

Mélykúti Sándor

A tűzoltó járművek utóélete és gondozásuk

Az elmúlt évtizedben a beszerzések hatására jelentősen változott a tűzoltó járműpark. Az új, korszerű járművek igénybevétele átlagon felüli, ezek élettartama a használatától és a karbantartástól függ. Hogyan gondoskodunk a beszerzett járművekről?

Megveszem – használom – eldobom?

A technikai eszközök megvásárlásuktól kezdődően egy természetes, azonban eltérő intenzitású fizikai amortizációs folyamatnak vannak kitéve a használat sajátosságaitól függően. *Azt, hogy az amortizációs folyamat milyen ütemű, egyaránt meghatározza a kiindulási állapot, azaz milyen technikai paraméterekkel bír az eszköz újkorában, a fejlettség milyen fokán állt a kivitelezési kultúra a gyártás során, valamint az, hogy életében, azaz a használat során milyen jellegű – az eredeti állapotát megőrző, rontó vagy a leromlott állapotot regeneráló – természetes vagy természetellenes hatásoknak van kitéve.* Ez a definíció szinte minden olyan elemet tartalmaz, ami meghatározza és befolyásolja egy technikai eszközpark állapotát, és amely elemeket megpróbálunk kifejtve bővebben taglalni mindazoknak, akik túl akarnak tekinteni a „**megveszem – használom – eldobom**” szemléleten.

Érzelmi vagy racionális döntés?

Az állapotmegőrzés lehetőségét nagymértékben az alapkonstrukció – az új technikai eszköz – determinálja. Ezért nagyon fontos már a beszerzési fázisban, hogy **gyakorlati** szakemberek bevonásával történjen meg a kiválasztás. A tűzoltás technikai eszközök **elsősorban munkaeszközök**, és csak ennek előtérbe helyezésével szabad a többi, pl. esztétikai jellemzőt figyelembe venni. Az esztétikai élményt kétségtelenül fokozó design - elemek látványban sokat nyújthatnak a szemnek, ugyanakkor a szakember már azt is látja előre, milyen mértékben fogja ez növelni a javítás költségeit meghibásodás vagy sérülés esetén. Már a beszerzésnél lehetőség nyílik a költségtakarékos megoldások kiválasztására a vásárlási ár, és a fenntartási költségek csökkentése érdekében.

Azzal ma már mindenki egyetért, hogy a kínálati piacot korszerűbbnél korszerűbb tűzoltójárművek és felszerelések jellemzik. Azt kategorikusan kijelenteni, hogy az egyik vagy másik eszköz *sokkal jobb* a többinél nem lehet. Eltérő tulajdonságok sokaságát kell összevetni a mérlegelésnél, melléjük helyezve az árat és a várható fenntartási költségeket és *az utóélet gondozás biztosítottságának kérdését!*

A szerviz kérdés

Az OKF közbeszerzési gyakorlatában a potenciális tűzoltógépjármű szállítóknak a pályáztatás során nyilatkozniuk kell a „magyarországi szervizek”, azaz javítást és/vagy felülvizsgálatot végző cégek székhelyének és/vagy telephelyének nevééről és címéről, külön-külön a felépítmény, illetve a járóképes alváz vonatkozásában. Az OKF által készített ajánlati dokumentációk azt is kikötik, hogy ezeknek a szervizeknek a 31/2001. (XII.19.) BM rendeletben foglaltaknak megfelelően OKF regisztrációval kell rendelkezniük. A pályázatok elbírálása során a magyarországi alváz, illetve felépítmény szervizek száma az egyes pályázóknál, értékelési résszemponként súlyszámmal kerülhet figyelembe vételre, **de szerviz léte, még ha számukat nem is pontozzák kötelező!** Tehát egyáltalán nem mindegy, hogy van –e a potenciális ajánlattevőknek OKF regisztrációval bíró magyarországi szervize, illetve

ha van, mennyi. A szervizek léte, illetve azok mennyisége döntő hatással lehet a közbeszerzési szállítás lehetőségének elnyerésében.

