket, a föld alatti tárolókat, üzemanyag-kút és -töltőkomplexum hálózatot. Ahol erre lehetőség adódik, ott elsősorban csapatkivitelezéssel kell mind ezeket gazdaságosan megoldani.

Kísérletet kezdünk az „önkiszolgáló kút” rendszer megvalósítására és megvizsgáljuk a bevezetés lehetőségét.

Szélesítjük ismereteinket a népgazdaságban elért eredményekről és fokozottabban használjuk fel a Magyar Néphadseregben alkalmazhatókat.

Megvizsgáljuk az ÁFOR töltőállomásokon a készpénzes vásárlás lehetőségét és ha elgondolásaink helytállóak, célszerűek, bevezetjük a jegy-ellátás helyett.

Fokozott figyelmet fordítunk az inkurrens készletek keletkezésének megelőzésére, ezzel kapcsolatban javítani kívánjuk az érintett szervekkel ez irányú együttműködésünket.

A gazdálkodás minden vonatkozásában, de az üzemanyag takarékoság területén különösen, számottevő előrelépés csak a tudományos eredmények mindennapi gyakorlati alkalmazásával érhető el, ami becsületes hétköznapi tevékenységet igénylő tettek sokaságából tevődik össze.

Az üzemanyaggazdálkodás közeli, távoli takarékosági célkitűzéseit, módszereit és tapasztalatait ilyen megfontolásból foglaltam össze. Kérem ez irányú tevékenységünkhöz az érintett elvtársak alkotó támogatását, a megvalósításhoz esetleges észrevételeiket.

(Mellékletek – diagrammok – a folyóirat végén található.)