

SINEK VILÁGA



1983

2

Ambrus Zoltán	Vasutépítés és fenntartás, valamint a gazdasági szabályozás	45
Dr.Csillag Ferenc	Korszerűbb beruházási folyamatot!	46
Kiss László	A népgazdaság árrendszere és a vállalati ármunka	50
Szabó György	Az építési-szerelési munkák árképzése	54
Árva Kálmán	A MÁV építőipar szervezése	58
Zsadányi Péter	Bérgazdálkodás	60
Mányai Miklós	Munkanormák, teljesítményberezési rendszerek, munkabesorolások	63
Szamosi Aladár	A helyszíni bejárás és az organizációs terv	66
Kovács Sándor	A Számlázási Utasítás szerepe és alkalmazása	71
	A vasutépítés és pályafenntartás multjából	74
	Rövid hírek	77

Cimlapon: Dömping a gazdasági tájékoztatásban

Hátlapon: Vágányirányítás hagyományos módon

SINEK VILÁGA

A KPM Vasuti Főosztály-MÁV Vezérigazgatóság építési és pályafenntartási szerveinek és dolgozóinak oktatását és továbbképzését, valamint a műszaki fejlesztést szolgáló tájékoztatója

Kiadja a 6.szakosztály

Szerkeszti a szerkesztőbizottság

Felelős szerkesztő: Ambrus Zoltán

Készült 1650 példányban a KPM Vasuti Főosztály Ügykezelési és Gazdasági Hivatal nyomdájában. Felelős vezető: Szabó László

Megjelenik negyedévenként kézirat gyanánt

Engedély száma: 113.409/1981.

VFo. 983.492

VASÚTÉPÍTÉS ÉS FENNTARTÁS

Valamint a gazdasági szabályozás



Ambrus Zoltán
mérnök főtanácsos
üzemgazdasági osztályvezetőhelyettes
a MÁV Vezérigazgatóságán

A népgazdaságban hozott szigorubb gazdasági intézkedések a MÁV gazdálkodásának elveiben is változásokat eredményeztek. A VI.ötéves terv időszakára a számítások alapján szükséges 1700-1800 vkm pályakorszerűsítés helyett csak 1300-1400 vkm elvégzésére kerülhet sor. A MÁV selejtezési politikáját is kénytelen volt felülvizsgálni és kimondta, hogy a VI.ötéves terv időszakától mind a pályákat, mind a járműveket a forgalombiztonság határáig ki fogja használni, vállalta ezzel az elavult technika üzemeltetésével járó, szűkebb műszaki lehetőségeket, nagyobb üzemeltetési és fenntartási költségeket. Ugyancsak a VI.ötéves tervben került megfogalmazásra, hogy "A nemzetközi tapasztalatok alapján, a vasutüzemben a fenntartásra az állóeszközök bruttó értékének 3,5 - 6,0%-át kell fordítani. A MÁV-nál 1980-ban ez 3,9% volt. Ezt az arányt a VI.ötéves terv végére 4,5 - 5,0%-ra kell növelnünk."

Ebben a helyzetben szükségessé vált a 101.319/1973. /MÁV Hivatalos Lap 1974. évi 2.szám/ számú, az állóeszközök fenntartási tevékenységének elhatárolására vonatkozó utasítás pontosítása, mely 102.057/1983.1.D.szám alatt történt meg.

Az 1983.évben induló munkáknál a költségvetések szétbontását már eszerint kell végezni. Az áthuzódó munkáknál 1982.december 31-ig el nem végzett teljesítményeket szintén szét kell bontani fenntartásra és beruházásra. 1983.évben még további változások következtek be, illetve várhatóak.

1980.február 11-én jelent meg a 3/1980./I.19./ ÉVM-ÁH számú rendelet az építési-szerelési árakról, majd az azt kiegészítő 3/1982./I.20./ ÉVM-ÁH rendelet, melynek értelmében a korábbtól eltérően szabad árformába tartozik - többek között - a meglévő építményen végzett valamennyi beruházási munka.