OKF regisztrációval bíró szerviz elvben úgy jöhet létre Magyarországon, hogy egy szerviz pld. szerződést köt valamely tűzoltógépjármű gyártóval (annak képviselőjével), átveszi attól a javításhoz/felülvizsgálathoz szükséges technológiákat, kiképezeti munkatársait, felkészül a szükséges mértékű szerviztechnikai eszközökkel, illetve ezek alapján megkéri az OKF engedélyét, és az engedélyt ad a tevékenység végzésére.

Szerviz engedély

Példaként kiválasztottunk egy külföldi gyártmányú tűzoltó gépjárművet (nevezzük: MINDENT BEVÁLLALÓNAK), és megnéztük, hogy mely javítók rendelkeznek az országban érvényes, vagy lejárt státuszú OKF engedélyekkel az eszközeik javítására. Nos, kimondottan „MINDENT BEVÁLLALÓ” gyártmányú eszköz javítási / felülvizsgálati OKF regisztrációval 1 javító rendelkezett. Hasonló gyártmányú tűzoltó gépjárművek javítására, vagy javítására és felülvizsgálatára további két javító feljogosított, de valójában egyik sem végez javítást, amikor garanciaidőben konkrét hiba elhárítására lenne szükség. Nem termékspecifikus, de érvényes engedélyek vannak ezen túlmenően kiadva **„tűzoltó jármű felépítmények”, „gépjárműfecskendők”, „oltástechnikával ellátott tűzoltójárművek”, „valamint szivattyúval ellátott tűzoltó gépjárművek”** javítására, illetve felülvizsgálatára. Bár „beleférnek” a szóban forgó járművek is ezekbe, a megfogalmazásokba, valószínűsíthető, hogy konkrétan „MINDENT BEVÁLLALÓ” gyártmányú tűzoltó gépjármű javítására / felülvizsgálatára nincsenek felkészülve ezek a javítók. Am a közbeszerzés során ezek is „eladhatók” szervizként, hiszen engedéllyel bírnak!!!

Természetesen nem volt véletlen a kiválasztott példa. Az „állatorvosi ló” egy másik probléma megvilágítására is alkalmas. „AKÁRKILEHETNE” Város Önkéntes Tűzoltósága árajánlatkérésrel kereste meg társaságunkat, MINDENT BEVÁLLALÓ gyártmányú tűzoltó gépjárművének felülvizsgálatára. Ajánlatunkat megadtuk, miközben jeleztük a hazai képviselőnek, hogy az éves felülvizsgálaton túlmenően a Megrendelő garanciális javítások elvégzését is kéri. Kértük a gyártó hozzájárulását ezek kijavítására is. A képviselő továbbította a garanciális problémákat a gyártó részére. Ezt követően a gyártó képviselőtén keresztül közölte a javítást váró tűzoltókkal, illetve társaságunkkal, hogy a felülvizsgálatot a garanciális idő alatt – dacára a lenyilatkozott szervizek sokaságának - a gyártó saját maga, külföldről küldött szerelővel végzi el, melynek **várható határideje a következő 3-4 hónap, költsége 346 EUR (104.000, Ft) + ÁFA + kiszállási költség** (ez utóbbi a gyártól – a megrendelő tűzoltóságig és vissza értendő). Ugyanennek a gyártónak másik termékét szintén maga a gyártó kívánta javítani a hazai szerviz vállalási árának háromszorosáért oly módon, hogy a saját maga által kioktatott, a szakmában hosszú évek óta gyakorlatot szerzett hazai szakembereket is „laikusnak” minősítette csak azért, hogy maga juthasson irreálisan magas bevételhez!

