

# ELEMZÉS A VÁLLALATI STATISZTIKÁBAN\*

## BEVEZETÉS

A szocialista statisztika feladata: a) adatok gyűjtése a tervekészítéshez, b) a tervteljesítés ellenőrzése globálisan és részleteiben, c) a szocialista bővített újratermelés folyamatának vizsgálata, d) adatszolgáltatás az operatív intézkedések megtételéhez.

Pályázatunk kidolgozásánál az első két feladatot tartottuk szem előtt, és elemzéseinket döntően a tervezéshez szükséges adatok gyűjtésének és a tervteljesítés ellenőrzésének szempontjából csoportosítottuk.

Az elemzések során nem térünk ki mindazokra a grafikonokra, viszonyszámokra, stb., amelyek a vállalati elemző munka során előfordulnak, hanem majdnem kizárólag közlekedési, illetőleg távolsági autóbuszközlekedési problémákra szorítkozunk.

## A) ADATOK GYŪJTÉSE A TERVKÉSZÍTÉSHEZ

A távolsági autóbuszközlekedés egyik jellegzetessége az idényszerűség. Az idényszerűség megmutatkozik mind teljesítményi, mind önköltségi, mind pedig műszaki vonalon. A vállalati statisztika egyik legfontosabb feladata tehát az idényjellegű adatok alakulásának vizsgálata.

Ebből a témakörből négy kérdést ragadunk ki:

1. az üzemképtelen gépnapok aránya az összes gépkocsinaphoz viszonyítva.
2. Az önkezelési (regie) kilométerek %-os arányának viszonya az összes kilométerhez.
3. Férőhelykihasználtság.
4. Üzemanyagfogyasztás.

Az üzemképtelen gépkocsik és regie-kilométerek %-os arányáról felvett grafikont az I. sz. melléklet tartalmazza.

Az üzemképtelen gépkocsik %-os aránya januárban a legmagasabb, ettől kezdve folyamatosan csökken, augusztusig. Ezután ismét emelkedik decemberig, ekkor sem éri el azonban a januári csúcspontot. A hullámváz oka az, hogy télen a gépkocsik műszaki igénybevétele nagyobb, és így több javítást is igényelnek. Ez a futójavításban álló gépkocsik arányát növeli. A főjavításban álló gépkocsik arányát a vállalat tervszerűen tudja

\* A Statisztikai Szemle által hirdetett pályázatra érkezett pályám.

befolyásolni és irányítja is olyan értelemben, hogy a forgalmi szempontból kedvező őszi időnyre kevesebb gépkocsi álljon főjavításban.

Az üzemképtelen gépkocsik arányát befolyásolja, de a görbe tendenciáját nem változtatja meg az új beszerzésű gépkocsik aránya. Ezt mutatja az 1950. és 1951. évi adatok összehasonlítása. A két görbéből ki kell szűrni azokat az ingadozásokat, amelyek különleges körülmények folytán álltak elő. Ilyen volt pl. 1951 II. negyedévében 50 db. gépkocsinak soronküüli középjavításra rendelése.

Ezeknek a zavaró körülményeknek a kiszűrésére az alábbi egyszerű táblázatot használjuk:

|   |               |
|---|---------------|
| Összes gépkocsinap . . . . .                                  | 20 000        |
| Számításon kívül hagyandó új gépkocsik gépnapjai . . . . .    | 300           |
| <i>Helyesbített összes gépnap . . . . .</i>                   | <i>19 700</i> |
| Üzemképtelen gépkocsinapok száma . . . . .                    | 2 400         |
| Számításon kívül hagyandó:                                    |               |
| a) gumihány miatt . . . . .                                   | 120           |
| b) . . . . . miatt . . . . .                                  | 30            |
| c) . . . . . miatt . . . . .                                  | 180           |
| <i>Helyesbített összes üzemképtelen gépkocsinap</i>           | <i>2 070</i>  |
| Üzemképtelen gépkocsinapok %-os aránya                        | 12,0%         |
| Üzemképtelen gépkocsinapok helyesbített %-os aránya . . . . . | 10,5%         |

A regie-kilométerek arányának görbéje követi az üzemképtelen gépkocsik arányának görbéjét. Ennek oka az, hogy a regie-kilométerek főleg vidéki gépkocsik mentésével kapcsolatban fordulnak elő, és így a javításigényesebb hónapokban természetesen emelkednek.

