

A műszaki gépek üzemanyag-fogyasztási és bizonylatolási rendjének megszilárdítási lehetőségei

Jakab Ferenc hadnagy

A világ országaiban az 1970-es évek elején kezdődött energiaválság következtében napjainkban is az energiatakarékosság gazdasági életünk egyik fontos tényezője. Ez a jelenség különösen érvényes azokra az országokra – így hazánkra is – amelyek a kőolajalapú energiahordozók vonatkozásában számottevő tartalékkal nem rendelkeznek, ezért szükségleteik kielégítésére nagyobb részt ezen anyagok import útján történő biztosítására kényszerülnek.

Az energiahordozók árának növekedése, illetve a beszerzési lehetőségek csökkenése következtében a Magyar Néphadseregben is több parancs, intézkedés, utasítás jelent meg az elmúlt években az energiatakarékosság érdekében. Ezek érvényesek mindazon területekre, ahol lehetőség mutatkozik az energiahordozókkal való takarékos gazdálkodásra. Különösen kiemelt szerepet játszik e téren az üzemanyag-szolgálat, mivel az energiaválság leglátványosabban a kőolajnál és a belőle előállított különféle termékek körében jelentkezett.

Az üzemanyag-takarékosság fokozása érdekében az MN üzemanyag-szolgálatánál több alkalommal csökkentették az éves hajtóanyag-fogyasztási kereteket; ahol lehetőség volt rá, ott a gép- és harcjárművek hajtóanyag-fogyasztási alapszintjét az eredetihez képest alacsonyabb szinten állapították meg; s ott, ahol a legtöbbet lehet tenni a hajtóanyag takarékos használata érdekében – a harc- és gépjárművezetők, gépkezelők, gépszerelők körében bevezették a hajtóanyag-megtakarítási jutalékrendszert.

E takarékosági törekvések szinte az összes hőerőgép fajta esetében eredménnyel jártak, van azonban egy kivétel: a műszaki gépek, amelyeknél a hajtóanyag takarékos használata kibontakozását gátolja, hogy a gépek üzemidejét a következő (a műszaki szolgálatnál évente kiadott éves igénybevételi intézkedésben meghatározott) módszer alapján kell kiszámítani. A hajtóanyag-felhasználást (az igénybevétel, munkavégzés befejezését követően feltöltött hajtóanyag mennyiségét) osztani kell az adott hőerőgép üzemanyag-fogyasztási normájával, s az így kapott eredmény egész számra kerekítve adja a felhasznált üzemórák számát. E módszer használatának következtében az üzemanyag-szolgálat szempontjából a következő problémák merülnek fel:

– megkönnyítik a hajtóanyagok eltulajdonítását, mert nehéz azt ellenőrizni, hogy az igénybevétel során mennyi volt a tényleges (a műszaki gép működtetéséhez szükséges) felhasználás;

- a műszaki gépeknél túlfogyasztás és megtakarítás csak a számítások során végrehajtott kerékítésekkel adódhat, így nem tükrözi a valós helyzetet, és normán belüli felhasználásként mutatja a túlfogyasztásokat;

- nehéz felfedni a műszaki okokból adódó túlfogyasztásokat;

- mivel hajtóanyag-megtakarítás elméletileg nem jöhet létre, a gépkezelő nincs érdekelte téve a hajtóanyag-megtakarítási jutalékrendszerben való részvételben;

- a „Műszaki gép üzemi lap” (a műszaki gépek havi igénybevételi okmánya) a jelenlegi formájában nem alkalmas a KESZG-es menetlevél és havi üzemóralap feldolgozásban történő részvételre, emiatt továbbra is csak kézzel számfejthető, s ez a műszaki alakulatok üzemanyag szolgáltatásainál többletmunkát jelent.

E problémák megoldása érdekében néhány olyan körülményre is rá kell világítani, amelyek ismerete és figyelembe vétele a tisztánlátás szempontjából *feltétlenül szükséges*:

a) Az MN-ben rendszeresített műszaki gépek zöme már legalább 10-15 éve használatban van, alkatrészeik - így motorjuk is - az igénybevételek során megkoptak, elöregedtek, amiatt üzemanyag-fogyasztásuk meghaladja a normaként előírtat.

b) A műszaki gépek között alkalmazás és üzemanyag-fogyasztás szempontjából is sokféle típus található, az 1-2 liter/óra fogyasztási normával rendelkezőtől kezdve a 40-50 liter/órásig, de üzemóra számlálóval általában csak a nagyobb teljesítményűek vannak ellátva közülük, mert csak azoknál lehet illetve érdemes ilyen szerkezetet alkalmazni.

c) A műszaki gépek sokféleségéből adódóan az alkalmazási területük is sokrétű pl.: vízijárművek, földmunkagépek, deszantátkelő eszközök, fűrészek, stb.), emiatt szinte lehetetlen egy olyan egységes üzemóra átszámítási módszert alkalmazni, mint amelyet a gépjárműveknél a súlyozott km-ek kiszámításánál jelenleg használunk.

Az eddig leírtak alapján látható, hogy a műszaki gépek üzemanyag-felhasználása és annak okmányolása területén miben kell előrelépni, melyek az *elvárások*:

1. A lehető legnagyobb mértékben biztosított legyen a társadalmi tulajdon védelme.

2. A hajtóanyag-megtakarítás szempontjából biztosítani kell a tényleges megtakarítások és túlfogyasztások kimutatását, nyilvántartását, és ezek alapján a túlfogyasztások okainak felderítését és megszüntetését.

