

Az észszerűtlen szállítások terjedelmének mérése

A közlekedés árutonnakilométerekben mért áruszállítási teljesítménye nem tájékoztat megfelelően arról, hogy az elvégzett teljesítményből mennyi volt népgazdaságszempontjából szükséges teljesítmény, és mennyi volt az észszerűtlen, felesleges szállításokból adódó teljesítmény. A szállítási teljesítmények számbavétele a közlekedési vállalatok ténylegesen elvégzett munkáját rögzíti, függetlenül attól, hogy az szükséges, vagy felesleges szállítások lebonyolításából keletkezett.

A közlekedésszisztiikával szemben támasztott követelmények azonban megkívánják, hogy a közlekedési teljesítmények indokolt, illetve indokolatlan voltát is vizsgáljuk, azaz szükségessé tessük a közlekedési vállalatok ténylegesen elvégzett munkáján belül az észszerűtlen szállítások terjedelmének megállapítását.

Észszerűtlen szállítások alatt azokat a szállításokat értjük, amelyek helyes tervezés esetében elkerülhetők, vagy a szállítási szükségletek kisebb költséggráfordítással is kielégíthetők lettek volna. Az észszerűtlen szállításokon belül külön figyeljük meg:

a) a keresztzállításokat, vagyis azokat a szállításokat, amelyek egyes területekről más területekre — ugyanazon áru oda- és visszaszállítása formájában — történik. Ezen belül megkülönböztetünk tiszta keresztzállítást és keresztirányú szállítást. Tiszta keresztzállítás akkor áll fenn, amikor ugyanazon az állomáson ugyanabból az árucikkből feladás és érkezés is történik. Keresztirányú szállításról általában akkor beszélünk, ha ugyanabból a cikkből feladás és érkezés nem ugyanazon az állomáson történik ugyan, de a szállítások iránya egymással szemben halad.

b) a túlhosszú szállításokat, vagyis azokat a szállításokat, amikor az áruk olyan helyekre kerülnek feladásra, amelyek igé-

nyét közelebbi termelőhelyről lehetne kielégíteni,

c) ismétlődő szállításokat, vagyis az olyan eseteket, amikor az árut az eredetileg megállapított rendeltetési helyéről ismét tovább szállítják.

Az észszerűtlen szállítások felderítésével a statisztika elősegíti a szállítások racionális megszervezését, a szállítások jobb megszervezése pedig egyrészt csökkenti a népgazdaság szállítási költségeit, másrészt elősegíti a szállítási eszközök valóban hasznos kihasználását.

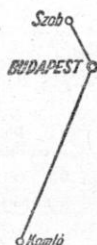
Az észszerűtlen szállítások nagyságának megállapítása az ú. n. „viszonylati statisztika” alapján történik. A viszonylati statisztika a szállításokat irányuk szerint rögzíti. A feldolgozás alapja a fuvarokmány, amelynek adataiból — erre a célra — a feladó és rendeltetési állomás nevét, kiométertávolságát, az elszállított áru nemét és súlyát, valamint a fuvardíj összegét használjuk fel.

Az adatok elsődleges feldolgozása és cikkenként, valamint feladóállomásként való csoportosítása gépi úton történik. A további feldolgozást térképeken végezzük, tekintve hogy az adatokat táblákra átvezetni igen terjedelmes és célszerűtlen munka volna. A térképekre vetített szállítás az elszállított árumennyiségen kívül a feladó, illetve leadóállomások bejelölésével a szállítás irányát is szemlélteti. Ezek az ú. n. áramlási térképek árucikkenként külön-külön készülnek.

A tulajdonképpeni e' emző munka — a nem gazdaságos szállítások megállapítása és nagyságának felmérése — az áruáramlási térképek alapján történik. Ebből állapítjuk meg ugyanis a kereszt, valamint ismétlődő szállításokat.

Az esetleges keresztzállítások a térképről minden különösebb egyeztető eljárás nélkül, a szállítási irányok áttanulmányozása útján megállapíthatók.

Például:



A gazdaságosság szem előtt tartásával a szállításnak Szobról Budapestre kellett volna történnie.

Az ismétlődő szállításokat csak azoknál a cikkeknel tudjuk kimutatni, amelyeket viszonylag kevés termelő helyen állítanak elő. Ha valamely árut olyan helyeken adnak fel, ahol azt a cikket nem állítják elő, akkor a feladás csak ismétlődő szállítás lehet.

Az áruáramlási térképek alapján megállapított kereszt, illetve ismétlődő szállításokat az alábbi formájú jegyzékben foglaljuk össze:

Arucikk: terméskő

Feladó állomás	Rendeltetési állomás	Szállított súly (tonna)
Komló	Budapest	25
Szob	Komló	25

A túlhosszú szállítások megállapítása jelenleg már nem a viszonylati statisztika alapján történik. Ugyanis a viszonylati statisztika eredményeképpen a fontosabb áru-

cikkekre a termelő és felhasználó helyek területi elhelyezkedésének, kapacitásának, illetve szükségleteinek figyelembe vételével szállítási körzelhatárokat — egyes esetekben maximális szállítási távolságot — állapítottak meg. E határokon túli — tehát túlhosszú — szállításokra pótfuvardíjat vetnek ki.

A pótfuvardíjas szállításokról az állomások kimutatásokat készítenek, s ezek alapján történik a túlhosszú szállítások terjedelmének megállapítása.