A külföldi gyártók több alkalommal élnek, esetenként visszaélnék helyzetükkel. Konjunktúra idején, amikor megy a szekér új terméket jó dolog eladni. Ilyenkor sokan elhanyagolják javítási és alkatrész szállítási kötelezettségeiket, megelégszenek azzal, hogy összetákolnak valakivel egy szervizszerződést. Válság alatt, mivel visszaesik az új termékek iránti kereslet, „megszólal a lelkiismeretük” hogy mennyire szeretnék ők szerviz tekintetében is kiszolgálni a korábbi vevőket. Sajnos többnyire álságos módon, irreálisan drágán és semmivel sem magasabb színvonalon, mint tették azt korábban.

Ki mit vállalt, ki mit ellenőrzött?

Valószínűsíthető, hogy a példánkban említett gyártó nem azt vállalta a közbeszerzési eljárás során, hogy a felülvizsgálatot és a hibaelhárítást „otthonról” fogja végezni a garanciális időszakban. Valószínűsíthető, úgy nyerte meg az eljárást, hogy OKF engedéllyel bíró magyarországi javítókat, illetve felülvizsgálókat jelölt meg erre ajánlatában. Valószínűsíthető, hogy az OKF abban a tudatban rendelte meg tőle a tűzoltó gépjárműveket, hogy azokat (a garanciális időszakban is) hazai szervizekben javítják majd, illetve vizsgálják felül, természetesen rövid határidővel, és - tessék figyelni, mert nem elírás - nem **498.960,- Ft + ÁFA/ fő** kiszállási költség felszámításával. Ennyiért luxushajóval a földet körbeutazva is ide lehetne érni a gyártó országából, feltéve, ha hozzá hasonlóan hazánknak is lenne tengere!

Hogyan biztosítható a hazai szerviz?

A külföldi gyártók szervizmanipulációinak van még egy a közpénzek felhasználását érintő vetülete. Amikor egy közbeszerzési eljárás elnyerésével lehetőséget szerez egy gyártó cég, hogy termékeit Magyarországra szállítsa, kötelezettséget vállal arra is, hogy biztosítja azok hazai szervizét. Ezt megteheti egyfelől úgy, hogy épít, vagy vásárol egy vagy több műhelyt, felszerszámozza, szakembereket alkalmaz, fizeti a fenntartás költségeit stb. *Ilyenre eddig még nem volt példa, mivel ez talán soha még nem térülő, nagyon költséges megoldás.* A másik módszer, ha szerződést köt egy már működő szervizszolgáltatóval, aki saját költségén adja az infrastruktúrát, szakembereket, a gyártó szintén a saját költségén vállalja és biztosítja a képzést, a dokumentációkat és a célszerszámokat, műszereket. *Sajnos erre sem volt még sok példa, pedig ez már jóval kisebb anyagi terhet ró a gyártóra, mint az előző konstrukció.* A gyártók szeretik még ezt a relatív alacsony költséget is megspórolni, de az eszközök árába természetesen beépítik. A termékek leszállítása után meg majd lesz valahogy, kifogásokat keresnek, szerződéseket szegnek és próbálják az üzemeltető, vagy a hazai szervizpartner nyakába varrni a gondokat, vagy újabb bevételekre éhesen, magas árakon, több hetes vagy hónapos várakoztatás után, amikor éppen Magyarországon járnak, elvégzik a javítást!

