

Az üzemanyag normakülönbözeti szorzószámok csökkentése érdekében végzett munka módszerei, eredményei, hiányosságai és feladatai

*Rugár Oszkár őrnagy,
Bekker János százados*

Az egész világgazdaságra – ezen belül a magyar népgazdaságra is – kiható több éve tartó energiaváltás, a kőolajipari termékek rohamosan növekvő ára, különösen érzékenyen érinti az üzemanyag szolgálatot.

Párt és állami vezetésünk évek óta nagy erőfeszítéseket tesz annak érdekében, hogy a válság súlya minél kevésbé érződjön meg az ország gazdasági életében. Parancsok, intézkedések, rendelkezések sora jelent meg a takarékos üzemanyag gazdálkodás megvalósítására. Az energiaváltás hatásának csökkentése, véleményünk szerint, alapvetően két módszerrel érhető el: a fajlagos felhasználás csökkentésével és a gazdaságos (takarékos) felhasználással.

A felhasználás abszolút értékű csökkentésének bizonyos mértékig határt szabnak a teljesítendő katonai feladatok. Nagyobb lehetőségeink vannak a fajlagos, vagyis az egységnyi kilométerre felhasznált üzemanyagfelhasználás csökkentése terén, melynek egyik fő mérő- és mutatószáma a *normakülönbözeti szorzószám*. Ez olyan viszonyszám, mely megmutatja, hogy a gép a fogyasztási alapnormához viszonyítva, hányszoros normaszerinti hajtóanyag felhasználással üzemelt. A normaszerinti és a tényleges felhasználás különbsége a megtakarítás, vagy a túlfogyasztás.

A *fogyasztási alapnorma* a gyakorlott gépkocsivezető által vezetett, vontatmány nélküli, közepes terhelésű gépjárművel, jó és közepes burkolatú, 10⁰/₁₀-nál nagyobb emelkedésű, forgalmi korlátozás nélküli úton 100 km megtételéhez felhasználható hajtóanyag mennyiség (ezen alapnormákat részleteiben az Úza/58. cikkszámú szolgálati könyv tartalmazza). Meg kell említenünk, hogy a takarékos üza. felhasználás érdekében az elmúlt 5–6 évben az MN-ben rendszeresített gépjárművek fogyasztási alapnormáit felülvizsgálták és jelentős részüknél 10–30⁰/₁₀-al csökkentették.

A hajtóanyag fogyasztási alapnorma fogalmát elemezve könnyen látható, hogy a Magyar Néphadsereg gép- és harcjárművei a kritériumként meghatározott körülmények között csak igen ritkán, elenyésző arányban közlekednek. Mivel célunk a minél kisebb hajtóanyag felhasználás, egyértelműen tisztáznunk kell, hogy mennyi az a jogos norma, amelyet az adott jármű az igénybevétele során

felhasználhat, milyen értékű az a normakülönbözeti szorzószám, amellyel az adott gépjármű valójában üzemelhet. Ha figyelembe vesszük az adott gépjárművek üzemeltetési (igénybevételi) körülményeit, előre meghatározható, hogy mekkora az a normaközi szorzószám, amelyet gazdaságosan és jogosan teljesíteni kell. Ha az egyes igénybevételek után és adott időszakonként (negyedév, év) elemezzük és ellenőrizzük a ténylegesen teljesített normaközi szorzószámok értékét és azt viszonyítjuk az elvárható (tervezett) értékekhez, megállapíthatjuk az üzemeltetés gazdaságosságát, vagy gazdaságtalanságát, következtetéseket vonhatunk le a gép- és harcjárművek technikai állapotára, beszabályozottságára, sőt a gépjárművezető kiképzettségére, vezetési technikájára vonatkozóan is.

E megállapítások nemcsak egy-egy gép-, vagy harcjármű vonatkozásában igazak, hanem azonos gépjárműtípusok összegzett igénybevételi adatainak elemzésével a különböző kötelékek szintjén is, tehát alegység, egység, magasabbegység, sőt a seregtesteknél is. Ezért állapíthatók meg követelményképpen az egyes gépjármű típuscsoportok részére behatárolt normaközi szorzószámok, ezért célszerű a különböző gazdálkodási és vezetési szinteken figyelemmel kísérni azokat. Az elemzés és a figyelemmel kísérés eredményeképpen lehetőség nyílik következtetések levonására és szükség esetén a beavatkozásra.