A fenti kimutatások alapján határozzuk meg a nem gazdaságos szállítások nagyságát. Ezt — a közlekedés összteljesítményéhez hasonlóan — tonnakilométerben fejezzük ki, ami módot ad a nem gazdaságos szállítások az összes szállításokhoz viszonyított százalékos arányának megállapítására is.

A tonnakilométer teljesítményen kívül az észszerűtlen szállítás következtében felmerült fuvarköztségtöbblet kidolgozása is szükséges, hogy a nem gazdaságos szállítások pénzügyi kihatásait is felmérjük.

Kiszámítása a következőképpen történik:

A kimutatásokból rendelkezésünkre álló súly és viszonylat alapján megállapítjuk a teljesített tonnakilométerek számát.

Ismétlődő szállításoknál ez teljes egészében nem gazdaságos szállításból eredő teljesítmény.

Keresztállításoknál azonban még meg kell állapítani a helyes szervezés esetén szükséges szállítási teljesítmény nagyságát. A tényleges és az észszerű szállítás esetén szükséges teljesítmény közti különbözet adja a felesleges szállítások terjedelmét. Az előbbi példánk szerint:

Észszerűtlen szállítás esetén:

Viszonylat	Súly t	Tonnakm	Tkm	Fuvar-költség Ft
Komló—Budapest	25	208	5 200	832
Szob—Komló	25	272	6 800	1 088
Összesen:	—	—	12 000	1920

Gazdaságos szállítás esetén;

Viszonylat	Súly t	Km	Tonnakm	Fuvar-költség Ft
Szob—Budapest	25	64	1 600	256

Eszszerűtlen szállítás következtében adódó felesleges teljesítmény (tényleges tonnadm. — szükséges tonnadm.)

$12\ 000 - 1\ 600 = 10\ 400$ tonnakilométer.

Többletfuvardíj (tényleges fuvardíj — szükséges fuvardíj)

$1\ 920 - 256 = 1\ 664$ Ft.

Túlhosszú szállítás esetén a szállítási körzethatáron túli teljesítmény számít felesleges, illetőleg nem gazdaságos teljesítménynek.

A nem gazdaságos, illetőleg a felesleges szállítások terjedelmének megállapítása viszonylati statisztikánk jelenlegi fokán még nem egészen pontos. A számítási módszerek megfelelőek, azonban a nem gazdaságos szállítások eseteinek meghatározása még hibalehetőségeket rejt magában. Ugyanis az árucikkeknek jelenlegi nomenklatúrája a minőségi eltéréseket nem mindig veszi figyelembe, s ezért a gyakorlatban több ízben fordult elő, hogy felesleges, illetőleg nem gazdaságos szállításnak minősített esetek az utólagos kivizsgálás során — az áruk minőségi eltérése miatt — szükséges szállításnak bizonyultak.

Ezért a viszonylati statisztika soron lévő feladatai közül az egyik legfontosabb a minőségi eltérések figyelembe vétele:

A nem gazdaságos, illetőleg felesleges szállítások nagyságának megállapításával kapcsolatban felmerült az a kérdés is, hogy szükséges-e ezek utólagos számbavétele, s nem lehet-e ezt helyes tervezési munkával teljesen kiküszöbölni.

Erre I. V. Kocsetov professzor „Vasúti statisztika” c. tankönyvében a következőképpen adja meg a választ:

„Hiba volna azt gondolni, hogy az egyszerűtlen szállítások felszámolása céljából elegendő volna olyan szállítási tervet készíteni, mely eleve kizárja az egyszerűtlen szállításokat. A szállítási terv megvalósítása folyamán gyakran előfordulnak a tervtől való eltérések, különösen a szállítmányok áramlási iránya tekintetében, és csak a statisztikai adatok figyelmes tanulmányozása nyújt lehetőséget arra, hogy az egyszerűtlen szállításokat feltárjuk és felvegyük a harcot ellene. A vasúti szállításnál még igen sok rejtett tartalék van a szállítások további racionalizálására és hatékonyságának fokozására. Az említett megfontolások nyilvánvalóvá teszik a szállítási statisztika rendkívül nagy fontosságát a szállítások racionalizálására, valamint a feleslegesen távoli, ellenirányú, rövid távolságú és ehhez hasonló egyszerűtlen szállítások megszüntetése szempontjából”.

Nagy Lajosné

A „Szocialista Statisztika Könyvtára”

című sorozat huszonhatodik számaként megjelent

N. G. Gracsev

Statisztikai csoportosítások

című műve.

Gracsev munkája részletesen ismerteti Leninnek és Sztálinnak a statisztikai csoportosításokról és az átlagszámok tudományos alkalmazásáról adott tanításait. Behatóan tárgyalja a statisztikai csoportosítások gyakorlati alkalmazását általában a szovjet statisztikában és különösen az iparban a tervteljesítés elemzésénél és a rejtett tartalékok feltárásánál, valamint a szocialista mezőgazdaság tanulmányozásánál. E könyv nélkülözhetetlen segítséget nyújt nemcsak a statisztikai dolgozóknak, egyetemi és főiskolai hallgatóknak, hanem a tervezőknek is.

Ára fűzve 11. — Ft, kötve 15. — Ft

Kapható az Állami Könyvterjesztő Vállalat könyvesboltjaiban