Ugyancsak az idényszerűséget mutatja, de más formában a férőhelykihasználtság alakulása is, amelyet a II. sz. melléklet tartalmaz.

A férőhelykihasználtság alakulása szempontjából mindenekelőtt élesen elhatárolódik az I. és II. félév. A II. félévben úgyszólván minden hónapban magasabb a kihasználtság, mint az I. félév bármelyik hónapjában. Mindkét féléven belül, éspedig az I. féléven belül március, áprilisban, a II. féléven belül szeptember, októberben a kihasználtság erősen visszaesik. Ez a tavaszi, illetőleg az őszi mezőgazdasági munkák következménye, mert a dolgozó parasztság ebben az időszakban kevesebbet utazik.

A legjellemzőbben mutatja ezt a jelenséget az 1949. év görbéje.

Az 1949—1951. évek átlaga a tavaszi és őszi visszaesést bizonyos mértékig eltakarja. Ennek oka az, hogy az időjárás következtében a tavaszi mezőgazdasági munkálatok egyik évben márciusban, másik évben áprilisban nagyobbak, két-három év átlagában azonban ezek a különbségek kiegyenlítődnek. Jól mutatja az időjárás befolyását az 1951. február havi visszaesés, amely a szokatlanul kedvező időjárás következménye.

A férőhelykihasználtságot másrészt vállalati szinten befolyásolja az is, hogy a szállítási feladatok közül milyen súllyal szerepel egyrészt a bányász- és munkásszállítás, másrészt a mezőgazdasági vidékek utasszállítási feladatának ellátása.

## Az üzemanyagfogyasztás

Az önköltség egyik jelentős tétele az üzemanyagfogyasztás. Erre ugyancsak jellemző az idényszerűség. 1951. évben a normatívák és normák helyes kialakítása céljából részletes elemzést végeztünk, melynek tárgya az évszakok, illetőleg az ezzel kapcsolatos hőmérséklet és csapadékviszonyok változásának az üzemanyagfogyasztásra gyakorolt hatása volt. Az ezzel kapcsolatban készített munka eredménye a III. sz. mellékleten található.

A grafikon feltünteti a 100 km-re eső benzin- és gázolajfogyasztást, 65 év átlagos, valamint 1950. év havi hőmérsékleti középértékeit.

A fogyasztási, illetőleg hőmérsékleti diagramm megmutatja, hogy az üzemanyagfogyasztás általában követi a hőmérsékleti ingadozásokat. Különösen érzékeny a hőmérséklet ingadozására a fajlagos benzinfogyasztás, míg a fajlagos gázolajfogyasztás görbéje laposabb.

Az elemzés eredményeképpen a havi normáknak az éves normáktól való eltérését újból szabályoztuk, amit a következő táblázat szemléltet:

### *Havi fajlagos üzemanyagfogyasztást normák százalékos eltérése az évt normától*

| Megnevezés                 | H ó n a p o k |     |      |     |     |     |      |       |     |     |     |      |
|----------------------------|---------------|-----|------|-----|-----|-----|------|-------|-----|-----|-----|------|
|                            | I.            | II. | III. | IV. | V.  | VI. | VII. | VIII. | IX. | X.  | XI. | XII. |
| Iparági normatíva .....    | + 5           | + 5 | —    | —   | —   | — 5 | — 5  | — 5   | —   | —   | —   | + 5  |
| Régi Mávaut norma .....    | +10           | +10 | —    | —   | —10 | —10 | —10  | —10   | —   | —   | +10 | +10  |
| Új Mávaut norma, benzin .. | +10           | +10 | —    | —   | — 6 | — 7 | — 7  | — 7   | — 6 | —   | + 5 | +10  |
| Új Mávaut norma, gázolaj . | +10           | +10 | —    | —   | — 4 | — 4 | — 4  | — 4   | —   | + 3 | + 3 | +10  |

## B) A TERV TELJESÍTÉSÉNEK ELLENŐRZÉSE

Pályázatunk második részében is elsősorban a távolsági autóbusz-közlekedésre jellemző kérdésekkel kívánunk foglalkozni. A vállalati elemzőmunka szemléltetésére két témát ragadtunk ki:

1. A teljesítmények elemzése.
2. Az utazószemélyzet termelékenységéé.

### 1. A teljesítmények elemzése

A teljesítmények elemzésénél a bevételi terv teljesítéséből indulunk ki. A bevétel globálisan a Ft-értéken keresztül mutatja a terv teljesítését. A bevételi terv teljesítését számtalan körülmény befolyásolja. Az elemzés célja ezeknek a körülményeknek a tisztázása.

