

KÖNYVISMERTETES

I. V. Kocsetov: Vasúti statisztika

Statisztikai Kiadóvállalat. Budapest. 1952. 388 old.

A „Szocialista Statisztika Könyvtára” c. sorozatban megjelent tankönyv célja, hogy ismertesse a vasúti statisztikai munka megszervezésének alapelveit, áttekintést nyújtson a szovjet vasúti statisztika fejlődéséről és megvilágítsa a vasúti statisztikának a vasút irányításában elfoglalt fontos szerepét.

A vasúti statisztika feladata, hogy a legnagyobb pontossággal visszatükrözze az állami szállítási terv teljesítését és felderítse a szállítás területén lévő belső tartalékokat a kocsik jobb kihasználása, a szállítási gazdaságosságának fokozása, az állami tervek határidőelőtti teljesítése céljából. A vasúti statisztikának a rendelkezésre álló valamennyi eszközzel támogatnia kell a szállítás további fellendítését. A vasúti szállítás, mint összetett és sokoldalú gazdaság tág lehetőséget nyújt a statisztikai módszerek alkalmazására.

A vasutak alapvető munkáját — az áru- és személyszállítást — a tömegszerűség jellemzi. E munkájuk elvégzése céljából a vasutak nagyszámú mozdonyal és vasúti kocsival rendelkeznek és sok millió embert foglalkoztatnak. A vasútgazdaságnak és munkájának mindezen elemei azonban nem mechanikus egységeket alkotnak, hanem a vasút szervezetének alkotórészei. A vasút feladatainak sikeres teljesítéséhez feltétlenül szükséges, hogy a „vasúti futószalag” minden egyes része és e részek munkája szigorúan megállapított rendben egybe legyen hangolva. Ezért lehetetlen a vasútgazdaságnak és munkájának tanulmányozása a statisztikai módszerek alkalmazása nélkül. A statisztika feladata, hogy a vasútgazdaságnak és munkájának szerkezeti felépíté-

sét és belső összefüggéseit felmérje, mégpedig mind valamely adott időpontban meglévő állapota, mind pedig időbeli változásai szerint. A statisztika szerepe rendkívül nagy magában a vasútgazdasági tervek elkészítésének folyamatában is. A statisztika megadja a terv elkészítéséhez a kiindulási alapot, azaz az egész vasútgazdaság helyzetének átfogó jellemzését a tervidőszak kezdetén.

Kocsetov tankönyve öt alapvető részre oszlik:

az *I. rész* — a szállítások statisztikája, a vasutak alapvető munkájára, az áru- és személyszállításra vonatkozó adatok számbavételi és feldolgozási módszereit ismer-teti;

a *II. rész* — az üzemi statisztika, a szállítás állóalapjainak a mozdonyoknak és vasúti kocsiknak állományára, állapotára, munkájára és kihasználásának mértékére vonatkozó adatok számbavételi és feldolgozási módszerét tárgyalja;

a *III. rész* — a munkaügyi és munkabérszisztematika a dolgozók létszámának, a munkabérnek, a munkatermelékenységnek és a munkaidő kihasználásának számbavételi módszerével foglalkozik.

a *IV. rész* — az állóalapot és a technikai felszereltség statisztikáját ismerteti;

az *V. rész* — az összesítő-analitikai (elemző) munkákat tárgyalja.

Az ismertetett részek fejezetekre oszlanak, és pedig az *I. rész* három fejezetre.

A vasúti szállítást rendszerint nemcsak a szállított személyek száma és a teherárak tonnamennyisége alapján szokás számbavenni, hanem a szállításokat még a küldemény fajtái szerint is megkülönbözt-

tek. Ezzel egyidőben a szállítások minőségi összetételét, irányát, sűrűségét, stb. is tanulmányozzák. Ennél fogva a szállítási statisztikában tanulmányozandó kérdések száma a fent említett mennyiségi adatokkal nincs kimerítve, a kérdések köre sokkal szélesebb, ami megköveteli az adatok részletes, sokoldalú csoportosítását.