A közlekedésépítés területén az ÉVM-KPM közös állásfoglalása szerint a vasuti pályakorszerűsítési munkák közül például szabad árforma vonatkozik azokra a nyíltvonalai pályaszakaszokon végzett munkákra, amelyeknél az új nyomvonal az átépítendő nyomvonaltól legfeljebb az állomásköz hosszának a 33%-ával és a 4 m oldalirányú eltolódásnál nem nagyobb mértékben tér el.

1983.január 1-ével hatályba lépett a MÁV Árképzési Szabályzata, mely 110.800/1982.4.D.szám alatt került kiadásra.

1982.augusztus 5-én jelent meg a 103.532/1982.számú utasítás a beruházások műszaki tervezéséről /MÁV Értesítő 1982.évi 3.számú/. Eszerint a megvalósítási tervdokumentációt részben vagy egészben az építési főnökségek dolgozzák ki. Az építési főnökségeknek 1983.december 3-ig úgy kell fejleszteniük tervező csoportjait, hogy az utasítás szerint szabályozott tervező munkamegosztás ellátására alkalmasak legyenek.

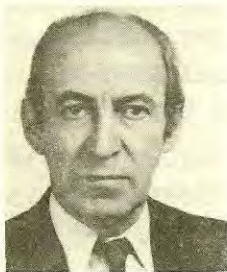
1983. évben kiadásra kerül a házilagos kivitelezésben végzett vasuti felépítményi munkák teljes áras ÉKN kötete.

1983. január 1-én lépett életbe a MÁV új bérszabályozási utasítása 100.511/1983. szám alatt /MÁV Értesítő 1983. évi 5. szám/, mely az eddigi központi bértömegszabályozás helyett központi bérszínvonal szabályozás alkalmazását rendelte el.

A felsorolást lehetne még folytatni a szervezési intézkedésekkel, a gazdasági szabályozók egyéb változásaival, stb.

Az előzőekben csak hat olyan utasítást, rendeletet soroltam fel, amelyek alapjaiban változtatják meg gazdálkodásunkat. Ezért tartottuk szükségesnek, hogy azon dolgozóink részére, akiknek a munkáját legközvetlenebbül érintik a változások, továbbképző tanfolyamot indítunk. Így került sor 1983. január 24-28. között Zánkán, az építőipari kalkulátorok részére továbbképző tanfolyam megrendezésére. Mivel a változások jóval több dolgozó munkáját érintik, úgy döntöttünk, hogy a tervezett előadások anyagát a Sínek Világában is közzétesszük, hogy ezzel is segítsük feladataink jobb végrehajtását.

- . -



Dr. Csillag Ferenc
főtanácsos
beruházási osztályvezetőhelyettes
a MÁV Vezérigazgatóságon

KORSZERŰBB BERUHÁZÁSI FOLYAMATOT!

A magyar gazdaság utóbbi három évében a legtöbb kritika a beruházási szférát illette. A bírálatnak az alapja, hogy a gazdaságvezetésnek a beruházási folyamatot sikerült a legkevésbé kézben tartania.

Az 50-es években a tervutasítás rendszerének nyomasztó, bürokratikus terhe fosztotta meg a beruházások tervezését és műszaki-gazdasági előkészítését tényleges közgazdasági és műszaki tartalmától, majd a 60-as évek felemás rendszeréből a gazdaságirányítás új rendje megmutatta ugyan a kiutat, mégis az elmúlt évtizednek az egész világ gazdaságát megrázó eseményei a jó kezdet töretlen ívű fejlődésének gátjává váltak. Napjainkban a beruházási tevékenység megjavítása a gazdaságpolitika homlokterébe került, de az ehhez fűződő remények és eredmények eltérőek. A hibák kijavításának eszköze: a szabályozás.