Összhangban a takarékos gazdálkodás általános követelményeivel, a párt- és állami, katonai vezetés elvárásaival, a Magyar Néphadsereg Üzemanyag Szolgálat Főnöke intézkedésben határozta meg a tervezéskor alkalmazható és követelményként teljesítendő normaközi szorzószámok értékét. A seregtest PK. HTPH. elvtárs magasabbegységenként és a seregtest közvetlen egységekre lebontva differenciáltan szabályozta azokat. A meghatározott, követelményként támasztott normaközi szorzószámok értékét alapvetően az MN kiképzési rendszere, a rendszeresített gép- és harcjárművek üzemeltetési körülményei és részben a diszlokációból adódó útvizonyok alapján állapították meg.

Célunk a követelményként támasztott normaközi szorzószámok értékének elérése, melynek többféle módszere és lehetősége van.

A normaközi szorzószámok csökkentésének három alapvető módszere és lehetősége van:

- az igénybevételi és menetlevél elszámolási fegyelem megszigorítása;
- a normakülönbözeti szorzószámok és a túlfogyasztások komplex elemzése;
- szoros együttműködés az üzemanyag és a páncélos, gépjármű technikai szolgálatok között.

Vizsgáljuk meg egyenként ezeket a területeket:

1. *Az igénybevételi és menetlevél elszámolási fegyelem, annak követelményei és megszigorításának módszerei:*

E területeken a következő alapkövetelményeket kell kielégíteni:

- minden igénybevételre kerülő gépjárművek jogos igénybevételi kiszabattal, érvényes menetlevéllel kell rendelkeznie;

- a gépjármű műszaki-technikai állapotának meg kell felelnie azon követelménynek, hogy hajtóanyag felhasználása biztosítsa a norma szerinti üzemeltetést;

- az igénybevétel során és annak befejeztével szigorúan be kell tartani a menetlevél vezetésének, kitöltésének szabályait: minden teljesített útvonalszakaszt a valós (reális) útvizony szorzóval, minden, az igénybevétellel kapcsolatos körülményt a valós adatokkal kell bejegyezni;

- minden igénybevételről visszaérkezett gépjárművct el kell számoltatni a felhasznált menetlevéllel, azokat össze kell gyűjteni és elszámolásra le kell adni;

- az üzemanyag szolgálatok (töltőállomások) csak szabályosan kitöltött, az igénybevételi adatokat tartalmazó és igazolt menetlevélre töltnek fel hajtóanyagot;

- az üzemanyag szolgálatoknak minden egyes menetlevél igénybevételi adatait ellenőrizni és szükség esetén felülbírálni kell, rendszeresen felül kell vizsgálni az alkalmazott normaközi szorzószámok helyességét (realitását) és a követelményekhez való viszonyát;

- meg kell követelni a menetlevelek naprakész, minél rövidebb időn belüli elszámolását, hogy az elszámolás elemzett adatai időben és érdemben alkalmazhatók legyenek az igénybevételi fegyelem és a követelmények teljesítése érdekében.

Az igénybevételi és a menetlevél elszámolási fegyelem megszilárdításának többféle módszere van, ezek érvényrejuttatása érdekében kerültek és kerülnek kiadásra a különböző szigorító rendszabályok.

A normaközi szorzószámok követelményként támasztott csökkentésének teljesítése nem pusztán elhatározás kérdése, csupán adminisztratív intézkedésekkel nem lehet azokat csökkenteni.