A szállítások jellege, a vonatösszeállítás feltételei, a szállítások alkalmával igénybevett gördülőanyag típusa és a szállítási forgalom megszervezése alapján a szállítást két kategóriára: áru- és személyszállításokra lehet felosztani. Eppen ezért Kocsetov tankönyve a szállítási statisztika vizsgálati módszereit e két kategória az áruszállítás és a személyszállítás statisztikája szerint különválasztva ismerteti. Önálló fejezet foglalkozik az áruszállítási statisztikai speciális felvételekkel.

A II. rész öt fejezetben a tulajdonképpeni szállítóeszközök (mozdonyok, vasúti kocsik), valamint a vasúti pálya gépi berendezésének kihasználásával foglalkozik. Az útvonalon bármely adott időpontban rendelkezésre álló gördülőanyag mennyiségének ismerete nélkül a mozdonyok és vasúti kocsik kihasználásának fokát jellemző mutatószámok kiállításáról szó sem lehet.

A gőzmozdonyok, mint a legfőbb vontatóeszköznek a vasutak munkájában betöltött szerepe meghatározza a rendelkezésre álló gőzmozdonyok számbavételének fontosságát. A gőzmozdonyok számbavétele szorosan összefügg a mozdonyok kihasználásának és állapotának számbavételével. A gőzmozdonyok állandó üzemképességének biztosítása, pontos és gyors javítása, a mozdonyok racionális kihasználása a mozdony-szolgálat dolgozóinak legfontosabb feladata. Ezért az Üzemi statisztika első fejezete a rendelkezésre álló gőzmozdonyok kihasználását és állományát ebből a szempontból vizsgálja.

A vasúti kocsikat rendeltetésük szerint két csoportra, teher- és személykocsi állományra osztják fel. E két kocsi kategória felhasználásában mutatkozó lényeges különbségek következménye, hogy a teher- és személykocsi állományba tartozó vasúti kocsik számbavételének módja teljesen eltér egymástól.

A kocsiállomány állapotát elsősorban a javítás alatt levő vasúti kocsi száma jellemzi. A javításra szoruló kocsik számának

csökkenése azt mutatja, hogy a kocsik állapotában javulás következett be. Ezért a javításban levő kocsik számában egyrészt a javítás minősége, másrészt pedig a kocsiállomány kihasználásának foka is kifejezésre jut.

A gördülőanyag mozdonyokra és vasúti kocsikra való felosztásának megfelelően a vasúti statisztikában megkülönböztetjük a mozdonyok és a kocsik kihasználásának mutatószámait. A mennyiségi mutatószámok közé tartoznak a tonnakilométerek, utaskilométerek, mozdonykilométerek, a javításból kikerült mozdonyok, vagy vasúti kocsi száma, stb. A minőségi mutatószámok közé tartoznak a tengelyre eső terhelés, az átlagos kocsi fordulási ideje, az egységre eső önköltség, stb.; ezek a munka minőségét jellemzik és mint átlagos és fajlagos mennyiségek közvetett úton számíthatók ki.

A III. részben tárgyalta munkaügyi és munkabérstatisztika feladata, hogy minden erejével előmozdítsa a vasúti szállítás tervszerű vezetését, kötelessége, hogy az állami statisztika igényeinek megfelelően megvilágítsa a munkával kapcsolatos összes kérdéseket. A statisztikai vizsgálat alapvető objektumai a munka területén a következők: a dolgozók létszáma, a dolgozók anyagi és kulturális színvonala, szakképzettsége, a munka termelékenysége, a munkabér színvonala, a munkabéralap felhasználása.

A munkaügyi és munkabérstatisztika az általa megoldandó feladatnak megfelelően a következő fejezetekre oszlik: munkaerőlétszám, munkaerőösszetétel és munkaerő-forgalom statisztikája, a munkabéralap felhasználásának és a dolgozók átlagos munkabérének statisztikája, a munkaidőkihasználás és a munkatermelékenység statisztikája.