A XVIII. század nagy államtudósának, Montesquieunek szellemes megállapítása szerint "kétféle romlottság van: az egyik, amikor a nép nem tartja meg a törvényeket, a másik amikor a törvények rontják meg a népet. Ez gyógyíthatatlan baj, mert magában az orvosságban rejlik." A tanulság, hogy a rossz törvényeket meg kell változtatni, s ez a felismerés Montesquieu óta minden gazdaságpolitika célja. Vonatkozik mindez természetesen a beruházási folyamatra is.

A feltételek megváltozása azonban nem vezethet a mult feltétlen tagadásához. De - visszatérve a beruházáspolitikára - a korábbi mennyiségi szemléletet meg kell változtatni, s azt a csupán látszatra korszerűbb naturális szemlélettel sem szabad felváltani, hiszen a gazdasági tervek forintban mért százalékos teljesítésének értékelése helyett ugyanezt naturális mértékegységekben elvégezve, még mindig csak a mennyiséget, a mennyiségi teljesítmény mérését végeztük el, a minőség, a gazdaságosság, a hatékonyság helyett. A beruházásoknak pedig ez az igazi, a tényleges eredménye: milyen mértékben vált általuk gazdaságosabbá és hatékonyabbá a vasut üzemeltetése. A korszerűség az ebben a szemléletben történő gondolkodást teszi szükségesé, s ez a nézet máris az árakra, a költségekre, azok alakulására és viszonyára irányítja a figyelmet.

A beruházási folyamat egységes, és az eltelt évtizedek során annak ma már klasszikus periódusai alakultak ki így: a beruházások gazdasági tervezése, műszaki-gazdasági előkészítése és azok megvalósítása. A kalkulációnak, az áraknak és költségeknek mind a három szakaszban egyaránt - nem is jelentéktelen - szerepe van.

A beruházások gazdasági tervezése

A beruházások tervezése azok hosszútávú, középtávú /ötéves/ és éves tervének kidolgozását, egyeztetését és jóváhagyását jelenti. A hosszútávú tervezés alapja a vasut műszaki fejlesztési tevékenysége. A műszaki fejlesztés eredményeként kell az állóeszköz-állományt a korszerű technikai és technológiai folyamatok alapján továbbfejlesztetni. Ennek egyik eszköze a beruházás. A műszaki fejlesztés és a hosszútávú tervezés egymással összefüggő folyamat. 1966 óta a vasuti szakágazatok látják el a műszaki fejlesztéssel járó szakmai feladatokat, a tervgazdasági szakszolgálat koordinálása mellett. Ennek alapján készülnek a hosszútávú fejlesztési koncepciók és tervek is.

A hosszútávú tervekben előirányzott fejlesztési feladatok a középtávú tervekben realizálódnak. A középtávú tervezés célja, hogy öt éves időtartamra a források, a kapacitások és a folyamatban lévő beruházások még hátralévő ütemének számbavételével, a hosszútávú tervek és a területi információk alapján meghatározza az elkövetkező tervidőszak beruházási feladatait. A középtávú tervezés résztvevői tehát: a területi szervek /beruházók és üzemeltetők/ mint információ szolgáltatók /részben a folyamatban lévő munkákra, részben az elengedhetetlenül szükségessé vált állóeszköz pótlásokra vonatkozóan/; továbbá a szakági szakosztályok a területi információs anyag értékelésében és a tervezett új fejlesztések megválasztásában, illetve sorrendiségük meghatározásában; végül a tervapparátus, a gazdasági tervek egyéb fejezeteivel, továbbá a költségvetési /OT/, pénzügyi /MNB, ÁFB/ szervek országos, illetve tárcaszintű előírásaival való összhang biztosítása és a középtávú terv teljeskörű koordinációja tekintetében.

Az éves beruházási tervek a középtávú tervben előírt célok ütemezett megvalósítását irányozzák elő. A középtávú és éves tervezés egymástól el nem választható központi feladatot jelent. Az éves tervezés is a területi információkra támaszkodik a folyamatban lévő beruházások ütemeinek megállapítása terén, és mind a fejlesztési feladatok, mind a kapacitások tervezése során a szakági szakosztályok közvetlen közreműködésével történik. A gazdasági tervezés során a beruházás költségeit a költségbecsléseknél haladottabb módszerrel, az információként rendszeresen gyűjtött, s a változások folytán karbantartott, fajlagos egységköltségekkel célszerű meghatározni.