Egyik fő- és régi gondunk a menetlevelek elkallódása, azok hiányos összegyűjtése. Ez amellelt, hogy fegyelmi kérdés, gondot okoz az igénybevételi adat és a megbízható üzemanyag nyilvántartásban (feltöltési kimutatáson és a menetlevélen feltüntetett adatok egyezősége, különösen többszöri útközbeni, idegen alakulatnál való tartózkodás esetében). Ha ezen problémákat el akarjuk kerülni, szigorúan meg kell követelnünk a menetlevelek nyilvántartásának, összegyűjtésének és leadásának rendjét. Ezt alapvetően a Gépjármű Szolgálati Utasítás 203. pontja szabályozza. A közelmúltban került kiadásra az MN 5232 PK. HTPH. elvtárs 03/81. sz. intézkedése, mely a pc. és gjmű. technikai szolgálattal egyeztetve tartalmazza a menetlevél seregtستن belül megkövetelt útját. (1. sz. melléklet).

A másik gyakori gond az igénybevételi adatok helytelen vezetése és kritika nélküli elfogadása. Alapvető követelmény, hogy a gépjárművezető és gépkocsi parancsnoki állomány megfelelő ismeretekkel rendelkezzen a menetlevél vezetését, az útviszony szorzók és az egyéb igénybevételi adatok alkalmazását illetően. Ez rendszeres kiképzéssel, felkészítéssel, a szükség szerint alkalmazott felelősségrevonással érhető el. A másik fontos követelmény, hogy az üzemanyag szolgálat - függetlenül a nyilvántartás rendszerétől - kivétel nélkül ellenőrizzen és bíráljon felül minden menetlevelet. Első lépésként már az üzemanyag töltőállomáson (kútnál) kerüljön ellenőrzésre a menetlevél kitöltöttsége, igazoltsága, ezáltal elkerülve az utólagos, visszaélésekre adó lehetőségeket. Természetesen ez az ellenőrzés csak akkor lehet hatékony, ha a kútkeszelő katonát kellően felkészítjük arra, hogy mit kell ellenőrizni és hogy mikor szabályosan kitöltött egy menetlevél.

Másodsorban az üzemanyag szolgálat egyeztetni köteles a menetlevélen és párhuzamosan a feltöltési kimutatáson szereplő feltöltési adatokat, köteles elbírálni - természetesen megfelelő felkészültséggel és ismerettel - a menetlevélen feltüntetett útviszony szorzók és egyéb igénybevételi adatok jogosságát. *Hogy néhány példát említsünk:*

- a városi útra megállapított 1,25-ös normaközi szorzó csak Budapesten és a megyeszékhelyeken a lakott területen belül megtett útra alkalmazható;

- a nehéz terepre megállapított 2,4-es normaközi szorzó nem alkalmazható a közúti gépkocsiknál és azoknál a járműveknél, ahol a sebességmérő óra meghajtása nem az osztómű (terepváltó) kihajtó, vagy előtét tengelyéről történik (CS-344, CS-346 típusok);

- a kiképzés címén elszámolható 25%-os korrekció tényező csak kezdő vezetőknél a III. o. gk. vezető fokozat eléréséig alkalmazható. Tehát az osztályba-sorolás időpontja után az üzemanyag szolgálat köteles az ilyen adatot kihúzni.

Mindezek mellett az elszámolási fegyelem megszigorításának alapvető és legfontosabb módszere a folyamatos, hatékony, ellenőrzés és ráhatás, a hiányosságok számonkérése és kiküszöbölése.

2. A normakülönbözeti szorzószámok és a túlfogyasztások komplex elemzése, annak követelményei és módszerei:

Az igénybevétel során felhasznált tényleges hajtóanyag felhasználás nem minden esetben egyezik meg a norma szerinti hajtóanyag felhasználással.

Az lehet több, ez esetben beszélünk túlfogyasztásról és lehet kevesebb, mely esetben megtakarításról beszélünk. Ezt több tényező befolyásolja: így a gépjármű általános műszaki-technikai állapota, a motor beszabályozottsága, a vezető vezetési technikája (rutinja) és nem utolsósorban az alkalmazott útviszony szorzók és egyéb igénybevételi adatok valóságos (realitása).