A IV. rész a vasúti szállítás állóalappjainak és műszaki felszereltségének számvitelével és statisztikájával foglalkozik.

Az állóalpok számbavétele érdekében és természetesen mértékegységben történik. Az állóalpok mennyisége és jellemzése természetesen mértékegységben csak konkrét megnevezések szerint és különböző mértékegységekben (darabszám szerint, súly-, hossz-, terület-, térfogat-egységekben) adható meg. Az állóalpokokat legáltalánosabb formában, értékben fejezhetjük ki. Az egyes objektumok értékelése külön-külön és együttesen kétféleképpen lehetséges: a teljes, eredeti beszerzési érték alapján és

az adott időpontnak megfelelő elhasználódás mérvének figyelembevételével.

Az állóalapot számbavétele egy időpontra vonatkozóan végrehajtott feljegyzések (leltározás) útján történik. Maga a leltározás jellegénél és az alkalmazott osztályozási módszerekénél fogva, az állóalapot élettartamának és elhasználódási idejének megállapítása tekintetében statisztikai művelet. A leltározás szoros kapcsolatban van a könyvelési számvittel is, minthogy az állóalapot mérlegértéke és az amortizációs leírások kiszámításának az utóbbi az alapja.

A vasúti állóalapot között az első és a legfontosabb helyet a vasúti pálya foglalja el. A vasútvonalak sikeres és zavartalan munkája nagy mértékben a pályafenntartás jó munkájától függ. A vasúti pálya a felépítményekből, a pályatestből, a műtárgyakból, a védő- és segédberendezések elemeiből áll.

A pályafenntartási műszaki eszközök statisztikájának alapja az osztálymérnökség műszaki törzskönyve, amely a pályafenntartás összes elemeinek részletes jellemzését tartalmazza kilométerek, állomások és összesítve az egész osztálymérnökség szerint.

A mozdonyok leltári számbavételének kettős célja van: a mozdonyoknak mint állami vagyontárgyaknak számbavétele és az, hogy a vasutak mozdonyállományának megállapításakor a mozdonyok állapotának és kihasználásának kiértékelésére alapot nyújtson.

A vasúti kocsik leltári állományáról a vasútigazgatóságok külön beszámolójelentést készítenek, amelyet a január 1-i állapot szerint évente egyszer állítanak össze.

Szerző a tankönyv V. részében a vasúti statisztikai elemző munkával foglalkozik. Bevezetőben rámutat arra, hogy az elszigetelt statisztikai számok jelentősége az ismeretszerzés szempontjából igen korlátozott. A statisztikai szám csak akkor szemléltető, ha speciálisan szervezett rendszerben számos más statisztikai adattal együtt vizsgáljuk. Az ilyen módon megszerzett statisztikai anyag szolgáltatja az alapot a vállalat munkájának műszaki gazdasági elemzéséhez. A statisztikai anyagnak elő kell segítenie a vasút tevékenységének mindenre kiterjedő kiértékelését, lehetővé kell tennie a vasút élenjáró és elmaradt lánczemeinek feltárását, a vállalat munkáját akadályozó tényezők tanul-

mányozását és lehetővé kell tennie a megfelelő gyakorlati rendszabályok megalapozását.

Az elemzés célja különböző lehet, amelyeket a legáltalánosabb formában két egymásután következő szakaszra lehet osztani: 1. a statisztikai adatok elemzése helyességük felülvizsgálása céljából és 2. a statisztikai adatok elemzése a lényegre vonatkozó kérdések vizsgálata, vagyis azoknak a következtetéseknek és intézkedéseknek tanulmányozása céljából, amelyek ezekből a vasútüzem és a vasúti munka irányításának megjavításához szükséges adatokból következnek.