3. A „Műszaki gép üzemi lap” legyen alkalmas az üzemanyag és a műszaki-technikai szolgálat munkáját megkönnyítő, korszerű KESZG-es adatfeldolgozásra.

Most vizsgáljuk meg azt, hogy az elvárások teljesítése érdekében mit lehet tenni:

A társadalmi tulajdon védelmének alapvető feltétele, hogy a felhasznált üzemanyag-mennyiséget össze lehessen vetni a vizsgált műszaki gép által végzett munka mennyiségével. Ennek érdekében hitelt érdemlően kell igazolni azt, hogy a hőerőgép mennyi időn keresztül, milyen intenzitással üzemelt. Ezt legbiztosabban az üzemóra számlálók alapján lehet kimutatni, amelyek különbö-

ző elveken működve az eszköz igénybevételének mértékétől függően számolják az üzemórákat. E szerkezetek alkalmazásának azonban határt szab a műszaki gépek felépítése, mérete; általában csak a nagyobb teljesítményűek vannak vele felszerelve (pl.: GSZP-55 lct. önj. komp., PTSZ-M köz. lct. úszó gk., PKT gumikerekes bulldózer), a kisebbeken nincs ilyen pl.: AV-45 láncfűrész. DB-45 cölöpverő), mert egyrészt a méreteiknél fogva nem lehet, másrészt pedig a költségek miatt nem érdemes alkalmazni ezeket (az üzemóra számláló értéke jóval nagyobb, mint a gép által hosszú időn át felhasznált üzemanyagok értéke). Üzemóra számlálót a nagyteljesítményű, és a közepes teljesítményűek közül a gyakran üzemeltetett műszaki gépekre célszerű felszerelni. A többi gépnél következetesen meg kell követelni és ellenőrizni a havi igénybevételi okmányok valós adatokkal történő kitöltését (természetesen ezt az üzemóra számlálós gépeknél is végre kell hajtani). Különösen a következőkre kell ügyelni:

- az igénybevételek a gépparancsnok által legyenek igazolva;
- az üzemidő rész legyen kitöltve;
- a feltöltendő üzemanyag jogosan jár-c, és ha azt üzemanyag kannákban vételezik fel, akkor az valóban a műszaki gép hajtóanyag tartályába kerül-e (néhány műszaki gép rípusnál – így a motorcsónakoknál, keretfűrészeknél is – nem oldható meg az üzemanyag töltőállomáson történő feltöltés, emiatt a felhasznált hajtóanyagot üzemanyag kannában vételezik fel és pótolják).

El kell érni, hogy a szükségtelen, felesleges üzemeltetések megszűnjenek, üzemanyag-felhasználásra csak a hasznos munkavégzés érdekében kerüljön sor. A gépkezelők, gépparancsnokok részére kiképzési időszakonként foglalkozást kell tartani az üzemanyag-takarékosság módszereiről, meg kell velük értetni annak szükségességét. Ha a műszaki gépeknél a hajtóanyag-felhasználás a túlfogyasztások és megtakarítások szempontjából hitel érdemiően értékelhető lesz, akkor már lehetőség nyílik a hajtóanyag-megtakarítási jutalékrendszer alkalmazására. Az a tény, hogy a gépszerelők és kezelők anyagilag is érdekeltté lesznek téve a takarékos üzemeltetésben, az eddigi tapasztalatok alapján további javulást hozhat ezen a területen. A gépkezelők jobban fognak ügyelni gépük műszaki állapotára, a karbantartások végrehajtására, az üzemanyag-túlfogyasztással járó és műszaki jellegű okokra visszavezethető hibák megelőzésére, a javítást végző állomány ösztönözve lesz a maradandóan jó minőségű munkavégzésre.

A jelenleg használt „Műszaki gép üzemi lap” igénybevételi okmány helyett a KESZG-es feldolgozásra alkalmas, az agregátorok üzemóra lapjához hasonlót kell alkalmazni. A most alkalmazottnak nincs hely az üzemanyag-felhasználás elemzésére (megtakarítás, túlfogyasztás, olajfelhasználás, stb.), az MN-ben már nem használt olajfajták megnevezései szerepelnek rajta, és hiányoznak a számítógépes feldolgozáshoz elengedhetetlenül szükséges kiegészítő adatok is (azonosítószám, kódszámok). Az üzemanyag-elszámolás szelvényen csak az érvényességi idő, a műszaki gép típus, a napi üzemanyag-feltöltések rovata van előre nyomtatva, a szelvény többi adata az üzemanyag szolgálat részére nem tartalmaz információt, ezzel szemben az új típusú agregátor üzemóra lap tartalmaz minden olyan információt, ami szükséges.

Ez a tanulmány elsősorban az üzemanyag-szolgálat szempontjából vizsgálja a műszaki gépek hajtóanyag-felhasználását és annak bizonylatolási rendjét, azonban a műszaki-technikai szolgálat számára sem közömbös a felmerült

problémák megoldása. Az itt leírt feladatok végrehajtásában, gyakorlati megvalósításában az üzemanyag-szolgálat csak a másik érintett szolgálati ággal, a műszaki-technikai szolgálattal együttműködve léphet előre. A két szolgálati ág ez irányú tevékenységének összehangolásával megelőzhető a párhuzamosság, az erők szétaprózása, s nem utolsósorban elkerülhető, hogy az esetleges nézetkülönbségekre csak túl későn derüljön fény. Az együttműködés során kisebb energiáfordítással olyan megoldást lehet kidolgozni, amely mindkét érdekelt félnek megfelel.