Alapvető és fő célunk a gazdaságos üzemeltetés, a takarékos üzemanyag felhasználás, ezért törekednünk kell arra, hogy minél alacsonyabb normakülönbözeti szorzószámmal (hiszen ettől függ a fajlagos, adott km-re eső fogyasztás) és normán belüli – túlfogyasztás nélküli – hajtóanyag felhasználással üzemeltessük a gép- és harcjárműveket.

A kialakult normakülönbözeti szorzószámok és a keletkező túlfogyasztás – megtakarítás, vagy éppen a norma szerinti hajtóanyag felhasználás szoros összefüggésben van egymással és reális elemzésük csak összefüggésükben valósulhat meg.

Mivel a norma szerinti hajtóanyag felhasználás mértékét a súlyozott kilométer mennyisége határozza meg, annak helytelen elszámolása, rosszabb esetben manipulálása a túlfogyasztás kimutatását, vagy éppen a túlfogyasztás elleplezését eredményezi. Ezért minden esetben, amikor túlfogyasztás, vagy megtakarítás, tehát a normától eltérő hajtóanyag felhasználás kerül megállapításra: meg kell vizsgálni az alkalmazott normakülönbözeti szorzószámok és egyéb igénybevételi adatok realitását. Különös jelentőséget kap ez a körülmény a kiadás előtt álló üzemanyag költségmegtakarítási jutalék bevezetésével, ahol a kimutatható megtakarítás növelése és a túlfogyasztás megszüntetése érdekében az alkalmazott szorzószámok mesterséges emelése várható.

Amennyiben az elemzés és ellenőrzés komplexen, a normaközi szorzószámok és a megtakarítás – túlfogyasztás viszonyára is kiterjed, az említett anomáliák visszaszoríthatók.

3. Szoros együttműködés az üzemanyag és a páncélos és gépjármű technikai szolgálatok között:

A szoros együttműködés szükségessége már az eddigiekből is kitűnik. Több olyan tényező, mely alapvetően befolyásolja a normakülönbözeti szorzószámok kialakulását, elsősorban a páncélos és gépjármű technikai szolgálatoktól, a velük való szoros kapcsolattól függ. *Ilyen területek:*

- a gépjárművezetői és gépkocsiparancsnoki állomány felkészítése, kiképzése;

– a menetlevelek szabályos kitöltése, nyilvántartása és gyűjtése, az igénybevételi adatok ellenőrzése és a hagyományos nyilvántartási rendszerben azok nyilvántartása;

– a gép- és harcjárművek megfelelő technikai állapotának biztosítása, a motorok fogyasztásának beállítása;

– a túlfogyasztások okainak felderítése és kiküszöbölése.

Seregtestünk hadtápvezetése e módszerek alkalmazásával rendszeresen elemzi a követelményként meghatározott normakülönbözeti szorzószámok teljesítésének helyzetét és időszakonként alárendeltenként értékeli az e téren folyó munka eredményeit és hiányosságait. Évek óta jelentős eredményeket értünk el a motorkerékpárok, személygépkocsik, a gázolaj üzemű tehergépkocsik és a láncfalpas harcjárművek normakülönbözeti szorzóinak csökkentésében. Nem sikerült az elvárt szintre csökkenteni a benzinüzemű tehergépkocsik, a benzin és gázolaj üzemű kerekes harcjárművek szorzószámait, melynek okai az üzemanyag szolgálatok és számvitel munkájának, az üzemanyag és pc. gimű. technikai szolgálatok együttműködésének fogyatékoságaiban, egyes járműtípusok elavultságában, a párhuzamos üzemeltetés (km és állóhelyi üzemóra) és elszámolásában jelölhető meg. Elgondolkodtató az elemzések alapján az egyes típuscsoportokon belüli nagymérvű szórás is (mkp. 1,05–1,35; szgk. 1,11–1,4; gázolaj üzemű tgg. 1,16–1,6; kerekes harcjármű 1,3–3,1; lct. harcjármű 1,2–1,8) alárendeltjeinknél, melyet sem a földrajzi és igénybevételi körülmények különbözősége, sem az eltérő technikai állapot nem indokolja. A nagymérvű eltérések oka a laza igénybevételi-elszámolási fegyelemben és az elemző-értékelő munka hiányosságaiban kereshetők.