A beruházások műszaki-gazdasági előkészítése

Az előkészítő tevékenység azt a célt szolgálja, hogy a középtávu és éves álló-eszközfejlesztési tervben szereplő egyes beruházások elhelyezéséről és jóváhagyásáról, a beruházás megvalósításának engedélyezéséről megalapozottan dönteni lehessen. Ennek érdekében a beruházás előkészítése keretében, a különböző engedélyokmányokban meghatározott műszaki-gazdasági paramétereket - a beruházási kategóriák követelményeihez igazodó tartalmu és részletességi -, gazdaságilag és műszakilag megfelelően kidolgozott dokumentációval kell igazolni. Ehhez alapul szolgálnak a népgazdasági tervben meghatározott gazdaságpolitikai irányelvek, a vasut beruházás-politikai célkitűzései, a közlekedéspolitikai koncepció, a hosszútávu fejlesztési tervek, a különféle műszaki-gazdasági koncepciók, valamint a regionális rendezési tervek. A beruházásokat az előkészítés során hozott döntéseknek megfelelően kell megvalósítani.

Az előkészítés keretében az alapvető utakat és lehetőségeket tanulmányok, előkészítő tervek, alternatívák és vázlatok kidolgozásával lehet megvizsgálni, és a legkedvezőbb megoldást kell - a gazdasági tervvel mindig egyeztetve - elfogadásra, jóváhagyásra előterjeszteni.

Az előkészítéshez szükséges dokumentáció így kettős célt szolgál:

- mint gazdasági és közlekedéspolitikai döntés, alapját képezi az éves beruházási tervekben az anyagi szükséglet tervezésének, és
- alapvető döntésnek tekintendő a további műszaki tervezésben.

A beruházásokat - anyagi-műszaki összetételüktől függetlenül - kivétel nélkül elő kell készíteni. Az anyagi-műszaki összetétel az előkészítés módját, a beruházás nagysága pedig az előkészítés mélységét határozza meg. Más jellegű és tartalmu előkészítést igényelnek az építési-szerelési munkával megvalósuló fejlesztések, és más a beszerzéssel realizálható beruházások /járművek, berendezések, műszerek, stb./.

Fontos szabályozási szempont a vasuti beruházások előkészítésénél, hogy - a jogszabályok adta keretek és lehetőségek mellett - mind az állami, mind a vállalati döntési hatáskörbe tartozó beruházások műszaki-gazdasági előkészítése azonos rendszerben történjék.

Az előkészítés keretében azt kell biztosítani, hogy a tervezett fejlesztés alapvető és meghatározó műszaki-gazdasági paraméterei kerüljenek kidolgozásra, és a komplexitáshoz fűződő érdekek címén az anyagi lehetőségeket meghaladó költséges vagy éppen pazarló létesítmények semmiképpen se kerülhessenek a programba. Viszont minden, a zavartalan és korszerű üzemeltetéshez szükséges feltételről gondoskodni kell csakugy, mint a megvalósítás eszköz-szükségletéről, hogy a beruházás műszakilag elhatárolható módon, ütemezetten kerüljön megvalósításra. A pénzügyi feltételek között fontos, hogy költségbecslés helyett reálisan számított költségelőirányzatra épüljenek az előkészítő okmányok, amelyek - ha egyelőre még nem is a költségvetés mélységében árelemzettek, de - mindenképpen a konkrét fejlesztés adottságait figyelembe vevő, ahhoz igazodó számításokon alapulnak.

Végül az előkészítő okmányoknak formailag jól áttekinthetőnek, rövidnek, szabatosan és világosan fogalmazottnak, illetve szerkesztettnek kell lenniük.