Tanmese a ravaszról és a mafláról

A gyártó tehát a kötelezettség alapján reá háruló kiadást is szeretné megspórolni, ezért a következő megoldást választja. Vagy nem is hoz létre szervizt, csak papíron működteti azt, és külföldről javít. Ha javít hosszú átfutási időkkel és drágán (lásd pl. egyes létragyártók felülvizsgálati rendszerét), vagy minden költséget ráterhel egy „mafla” hazai szervizre. Miért tudja ezt megtenni? Mert amíg egy gazdasági társaságként, valódi piaci alapokon működő szerviz megtérülési számításokat végez arra nézve, hogy a képzés, a célszerszámok, az infrastruktúra fenntartás költsége stb. mikor térül meg. Ha azt neki kell kifizetnie a gyártó helyett, nem vállalja el a szervizelést, ha az ráfizetéses. Addig a „mafla” szerviz másként gondolkodik. Ő örül, hogy milyen jót tesz vele a külföldi gyártó, mert neki is ad szerviz jogot. Tisztelve a megyei javítóműhelyek és egyes városi műhelyek erőfeszítéseit, sajnos többnyire ők tartoznak ebbe a kategóriába. Örülnek, amikor egy-egy külföldi gyártó kiképezi néhány szakmunkásukat, bizván abban, hogy ez a túlélésüket szolgálja. Ugyanakkor sem ők, sem a gazdasági vagy szakmai vezetőjük nem gondol bele abba, hogy ezzel a húzással **a külföldi gyártó elegánsan áthárított minden, egyébként általa a tender során vállalt akár több milliós Ft-os költségterhet a szóban forgó szervizre.** Ez a jelenség, bár napjainkra általánossá vált szót sem érdemelne a jelenlegi tanulmányban, ha privát szerviz lenne az, aki ilyen gazdaságtalan kondíciók mellett, a nyereséges működését veszélyeztetve vállal kötelezettségeket.

A baj csupán az, hogy a megyei és tűzoltósági javítóműhelyek adóforintokból létrehozott és fenntartott intézmények. Amikor a megtérülést figyelmen kívül hagyva bevállalnak szakember

biztosítást, bér és járulékfizetést, alkatrész készletezést, épületfenntartást, fűtést, világítást, szemétszállítást, a szerszámok és műszerek beszerzéséről és amortizációjáról nem is beszélve, akkor az adófizetők pénzéből finanszírozzák azt a szolgáltatást, amit a tendernyertes gyártónak lenne kötelessége induláskor és éveken keresztül finanszírozni. *Ugye milyen igaz, hogy néha tényleg „maflák” vagyunk, bár a helyesebb kifejezés inkább a „közvagyonnal hosszútávon ésszerűtlenül gazdálkodók” lenne.*

Mi befolyásolja a javítások árát?

Az új generációs technikai eszközök közös jellemzője, hogy magukban foglalják azokat a műszaki megoldásokat, melyeket a növekvő felhasználói elvárás és a technikai fejlődés kitermel. Elektronikus vezérlések, hidraulikus, pneumatikus vagy hidro-pneumatikus rendszerek könnyítik és gyorsítják a kezelést, de ezzel együtt megnő a meghibásodás lehetősége is. A műanyagok térhódítása a karosszéria elemek körében gépesített gyártást eredményez és tesz lehetővé, de esetenként negatívan hat a javíthatóságra, vagy annak árszínvonalára. Az új technikai eszközöknek nemcsak a beszerzési ára emelkedett többszörösére a műszaki színvonallal párhuzamosan, hanem a későbbiekben a javítások során szükségessé váló javítóalkatrészek ára is. A javítóalkatrészek és a javítás említése kapcsán rögtön meg kell jegyezni, hogy természetesen nem kell azonnal a **„sebészi beavatkozásban”** gondolkodni akkor, ha egyébként **„egészséges életmódot folytat a technika”**.

Az egészséges életmód több tényező függvénye!