Az elemzés első lépése az alábbi elemzőtábla összeállítás, amely nagy vonásokban mutatja meg a teljesítmények alakulását.

| Megnevezés  | Egység  | Operatív terv | Tényszám | Teljesítés |
|---|---------|---------------|----------|------------|
| Jzletviteli bevétel.....                          | 1000 Ft | 1800          | 1791     | 99,5       |
| 1 km-re eső bevétel.....                          | Ft      | 5             | 4,84     | 96,8       |
| 1 km-teljesítmény be. zolg. teljesítmény nélkül.. | 1000 km | 360           | 370      | 102,8      |
| 1 250 órára eső km-teljesítmény.....              | km      | 3000          | 3190     | 106,3      |
| Jépkocsiállomány bszolgálati gépkocik nélkül      | db.     | 120           | 116      | 96,7       |

Szükséges annak megvizsgálása, hogy a bevételi tervet miért nem teljesítette a vállalat. A fenti tábla nagy vonásokban rámutat a lemaradást előidéző okokra. Elsősorban megállapítható, hogy a km-teljesítményi tervet túlteljesítette a vállalat, annak ellenére, hogy a gépkocsiállomány átlagosan a tervezett alatt volt. Ez azt mutatja, hogy a gépkocsiállományi terv nem teljesítése volt az oka a lemaradásnak. A lemaradást a fajlagos bevételek alacsony volta okozta. A vizsgálatnak tehát elsősorban azt kell kiderítenie, hogy mi okozta a fajlagos bevételek csökkenését.

A fajlagos bevételek változása egyrészt a szállítás összetételében bekövetkezett változások következménye lehet. Ennek kivizsgálására az alábbi táblát állítottuk össze:

| Magnevezés                | Terv               |                    |                    |                     | Tény               |                    |                    |                     | Index |
|---------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|---------------------|--------------------|--------------------|--------------------|---------------------|-------|
|                           | Bevétel<br>1000 Ft | Km-telj<br>1000 km | Meg-<br>oszl.<br>% | 1 km-re<br>eső bev. | Bevétel<br>1000 Ft | Km-telj<br>1000 km | Meg-<br>oszl.<br>% | 1 km-re<br>eső bev. |       |
| Menetrendszerű járat..... | 1187               | 202,320            | 56,2               | 5,87                | 1163               | 201,650            | 54,5               | 5,76                | 98,1  |
| Különjárat.....           | 131                | 10,440             | 2,9                | 12,58               | 118                | 10,730             | 2,9                | 10,93               | 88,9  |
| Szerződéses járat.....    | 482                | 147,240            | 40,9               | 3,28                | 510                | 157,620            | 42,6               | 3,23                | 98,5  |
| Összesen                  | 1800               | 360,000            | 100                | 5,—                 | 1791               | 370,000            | 100                | 4,84                | 96,8  |

A tábla azt mutatja, hogy a fajlagos bevételek minden szállítási kategóriánál a tervezett alatt voltak. A következő lépés ennek a körülménynek a kivizsgálása.

A menetrendszerű járatoknál ennek vizsgálása vonalanként történik oly módon, hogy az előző hónappal való összehasonlítás útján kimutatjuk az 1 km-re eső bevétel változását és az ennek következtében előálló bevételkiesést.

A vizsgált hónapról készített kimutatás alapján megállapítható volt, hogy a kérdéses hónapban nagyarányú bevételkiesés jelentkezett az üdülő- és fürdőjáratoknál. A távolsági járatok bevétele emelkedett. A helyközi — vicinális — járatok bevétele egyes helyeken emelkedett, más helyeken csökkent, globálisan a csökkenés nagyobbarányú volt, mint az emelkedés. Megállapítható volt ebben a hónapban az a tény, hogy a tervezés helytelenül nem számolt az üdülőjáratok okozta kieséssel, ami döntően befolyásolta a fajlagos bevétel-tervének nem teljesítését.