A beruházások megvalósítása

A beruházások megvalósítása, ha az építési-szerelési munkával jár, általában két megvalósítási ütemet jelent, ugymint a műszaki tervezést és a tényleges kiví-

telezést. Ez utóbbi vonatkozásában is beszélünk a gyakorlatban előkészítésről, de a kivitelezés előkészítésétől élesen el kell határolni a műszaki-gazdasági előkészítést, amelyről fentebb volt szó. A műszaki-gazdasági előkészítés ugyanis döntés-előkészítés, amelynek során az kerül elhatározásra, hogy megvalósuljon-e a szóbanforgó fejlesztés, és milyen műszaki-gazdasági paraméterekkel. A kivitelezés előkészítése időszakában a beruházás megvalósításának kérdése már eldőlt, és most a munka mielőbbi megkezdése érdekében szükséges intézkedéseket kell megtenni. Így: műszaki tervekről, hatósági engedélyekről kell gondoskodni, az építési terület szabaddá tételének érdekében szükséges szanálásokat, áttelepítéseket, kiváltásokat kell elvégezni, meg kell szervezni a teljes kivitelezést /az esetek nagy részében a forgalom fenntartása mellett/, gondoskodni kell a zavartalan finanszírozásról, stb.

A vasut házilag műszaki tervezési munkáját ez évtől kezdődően folyamatosan és fokozatosan meg kell osztani a MÁV Tervező Intézet és az építési-szerelési munkát végző főnökségek között. A munkamegosztás alapja az, hogy a MÁV Tervező Intézet fokozottabb mértékben vegyen részt a beruházások műszaki-gazdasági előkészítésében, és az Intézet készítse el a kivitelezéshez szükséges megvalósítási terveket, míg az építési főnökségek tervező csoportjai dolgozzák ki

- a nyomvonalváltás nélküli, nem komplex felépítménycserék tervét,
- a mintatervek és tervezési irányelvek alapján elkészíthető műtárgyak tervét,
- az emeléstechnikai és építésszervezési terveket,
- a felvonulások terveit,
- az ütem- és organizációs terveket, és
- a költségvetések elemzett költségkiírási részét /esetenként a teljes költségvetést is/, hogy csupán a legfontosabbakat emeljük ki.

Az utóbbi érdekében minőségileg magasabb szintre kell emelni az organizációs eljárást, amelynek keretében a költségek alapjául szolgáló, a tényleges helyzetből adódó valamennyi kérdésben az érdekelteknek /beruházó, tervező, kivitelező/ meg kell állapodniuk, illetve a vitás kérdésekben már ekkor döntést kell kérniük. Ha a költségképzés a továbbiakban az organizációs eljárás eredményére épül /szállítási távolságok, anyagdepóniák, felvonulási utvonalak, munkaszervezés, stb./, akkor a kalkulátor és árelemző munkája biztos alapokon fog nyugodni, s az általa számítottak a későbbiekben sem fogják vita tárgyát képezni. Ez pedig a biztonságos és gazdaságos kivitelezésnek mindenképpen az alapja.

A megvalósítás másik kulcskérdése a kivitelezés: az építési illetve szerelési munka. Napjainkban a legnagyobb érdeklődés a vállalkozási formák iránt nyilvánul meg, alaposan megnőtt a vállalkozási kedv. Ez helyes és éppen ideje, hogy mi is az aktív piaci verseny mezejére lépjünk.

Azzal is számolni kell, hogy önmagában a kisvállalkozások nem fogják megváltani a magyar gazdaságot: a nagyvállalatoknak is gazdasági és gazdaságos vállalkozássá kell válniuk. A vállalat szó etimológiailag vállalkozást jelent, de - s ez alól mi sem vagyunk kivételek - távol állunk vállalatunk, üzemünk, önállóan gazdálkodó, elszámoló egységünk ilyesféle felfogásától, még inkább az ilyen szemléletű munkavégzéstől. Az 50-es évek szocialista nagytakarítása ezt is kidobta a piac, a verseny, a nyereség és egyéb intézményekkel együtt. Közvetlen feladatunk tehát, hogy ennek a nagyvállalati vállalkozásnak a becsületét és tekintélyét helyreállítsuk. S ebben döntő szerep jut azoknak, akik - a beruházások és azok megvalósítása terén - árakban, költségekben, gazdaságosságban és hatékonyságban gondolkoznak,

mert csak az a beruházás hatékony, amelynek megvalósítása gazdaságos, és amelynek révén a vasut üzemvitele /ebbe a kereskedelem mindenképpen beleértendő/ nagyobb nyereséget tud elérni.