Az elemzés egyik alapvető szakasza az üzemi költségek, nevezetesen a vasúti munka legfontosabb minőségi mutatószámának, a szállítások önköltségének elemzése. A termelés önköltségének csökkentése és a munkatermelékenység fokozása a szocialista gazdaság fejlődésének, nevezetesen a vasutak fejlődésének is legfontosabb feltétele.

A tankönyv külön fejezetben foglalkozik a statisztikai anyag elemzésének legfontosabb módszereivel. Ismerteti a statisztikai adatok logikai ellenőrzésének módszereit, az abszolút számokban mutató hibáknak a viszonylagos (minőségi) mutatószámokra gyakorolt hatását és ennek elemzését, valamint a statisztikai anyagnak az adatok tartalmának lényege szerint való elemzésére szolgáló módszereket, végül behatóan foglalkozik a tervteljesítés mérésének kérdésével.

A tankönyvet három melléklet egészíti ki, és pedíg az 1. sz. melléklet az állóalapot 1940. évi leltározásánál alkalmazott nomenklatúrát, a 2. sz. melléklet a pálya műszaki állapotára vonatkozó beszámolójelentés vázlatát és a 3. sz. melléklet a fontosabb vasúti okmányok mintáit tartalmazza.

Kocsetov tankönyve mutatja, hogy a statisztikai adatoknak a vasúti munka szempontjából is milyen nagy jelentőségük van. Ezek alapján értékelik a vasúti dolgozók munkáját, a tervek teljesítését, és ezek alapján vonják le az operatív munkához szükséges következtetéseket.

Ahhoz, hogy vezetni tudjunk — tanítja Sztálin elvtárs — az szükséges, hogy előrelássunk. Statisztika nélkül nem lehet az egyik vagy másik termelési szakaszon fennálló helyzetet kellőképpen kiértékelni. Ezért a vasúti statisztika alapvető módszereinek ismerete nem csak a statisztikai-számviteli

dolgozók, hanem az összes vasúti dolgozók számára is kötelező.

A könyv nemcsak a vasúti tervezők, statisztikusok, üzemgazdászok részére nyújt nélkülözhetetlen segítséget a vasúti

munka elemzéséhez és irányításához, hanem a vasúti külszolgálati főnökségek vezetői részére (különösképpen a forgalmi, kereskedelmi, vontatási és pályafenntartási szolgáltnál) is alapvető segédkönyv.

KÖNYVSZEMLE*

POLITIKAI IRODALOM

Dimitrov, G. M.: *A munkásosztály a fasizmus ellen. Beszéd a Kommunista Internacionálé VII. Világkongresszusán.* 2. kiadás. 166 old. Szikra. Budapest. 1952. (Időszerű politikai kérdések. 65.)
Kim Ir Szen: A koreai nép harca a szabadságért és függetlenségért. Fordította: Lovas Gy. 177 old. Szikra. Budapest. 1952.

Rákosi M.: *Népi demokráciánk útja.* 63 old. Szikra. Budapest. 1952.

POLITIKAI GAZDASÁGTAN

Pach Zs.: *Az eredeti tőkefelhalmozás Magyarországon.* 278 old. Szikra. Budapest. 1952.

TERVGAZDASÁG

A Német Demokratikus Köztársaság népgazdasága fejlesztésének öt éves terve. (1951—1955.) (1951 november 1-i törvény.) 42 old. Tervgazdasági Könyvkiadó. Budapest. 1952.

Az iparvállalatok rejtett tartalékai. 38 old. Az Országos Tervhivatal tanulmányi osztályának kiadványai. Budapest. 1952.

Grigorjev, A.: *Munkaszervezés és munkabérek a Szovjetunió iparában.* (Organyizacija truda i zarabol-

noj plati v promislenosztij SzSzSzR.) 2. kiadás, 68 old. Népszava. Budapest. 1952.

Sirinszkij, I. D.: *A népgazdaság tervezése a Szovjetunióban.* 79 old. Tervgazdasági Könyvkiadó. Budapest. 1952.