Ezek után meg kell vizsgálni a különjáratoknál a fajlagos bevétel változását. A különjáratok aránya a bevételeknél nem jelentős, vizsgálatuk úgy történik, hogy áttanulmányozzuk a különjáratok számláit. A kérdéses hónapban a vizsgálat azt mutatta, hogy különleges célokra biztosított

különjáratok okozták a fajlagos bevétel alacsony voltát, mert ezeknél a különjáratoknál nagyobb kedvezményt kellett nyújtanunk.

A fajlagos bevételeknél tehát minden kategóriában csökkenés van. A csökkenés a bevételek zömét kitevő menetrendszerű és szerződéses járatoknál 1,9, illetve 1,6%. A globális csökkenés mégis 3,3%. Ezt az aránytalanságot nem okozhatja a különjáratok 13,1%-os fajlagos bevételcsökkenése, a különjáratok viszonylag kis súlya miatt. A magyarázatot megtalálhatjuk akkor, ha megvizsgáljuk a km-teljesítmény megoszlását az egyes szállítási kategóriák között. A tervezett 56,2%-kal szemben a menetrendszerű járatok km-teljesítménye 54,5%-ra csökkent, a szerződéses járatok km-teljesítménye pedig 40,9%-ról 42,6%-ra emelkedett. A különjáratok aránya változatlan maradt. Világos ebből, hogy a fajlagos bevételek csökkenése annak is következménye, hogy az alacsony bevétellel dolgozó szerződéses járatok súlya megnőtt. Ennek számszerű kimunkálását az alábbiakban közöljük:

| Megnevezés                 | Km-teljesítmény a tervezett megoszlás esetén | Tervezett megoszlási % | Tényleges 1 km-re eső bev. | Bevétel változatlan megoszlási % esetén |
|----------------------------|--|------------------------|----------------------------|---|
| Menetrendszerű járat ..... | 207,940                                      | 56,2                   | 5,76                       | 1198                                    |
| Különjárat .....           | 10,730                                       | 2,9                    | 10,93                      | 118                                     |
| Szerződéses járat .....    | 151,330                                      | 40,9                   | 3,23                       | 489                                     |
| <i>Összesen</i>            | <i>370,000</i>                               | <i>100</i>             | <i>—</i>                   | <i>1805</i>                             |

A tervezett megoszlás figyelembevételével a bevétel 145 000 Ft-tal lett volna több.

A következőkben meg kell vizsgálni, hogy mi volt az oka a km-terv túlteljesítésének. Az első elemző táblából látható, hogy a túlteljesítés alapvető oka az egy gépkocsira eső km-teljesítmény emelkedése. Ezt a körülményt kell tovább vizsgálnunk.

Mindenekelőtt azt kell megállapítani, hogy a forgalmi szolgálat valójában hány gépkocsival dolgozott, vagyis a gépkocsik hány %-a volt üzemképes.

| Megnevezés  | Terv | Tény | Index |
|---|------|------|-------|
| Egy gépkocsira eső km-teljesítmény .....                                  | 3000 | 3190 | 106,3 |
| Összes gépkocsinap .....  | 3600 | 3480 | 96,7  |
| Üzemképes gépkocsinap .....   | 3107 | 3055 | 98,3  |
| Üzemképes gépkocsinapra eső km-teljesítmény .....                         | 116  | 121  | 104,3 |
| Üzemképes gépkocsinapok aránya az összes gépkocsinaphoz viszonyítva ..... | 13,7 | 12,2 | 89,1  |

Az egy üzemképes gépkocsinapra eső teljesítményt tovább kell bontani.

| Megnevezés                           | Terv | Tény | Index |
|--------------------------------------|------|------|-------|
| Menetrendszerű és különjáratok ..... | 120  | 125  | 104,5 |
| Szerződéses járatok .....            | 111  | 116  | 104,5 |

Az egy üzemképes gépkocsinapra eső teljesítmény mutat rá tulajdonképpen a forgalmi szolgálat munkájára. A számokból azt a következtetést lehet levonni, hogy a forgalmi szolgálat jól dolgozott, mert a menetrendszerű és különjáratoknál a mutató emelkedett. A szerződéses járatoknál is emelkedés mutatkozik, ez azonban nem annyira a forgalmi szolgálat érdeme, hanem külső körülmények következménye, mert ezekkel a gépkocsikkal a bányá- és nehézipari vállalatok rendelkeznek.