.....

Beruházási rendszerünk nagy változások előtt áll. Gazdasági tervezésünkben az új formák mellett /folyamatos tervezés számítástechnikai eszközökkel/ megnő a hatékonyság vizsgálatának kérdése; műszaki-gazdasági előkészítésünk folyamatában a beruházási főmérnök vezette munkacsoport a technikai és technológiai kérdésekkel azonos szinten vizsgálja majd az építés-szervezés optimális eshetőségeit és a gazdaságosságot; s a megvalósítás keretében előtérbe kerülnek az új, korszerűbb vállalkozási formák. Mindez azt jelenti, hogy a szabályozásnak alá kell rendelni a szervezést, a gazdaságosságnak pedig uralkodó szemponttá kell válnia a szabályozásban.

Ma is időtállóan érvényes Széchenyi István gondolata, amelyet a Hitelben fogalmazott meg: "nem tudunk nem mozdulni, s mert mozdulnunk kell: előre."

- . . -



Kiss László
tanácsos
árszakértő
a MÁV Vezérigazgatóságon

A népgazdaság ÁRRENDSZERE és a VÁLLALATI ÁRMUNKA

A magyar árrendszer legfontosabb jellemzői

A magyar árrendszer

- négyes tagoltságu,
- három centrumos,
- kétszintű és
- többcsatornás.

A magyar árrendszer tagoltsága megnyilvánul abban, hogy

- a belföldi árak elkülönülnek a külkereskedelmi áraktól,
- a termelői árak a fogyasztói áraktól, valamint
- az árképzés feltételei eltérőek a vállalati, a szövetkezeti és a magánsektorban.

Az elkülönülés megnyilvánul abban is, hogy

- a termelői árpolitika az önfinanszírozást lehetővé tevő árak, díjak elérését tűzi ki célul,
- a mezőgazdasági árpolitika a tervezett munkás-paraszt jövedelemarány és a termelés szerkezet - népgazdasági célokkal összhangban történő - kialakítását,
- a fogyasztói árpolitika a kereslet- kínálat összhangjának megteremtését és az életszínvonalpolitika érvényre juttatását,

- míg a külkereskedelmi árpolitika a fizetési mérleg egyensúlyának megteremtését tekinti elsődleges célnak.

Az árcentrum meghatározásának kérdése mindig is frekventált pontja volt az árrendszernek. A gazdasági reform bevezetésekor, 1968-ban az árcentrum fogalma a társadalmilag szükséges ráfordításokkal kapcsolódott össze. A nemzetközi kereskedelemben tapasztalható fokozatos cserearányromlás nyomán bekövetkezett fizetési mérlegegyensúly megbomlása arra kényszerítette a gazdasági vezetést, hogy az árcentrum kérdésében is továbblépjen.

A társadalmilag szükséges ráfordítások helyett csak a társadalmilag indokolt ráfordítások ismertethetők el az árban. Az árrendszer 1981.évi továbbfejlesztésekor pedig a világpiaci árakhoz való /közvetlen/ igazodás mint objektív mérce lett a gazdálkodó szervek /egy része/ elé állítva.

A háromcentrumos árrendszert a következő táblázattal lehet szemléltetni:

Á r c e n t r u m Tevékenység	Kompetitív	Nem kompetitív	
		Árarányosítás	Onköltség
Ipar	70	10	20
Mezőgazdaság	-	100	-
Építőipar	-	-	100
Közlekedés	-	100	-
Egyéb	-	30	70
Ö s s z e s e n :	35	35	30

Kompetitívnek nevezzük az árképzést, ha

- a természeti erőforrások /energiahordozók és nyersanyagok/ belföldi értékelése a világpiaci /nem rubel elszámolásu/ importárakhoz,
- a készárak belföldi árképzése pedig a világpiaci /nem rubel viszonylatu/ exportárakhoz

igazodik.