Az előrelépés érdekében célszerűnek tartjuk e munkában meglévő hiányosságok részletesebb vizsgálatát.

Hiányosságok az üzemanyag szolgálatok munkájában:

Gyakori és visszatérő probléma, hogy az egység (laktanya) üzemanyag szolgálatok nem fordítanak kellő gondot a menetleveleken feltüntetett igénybevételi adatok felülbírlására. A menetlevél elszámolását – akár a hagyományos, akár a gépi nyilvántartási rendszerben – rutinszerűen, az adatok kritikátlan elfogadásával számfejtik. Egyes esetekben még arra sem fordítanak gondot, hogy a menetlevélen szereplő üzemanyag felhasználást egyeztessék a feltöltési kimutatás adataival, eltűrik, hogy nagy mennyiségű menetlevél elveszzen.

Számos esetben előfordul a túlfogyasztó gépjárművek nyilvántartásának, a rendszabályok következetes érvényrejtetésének elmulasztása, annak ellenére, hogy ezt több utasítás és intézkedés is egyértelműen előírja. Még gyakoribb az, amikor vezetik a túlfogyasztó gépjárművek kimutatását, egységparancsban időszakonként leállításukra is történik intézkedés, de senki sem veszi a fáradságot, hogy a besabályozás megtörténtéről meggyőződjenek és engedélyezze az újbóli igénybevételt.

A CSHSZ. V. rész Üzemanyag Szolgálati Utasítás 24. pontja meghatározza:
Az egység üzemanyag szolgálatvezető kötelességeiből:

– ellenőrizze az üzemanyag fogyasztási normák betartását és a PK. HTPH. útján tegyen javaslatot – a Gépjármű Szolgálati Utasítás 203. pontjával összhangban –, a PK. TECHN-nek a túlfogyasztó gépjárművek és gépek besabályozására, a PK-nak pedig a besabályozás végrehajtásáig a túlfogyasztó gépjárművek és gépek üzemeltetésének beszüntetésére.

Az e pontban foglalt kötelességek senkire, semmilyen körülmények között nem háríthatók át.

Hiányosságok a pc. és gímű. technikai szolgálatokkal való együttműködés terén:

Több alapvető gond forrása egyes üzemanyag és a pc. gímű. technikai szolgálatok közötti együttműködés hiánya. Nem keresik meg a kölcsönös együttműködés szükségessége és lehetséges területeit:

- nem fordítanak kellő gondot a gépjárművezetői és gépkocsiparancsnoki állomány felkészítésében való hatékony közreműködésre (mely által biztosíthatók a számunkra oly szükséges igénybevételi, menetlevél vezetési, kitöltési, takarékos üzemanyag felhasználási és kezelési ismeretek);

- nem igénylik a menetlevelek kezelési-, leadási rendjének szabályozását, illetve az e téren szükséges fegyelem megkövetelését;

- az üzemanyag szolgálatok zöménél kiforrott a túlfogyasztó gépjárművek leállításának, beszabályoztatásának és esetleges fogyasztási norma felülvizsgálatának rendszere, nem kéri a gépjármű szolgálatok, műhelyek ezirányú segítségét;

- az igénybevételi és üzemanyag felhasználási adatok elemzése során nyert értékelési mutatókat nem a pc. és gímű. technikai szolgálatokkal közösen elemzik, nem keresik a hiányosságok kiküszöbölésének kölcsönös lehetőségeit.

Hiányosságok a CSSZR-er adatszolgáltató tevékenységében:

A gépi nyilvántartási rendszerben dolgozó csapatoknál több helyen gondot okoz a menetlevelek számféjtésében, a nyilvántartás vezetésében mutatkozó esetenként nagymérvű (többhetes) lemaradás. Egyes helyeken nem fordítanak gondot az üzemanyag és igénybevételi nyilvántartás megbízható, párhuzamos vezetésére, nem vezetnek rendszeresen a túlfogyasztó gépjárművek kimutatását.