STATISZTIKA

Kocsetov, I. V.: *Vasúti statisztika.* (Zseleznodoroznaja sztatizsziika.) 388 old. Statisztikai Kiadóvállalat. Budapest. 1952.

SZÁMVITEL

Erdőgazdasági vállalatok kötelező számlakerete 1952. 197 old. Pénzügyminisztériumi Könyv- és Lapkiadó Vállalat. Budapest. 1952.

Számvitel. Operatív számvitel. Vállalaton belül önálló elszámolás, Műhelyelszámolások. 88 old. Pénzügyminisztériumi Könyv- és Lapkiadó. Budapest. 1952.

EGYÉB

Molnár E.: *A történelmi materializmus ideológiai előzményei.* 138 old. Szikra. Budapest. 1952.

FOLYÓIRATSZEMLE**

POLITIKAI GAZDASÁGTAN

Gatonszkij, L. M.: *A szocialista újratermelés a Szovjetunióban a háború utáni időszakban.* 3—25. old. (Izvesztijija Akagyemiji Nauk SzSzSzR. 1952/1.)

Kozlov, G.: *A pénz a szocializmusban.* 58—69. old. (Bolszevik. 1952/8.)

TERVGAZDASÁG

Csatár Gy.: *A műszaki munkanormákról.* 431—447. old. (Társadalmi Szemle. 1952/5.)

Fáy K.: *A tervezési anyagellátás és a termelés ütemessége.* 11—18. old. (Többtermelés. 1952/4.)

Gerő Gy.: *Termelékenység emelésének tervezése a szovjet tapasztalatok alapján.* 97—105. old. (Élelmezési ipar. 1952/4.)

Öllé L.: *Az öt éves tervben épülő ipari erőművek tervezésének szempontjai.* 131—138. old. (Magyar energiagazdaság. 1952/5.)

* Ebben a rovatban a Központi Statisztikai Hivatal könyvtárába érkezett fontosabb munkák címeit közöljük szakcsoporthoz tartozásukban.

** Ebben a rovatban a Központi Statisztikai Hivatal könyvtára által beszerzett legfrissebb folyóiratcímek jelentősebb cikkeit soroljuk fel szakcsoporthoz tartozásukban. A külföldi cikkeket fimeit magyar fordításban adjuk.

Somkuty Á.: *Szovjet tapasztalatok a vasút szervezetének tervezési felépítésében és üzemvitelében.* 114—124. old. (Közlekedéstudományi Szemle 1952/4.)

Szmehov, B.: *A beruházások tervezése.* 329—342. old. (Magyar-szovjet közgazd. szemle. 1952/4.)

STATISZTIKA

Kápolnai P.: *A termelékenység alakulásának elemzése normaórák alapján.* 8—12. old. (Bér és norma. 1952/5.)

Rédei J.: *A dolgozók elnyomódása a tőkés világban — növekvő jólét a Szovjetunióban.* 456—463. old. (Társadalmi Szemle. 1952/5.)

Szuszlov, I.: *A statisztikai elmélet és gyakorlat és a gazdasági tevékenység elemzésének összefüggése.* 23—28. old. (Buhgaltjerszkij ücsot. 1952/4.)

SZÁMVITEL

Afanaszjev: *A termelési költségek összetételének befolyása az eszközök forgási idejére.* 16—25. old. (Számveteli adatszolgáltatás. 1952/1.)

A számviteli munka ütemterv (grafikon) szerinti megszervezése a Magyar Acélrúggyárban. A Lozinszkij-módszer első magyarországi bevezetése. 333—336. old. (Számvetél. 1952/5.)

A Szovjetunió állami költségvetése és a számviteli dolgozók feladatai. 3—9. old. (Buhgaltjerszkij Ücsot. 1952/5.)

Bakal M.—Grabner P.: *A szovjet könyvviteli irodalom halása számvitelünk fejlődésére.* 369—380. old. (Számvetél. 1952/5.)