Az árrendszer fejlesztésének keretei között nagy hangsúlyt kapott annak vizsgálata, miképpen lehet a nem kompetitív termelési ágakban az önköltségi árképzés energia- és anyagpazarlásra ösztönző jellegét megszüntetni vagy legalább csökkenteni. Ilyen megfontolások alapján került elhatározásra - ott, ahol erre lehetőség nyílt - az árarányosításon alapuló árképzés. Az árarányosítás a helyettesítési viszonyban lévő cikkek és szolgáltatások körében alkalmazható árképzési elv. A közlekedésben például az egyes közlekedési ágak helyettesítési kapcsolatban, azaz versenyben állnak egymással.

A nem kompetitív szférában az árcentrum: a piac által elismert, társadalmilag indokolt ráfordítás.

Az árrendszer kétszintűsége

1968 és 1979 között negatív kétszintűség - a fogyasztói árak árszínvonala alacsonyabb, mint a termelői árak árszínvonala - volt tapasztalható. Az 1979.évi fogyasztói áremelések révén mintegy 9%-os forgalmi adót építettek be a fogyasztói árakba, s ezzel megvalósult a pozitív kétszintűség.

A többcsatornás árrendszer

Az eszközlekötési járulékok és az illetményadó árba való beépítési /és befizetési/ kötelezettség 1980.évtől történő megszüntetésével a vállalatoknál képződő jövedelmek elvonása kevesebb csatornán /jogcímen/ történik. Ilyen elvonási csatornák: nyereségadózás, az amortizációs központosítás.

A MÁV Árképzési Szabályzatának lényeges jegyei

Az árképzési szabályzat szükségessége

A MÁV árképzési és áralkalmazási gyakorlatát - az 55/1979./XII.20./ ÉM-ÁH számú rendelet szerint - szabályzatban köteles rögzíteni. Az árképzési szabályzat célja:

- a vállalati belső árképzés /MÁV elszámolóárak/ képzésének,
- a kimenő számlák /illetve a mellékletét képező árvetések/ készítésének szabályozása, valamint
- a vállalathoz /illetve annak szervezeti egységeihez/ beérkező számlák és árvetések érdemben történő felülvizsgálatához megfelelő szakmai eligazítást biztosítani.

Az árképzési szabályzat egyben a betanítás és az ellenőrzés eszköze is.

Az árképzési szabályzat alkalmazási köre

A 110.800/1982.4.D.számon kiadott árképzési szabályzat a MÁV alaptevékenységén kívüli tevékenységének árképzési előírásait tartalmazza, kivéve az építőipari tevékenységet, amelynek - a vállalaton belüli sajátosságok figyelembevételével történő - szabályozása 1983-ban fog megtörténni.

Az árképzési szabályzatban rögzített előírások betartása a MÁV egész területén kötelező.

Az árképzési szabályzat tartalmi, szerkezeti felépítése

Az I.fejezet az árképzésre vonatkozó általános előírásokat rögzíti. Ezek többnyire nem kötelező erejű előírások, hanem irányelvek, például az árak változtatásának gyakoriságára vonatkozóan, valamint ajánlások és alternatívák, például a szerződésekben kikötött árak meghatározásának lehetőségeiről.

A II.fejezet - az egyes tevékenységfajták jellegének megfelelően - konkrét előírásokat tartalmaz:

- a figyelembe vehető ártényezők módjáról és mértékéről,
- az egyes ártényezők tartalmáról és meghatározásuk módjáról, valamint
- az árképzéssel és áralkalmazással összefüggő kapcsolódó feladatokról.