Ilyen körülmények között a CSSZR. nem képes és nem is lehet képes a rendszeres adatszolgáltatásra, nem biztosítja az időben történő beavatkozás lehetőségét.

Előfordul, hogy az üzemanyag szolgálat vezetője – kötelmei ellenére – magára hagyja a CSSZR-t, a már említett módon nem ellenőrzi a menetlevelek meglétét, kitöltésének helyességét, nem segíti az elemző kimutatások elkészítésében és érdemi ellenőrzésében.

Miben látjuk további feladatainkat a normakülönbözeti szorzószámok csökkentése érdekében?

Alapvető feladatunk az érintettek minden szintjén az elért eredmények megszilárdítása és további javítása, az előjáróink által megszabott követelmények érvényrejuttatása.

Az üzemanyag szolgálatok feladatai:

- a gazdálkodás, a hajtóanyag felhasználás és az elérendő normakülönbözeti szorzók tervezésénél csak az MN ŰSZF elvtárs által a 69/260/1978. sz. az 1981. évi üzemanyag-szükségleti tervek összeállításához kiadott „szerkesztési útmutató”-ban engedélyezett és követelményként meghatározott maximális normakülönbözeti szorzószámokat lehet figyelembe venni;

- minden törvényes eszközzel törekedni kell a követelményként meghatározott szorzószámok értékének elérésére;

- a szolgálat és a CSSZR. partner személyi állományát fel kell készíteni az Úza/58. „Üzemanyag fogyasztási normák” szolgálati könyvbe engedélyezett szorzószámok és fogyasztási alpnormák helyes alkalmazására;

- az üza. szolgálatvezetők nagyobb arányú és hatékonyabb értékelő-elemző tevékenységet kell hogy folytassanak és a nyert értékelési mutatókat érdemben, a pc. és gjmú. technikai szolgálatokkal együttműködve használják fel a követelményként támasztott normaközi szorzószámok elérése érdekében;

- az üzemanyag szolgálatok – együttműködve a pc. és gjmú. technikai, valamint a pénzügyi szolgálatokkal – készüljenek fel a takarékos üzemanyag felhasználás elősegítése érdekében, az 1981. évben kísérleti jelleggel bevezetésre kerülő „Üzemanyagköltségmegtakarítási jutalék” hatékony alkalmazására és reális, igazságos elszámolására;

- meg kell teremteni a szorosabb együttműködés feltételeit a pc. és gjmú. technikai szolgálatokkal az igénybevételi, menetlevél gyűjtési fegyelem megszilárdítása és a túlfogyasztás elleni küzdelem területén.

A CSSZR-ek feladatai:

- együttműködve az üzemanyag szolgálatokkal biztosítsák a menetlevél és az üzemanyag elszámolási és elszámoltatási fegyelmet;

- megbízható és időben történő adatszolgáltatással támogassák az üzemanyag szolgálatok értékelő-elemző és szükség esetén beavatkozó tevékenységét (kimutatás a túlfogyasztó gépjárművekről, normaközi szorzók alakulása, túlfogyasztás-megtakarítás helyzete);

- követeljék meg a menetlevelek – mint elszámolási okmány – hiánytalan, időben történő beérkezését és az üzemanyag szolgálat által az igénybevételi adatok helyességének ellenőrzését;

- készüljenek fel az Úza/58. sz. szolgálati könyvben rögzített fogyasztási alpnormák, normaközi szorzószámok és egyéb korrekciós tényezők szakszerű alkalmazására.

Cikkünkben ismertetni és közreadni kívántuk – a teljesség igénye nélkül – seregtestünknel a normakülönbözeti szorzószámok csökkentésében szerzett tapasztalatokat, felvillantani azokat a módszereket, melyekkel a cikkben is ismertetett hiányosságok véleményünk szerint megszüntethetők.

Az MN ŰSZF-ség ez évben tervezi szabályozni a párhuzamos üzemeltetést és elszámolást, mely várhatóan feloldja az e téren jelenleg meglévő feszültségeket és jobban biztosítja a követelményként meghatározott szorzószámok értékének elérését. (A melléklet a folyóirat végén található).