Az egy gépkocsira eső km-teljesítmény-mutatót, mint komplex, összetett mutatót tovább kell elemezni. Az előbbieken kiszűrtük azokat az eredményeket, amelyek a forgalmi szolgálat tevékenységére jellemzőek. A továbbiakban azt kell vizsgálnunk, hogy az üzemképes gépkocsinapok aránya az összes gépkocsinapokhoz viszonyítva hogyan alakul, mert ez a mutató világít rá a műszaki szolgálat munkájára. A kérdéses hónapban az üzemképtelen gépkocsik %-os aránya az előírt 13,7%-kal szemben 12,2% volt. Az üzemképtelen gépkocsinapok arányának további vizsgálata a mellékelt IV. sz. táblázatban gyűjtött adatok alapján történik.

Jelenlegi javítási statisztikánk hibája, hogy az üzemképtelen gépkocsinapokat nem csoportosítja javítási műveletek (középjavítás, futójavítás, műszaki vizsgálat stb.) szerint, ezenkívül nem vizsgálja az egyes javítási műveletek átlagos átfutási idejét.

## 2. Az utazószemélyzet termelékenysége

A távolsági autóbuszközlekedésben a dolgozók többségét az utazószemélyzet teszi ki. Ezenkívül az utazószemélyzet munkájától függ nagyrészt a vállalat eredményes működése. Mind népgazdasági, mind pedagógiai szempontból fontos tehát az utazószemélyzet munkájának rendszeres vizsgálata.

A darabérben foglalkoztatott dolgozóknál a termelékenység mérése különösebb nehézségeket nem jelent. Sokkal nehezebb mérni az utazószemélyzet termelékenységének alakulását, mert ezt több tényező befolyásolja.

Az utazószemélyzet munkájának termelékenységét az alábbi mutató fejezi ki:

$$\text{Termelékenység} = \frac{\text{utaskilométer}}{\text{utazószemélyzet átlagos létszáma}}$$

A mutató alakulását az alábbi fontosabb tényezők befolyásolják:

Gépkocsik átlagos férőhelye.

Férőhelykihasználtság.

Km-teljesítmény.

Utazási sebesség, amelyre az útviszonyok, valamint a gépkocsik műszaki színvonala gyakorolnak hatást.

Az utazószemélyzet meddő ideje.

A gépkocsivezetők és kalauzok átlagos havi órateljesítménye.

A vállalati színvonalon történő elemzésnél ki kell kapcsolni a felsorolt tényezők közül azokat, amelyek csak zavarólag hatnának, mégpedig a gépkocsik átlagos férőhelyét és a férőhelykihasználtságot. Ebben az esetben leegyszerűsített képletet kapunk:

$$\text{Termelékenység} = \frac{\text{kilométer}}{\text{utazószemélyzet átlagos létszáma}}$$

A gyakorlati munka során ez a mutató sem használható fel, mert az utazószemélyzet havi átlagos munkaórateljesítménye rendkívül ingadozó. Éppen ezért statisztikai elemzéseink során az alábbi mutatót szoktuk használni:

$$\text{Termelékenység} = \frac{\text{kilométer}}{\text{utazószemélyzet ledolgozott órái}}$$

Használatos a mutató fordított alakjában is:

$$\text{Termelékenység} = \frac{\text{utazószemélyzet ledolgozott órái}}{\text{km-teljesítmény}}$$

A fenti szempontok szerint 1950. évről, valamint 1951. I., X. hónapjárol összeállított táblázatot mellékeljük (V. sz. melléklet).

A táblázatból elsősorban azt a következtetést lehet levonni, hogy az idényszerűségnek megfelelően az I. és II. negyedévben az utazószemélyzet termelékenysége nagyobb. Ennek oka az, hogy a gépkocsivezetők és kalauzok munkabeosztása ebben az időben jobb, több a rásegítő járat, stb. Ettől az idényszerű hullámvázástól eltekintve, az 1951. év eddigi eredményei azt bizonyítják, hogy a termelékenység általában csökkenő tendenciát mutat a múlt évhez képest.