Elsőként kell említeni, hogy ezek a felszerelések is csak hozzáértő, képzett és gyakorlott kezelők megléte esetén váltják be hosszútávon a hozzájuk fűzött reményeket. Mind a kezelési, mind a karbantartási előírások szigorú betartása szükséges ahhoz, hogy éveken keresztül megbízható eszközt tudhassanak magukénak a tulajdonosok. Mindez megköveteli a gyártók által előírt szervizperiódusok betartását, a karbantartási műveletek elvégzését, ami akár tetszik, akár nem, kiadással jár. Ahhoz, hogy egy málfatér redőny jól lássa el feladatát, rendszeresen ápolni, kenni kell még akkor is, ha a tisztítóanyag ára nem a legszimpatikusabb. A gyártók nem egy esetben, olyan jótállási kötelezettségeket vállalnak magukra garancia, szavatosság vagy kulantéria formájában, ami megnyugtató az üzemeltető számára, hiszen a rendeltetésszerű használat, és az előírt rendszeres karbantartás betartása mellett előforduló hibák elhárítási költségeit a gyártó részben vagy teljes mértékben magára vállalja. **Mindezt csak akkor, ha az általa előírt műveleteket, az általa előírt anyagok felhasználásával rendszeresen végrehajtották.** Az, hogy a kötelező olajcserék, szűrőcserék ebbe a kategóriába tartoznak, szinte mindenki számára természetes, de vannak olyan esetek – a gyakorlati élet számtalan ilyen példával szolgál – amikor vélt vagy valós „hozzáértéstől” vezéreltetve a takarékosági törekvés több százezer Ft-os kárt eredményez.

A javításon spórolunk

Sajnálatos jelenség, hogy éppen a nagyobb hibák bekövetkezését megelőzni hivatott fázisok maradnak el rendszeresen. Az elmaradások egyik okaként a kellő információ hiánya említhető, ami kiegészül azzal, hogy nem érzékelik az üzemeltetők a későbbi potenciális kár súlyát. A másik ok a finanszírozás hiánya. Bár örülni kell annak, hogy az elmúlt évtizedben a technikai eszközpark rohamosan fejlődött, és nagy számban álltak rendszerbe különböző gépjárművek és felszerelések. Ugyanakkor ki kell mondani, hogy az *eszközök beszerzési ütemét nem követte azonos arányú fejlesztési ütem a fenntartási források terén*. *A pályázati rendszer elemzésénél szemléletesen felszínre került, miként befolyásolja a többség által felhasználható pénzügyi keret mértékét a karbantartásokat elmulasztók, biztosítással nem rendelkezők gondatlansága.*

Nagyjavítás – élettartam növelés

A regenerálódást a haszongépjárművek életében a nagyjavítás jelenti, ami a technikai eszköz prognosztizált élettartamának (kb. 15-20 év) derekán (9-10 év) megilleti ezeket a túlterhelt járműveket. Ha figyelembe vesszük, hogy értékarányosan milyen mértékben esett vissza a rendszeres évenkénti karbantartások volumene, még inkább figyelmet érdemel ez az állagmegóvó fázis.

A nagyjavítás kettős célt szolgál. Egyrészt *a nagyjavítást követő években jelentősen lecsökken a fenntartási költség és megnő az üzembiztonság.* Másfelől nem olyan gazdag az ország, hogy megengedhesse magának 10 évenként az eszközök lecserélését és újabbak vásárlását.

A folyamatos és rendszeres karbantartást hivatott elősegíteni és szabályozni a kötelező felülvizsgálatok előírásával a 31/2001. számú BM rendelet, azonban a munkagépként használt tűzoltógépjárművek rendszeres karbantartása forráshiány miatt sok esetben nem megoldott. A pályázati rendszer elemzésénél felvetett problémára érdemes visszatekinteni azaz, miként folynak el a fejlesztési pénzek a karbantartásokat elmulasztók jóvoltából.

A gazdasági válság, a tűzoltósági technikai eszközök fejlesztése és költségek optimalizálása egymást érzékenyen és hosszú távon befolyásoló tényezők. Talán sikerült érzékeltetni egyes területeken a jelenlegi – néha gazdaságtalan, tudathasadásos jellemzőkkel bíró – helyzetet, és azt, hogy egy hosszútávú technikai fejlesztési koncepció kialakítása során, milyen sokrétű elemzést szükséges végrehajtani annak érdekében, hogy a célnak megfelelő, megbízható, korszerű, ugyanakkor gazdaságosan beszerezhető és fenntartható eszközpark szolgálja a tűzoltók munkáját.

Mélykúti Sándor
a BM HEROS Zrt. vezérigazgatója