Ennek három oka van:

a) a bányászjáratok aránya jelentősen megnőtt. A bányászjáratoknál sok a meddő, kieső idő.

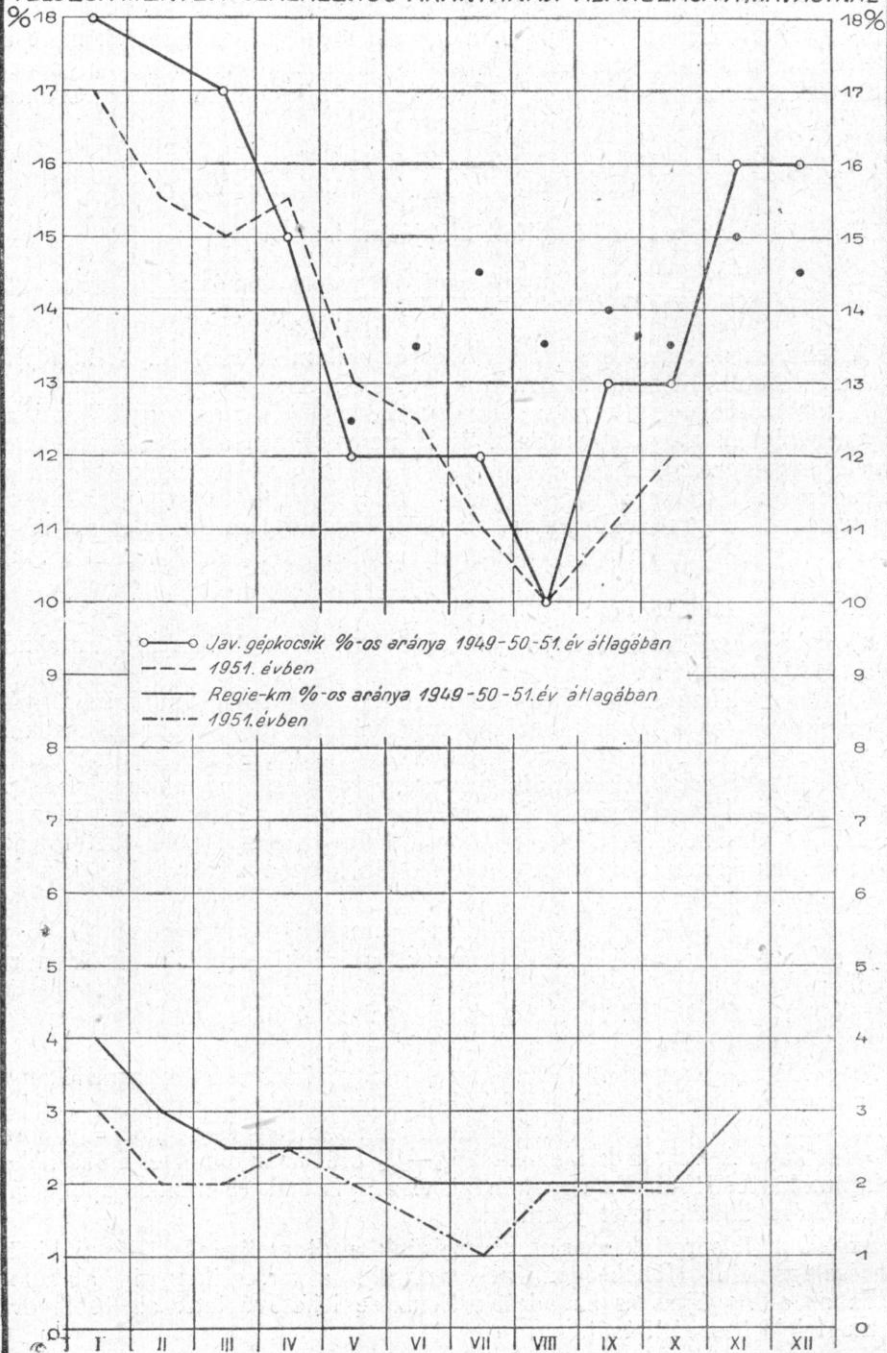
b) A termelékenység csökkenésének másik oka a rövid vonalak arányának növekedése az előző évekhez képest. A vállalat forgalmának zömét ma már nem az ú. n. távolsági járatok, hanem a rövid, vicinális járatok teszik ki. Ezeknek a járatoknak az átlagos utazási sebessége mintegy fele a távolsági járatokénak. Erre a körülményre, illetőleg az átlagos utazási sebességre a termelékenységre gyakorolt befolyására jó példa két főnökség adatainak összehasonlítása. Az első főnökségen a távolsági járatok aránya meglehetősen nagy.

c) Végül a termelékenység csökkenése annak is következménye, hogy egyes helyeken szervezési hibák vannak, a gépkocsivezető- és kalauznormák rosszul vannak megállapítva, amihez egyes helyeken bércsalás is járul. A statisztikai adatok, illetőleg az elemzőtáblák segítségével lepleztünk le a 3. sz. főnökségünkön több bércsalót.

Meg kell még jegyezni, hogy látszólag a gépkocsivezetők termelékenysége alacsonyabb, mint a kalauzoké. Ennek magyarázata az, hogy a gépkocsivezetők indulás előtt és érkezés után előkészületre és gépkocsiápolásra 1—1 órát kapnak, míg a kalauzoknál  $\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{2}$  órát számolunk el előkészület és élszámolás céljából. Ez egy hónapi viszonylatban 25 munkanapot számítva, 25 óra különözetet jelent.

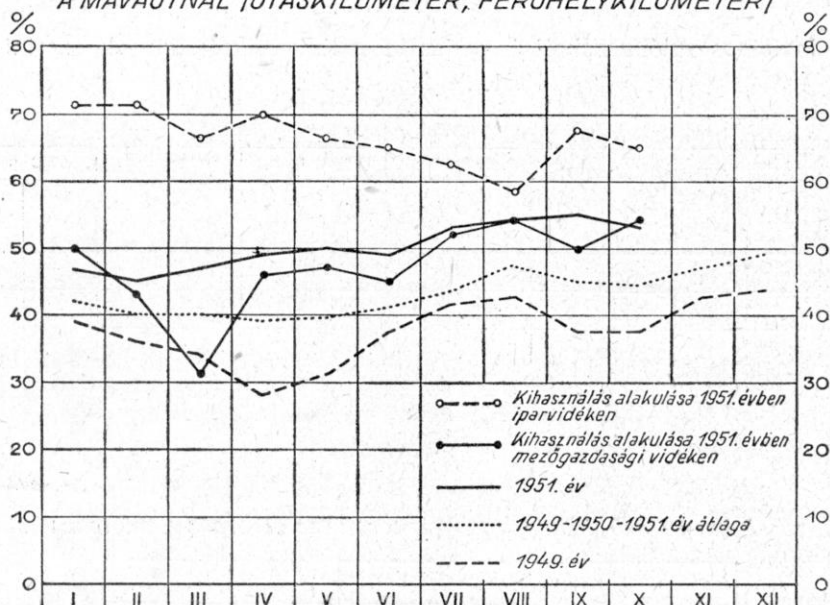
Az előbb felsoroltak szerint elemzésünk a dinamikai fejlődésen kívül üzemszerűenként (főnökségenként) vizsgálja a termelékenység alakulását. Ez az adatgyűjtés és az adatok elemzése lehetővé tette az 1952. évi terv megfelelő összeállítását.

ÜZEMKÉPTELEN GÉPKOCSIK SZÁZALÉKOS ARÁNYÁNAK ÉS A REGIE-KM-TELJESÍTMÉNYEK SZÁZALÉKOS ARÁNYÁNAK ALAKULÁSA A MÁVAUTNÁL



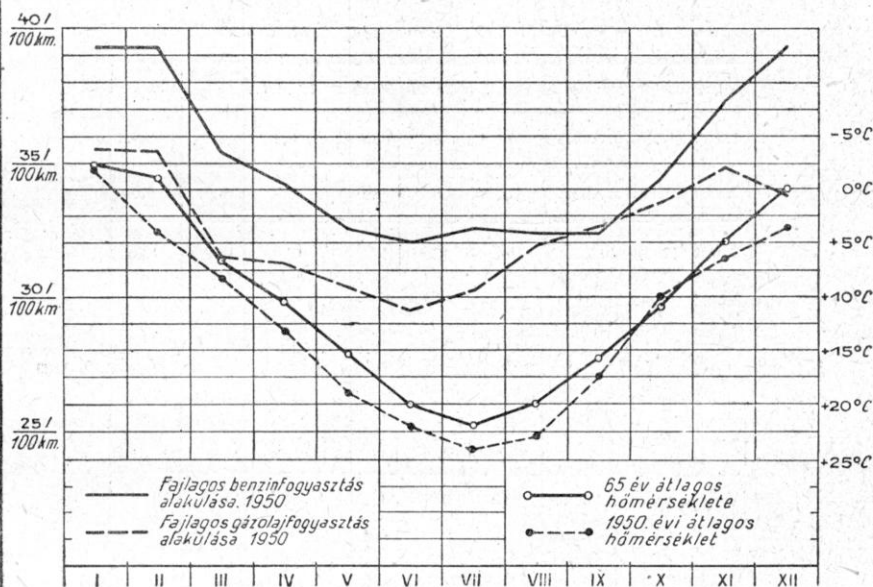


### AUTÓBUSZOK FÉRŐHELYKIHASZNÁLÁSI SZÁZALÉKÁNAK ALAKULÁSA A MÁVAUTNÁL [UTASKILOMÉTER, FÉRŐHELYKILOMÉTER]



III. sz. melléklet

### A FAJLAGOS ÜZEMANYAGFOGYASZTÁS ÉS HŐMÉRSÉKLET ALAKULÁSA 1950. ÉVBEN



IV. sz. melléklet

## KIMUTATÁS

a javításos autóbuszokról és pados tehergépkocsikról típusok szerint  
1951. . . . . hó.

| Benzines típus |          |                |            |                |            |                |              |                |            |                |           |                |
|----------------|----------|----------------|------------|----------------|------------|----------------|--------------|----------------|------------|----------------|-----------|----------------|
| Nap            | Chausson |                | Rába busz. |                | Opel Blitz |                | Vegyes busz. |                | Rába pados |                | GMC pados |                |
|                | összes   | javítá-<br>sos | összes     | javítá-<br>sos | összes     | javítá-<br>sos | összes       | javítá-<br>sos | összes     | javítá-<br>sos | összes    | javítá-<br>sos |
| 1.             |          |                |            |                |            |                |              |                |            |                |           |                |
| 2.             |          |                |            |                |            |                |              |                |            |                |           |                |
| 3.             |          |                |            |                |            |                |              |                |            |                |           |                |

V. sz. melléklet

100 km-re eső ledolgozott gépkocsivezetői óra (globálisan)

| É v            | I. negyedév | II. negyedév | III. negyedév | IV. negyedév |
|----------------|-------------|--------------|---------------|--------------|
|                | átlaga      |              |               |              |
| 1950. év ..... | 10,7        | 10,0         | 9,6           | 9,9          |
| 1951. év ..... | 10,7        | 10,5         | 10,5          |              |

100 km-re eső ledolgozott gépkocsivezetői óra

| A főnökség megnevezése | Egység | VII. hó | VIII. hó | IX. hó | III. né<br>átlag | X. hó |
|------------------------|--------|---------|----------|--------|------------------|-------|
| 1. sz. főnökség .....  | óra    | 8,2     | 8,0      | 8,1    | 8,1              | 8,4   |
| 2. sz. főnökség .....  | „      | 8,9     | 8,0      | 8,7    | 8,6              | 9,6   |
| Bányászjáratí .....    | „      | 12,5    | 13,8     | 13,4   | 13,3             | 13,6  |

100 km-re eső ledolgozott kalauzóra alakulása a 3. sz. főnökségen

| Egység    | 1951  |        |         |        |       |        |
|-----------|-------|--------|---------|--------|-------|--------|
|           | I. hó | II. hó | III. hó | IV. hó | V. hó | VI. hó |
| Óra ..... | 10,0  | 10,64  | 11,32   | 11,15  | 10,04 | 9,34   |