A szabályzat igen fontos részét képezik a mellékletek /összesen 11/. Ezen belül is jelentős az ABC sorrendes, témakörök szerint rendezett jogszabálymutató /2.sz.melléklet/, amely nemcsak a kimenő, hanem a beérkező számlák érdemi felülvizsgálatához is biztosítja az alapvető információkat /illetve információs forrásokat/. Jól használható ezenkívül még a 7.sz.melléklet, mely az árvetések készítésénél alkalmazható ugynevezett kalkulációs kulcsok összefoglaló táblázatát tartalmazza. Megjegyzésre érdemes, hogy az árképzési szabályzat Pénzügyi Szakosztály által történő aktualizálása döntő módon a 7.sz.mellékletben szereplő kalkulációs kulcsok évenkénti változtatásával /formailag a 7.sz.melléklet újbóli kiadásával/ történik.

Az árképzési előírások néhány lényeges tartalmi változása

Alapelvekben történt változás, hogy az idegen felekkel nem egyszerűen a költségeket, hanem a megrendelt vagy a károkozás miatt szükségszerűen elvégzendő munkák szolgáltatási díjait kell kiszámlázni. A számlába állított tételeknek azonos kalkulációs mélységűeknek kell lenniük /II.fejezet 6.pont/.

Számítási módokban történt változás, hogy megváltozott a nyereség vetítési alapja a szolgáltatásoknál, az önköltségi pótlék vetítési alapja a kirendelt dolgozók önköltségi pótlékának meghatározásánál, a közvetlen anyagköltség árvetésbe állított összegének meghatározása a károkozásoknál, valamint a bérleti díjak meghatározása ugynevezett átalánykulcs segítségével történik.

Szabályozásra kerültek az alábbi - az árszabályozás szempontjából eddig kívülrekedt - tevékenységek:

- adat- és másolatszolgáltatás,
- közüzemi szolgáltatások jelentős része, valamint az ujonnan belépő tevékenységi formákkal /kisüzemi termelők tevékenységével/ kapcsolatos árképzés.

Árképzési gyakorlatunk továbbfejlesztésének irányai és feltételei

A magyar árrendszer továbbfejlesztésének egyik lényeges célkitűzése: a kompetitív és a nem kompetitív árképzési szféra közeledjen egymáshoz. A gyakorlatban ez a nem kompetitív szférában történő árképzés hatósági előírásainak megszigorodását, s azok betartásának fokozottabb számonkérését jelenti.

A vállalati ármunka javításának előfeltétele az, hogy a MÁV minden szervezeti egységénél /1983.december 31-ig minden önálló elszámolási egységnél/ legyen áras munkakör és az kerüljön betöltésre. A szervezeti egységek árasait a gazdasági döntések előkészítésébe fokozottabban be kell vonni.

A szervezeti kérdések megoldásával párhuzamosan tovább kell javítani az árképzés és az önköltségszámítás összhangját, az önköltségszámítás árképzéscentrikus átalakítását el kell végezni.

Az árképzési gyakorlatunk továbbfejlesztésének fő vonala: az árképzési elvek egységesítésére és a kalkulációs kulcsok - szervezeti egységek szerinti - differenciálására való törekvésben foglalható össze.

- . -



Szabó György
felügyelő
árcsoportvezető
a MÁV Vezérigazgatóságon

AZ ÉPÍTÉSI - SZERELÉSI munkák ÁRKÉPZÉSE

Az építési-szerelési munkák árképzéséről a 3/1980./I.19./ ÉVM-ÁH, valamint az alaprendelkezést kiegészítő és módosító 3/1982./I.20./ ÉVM-ÁH számú rendelet intézkedik.

A módosító rendelet - sok egyéb változás mellett - 1982.január 1-i érvénnyel a meglévő építményeken végzett munkákat - értékhatárra való tekintet nélkül - átsorolta a szabad árformába. Gyakorlatilag ez az intézkedés a házilagos kivitelezésben végrehajtott építési tevékenységünk mintegy 90 százaléknál árforma változtatással járt. A szabad árak alkalmazásánál az árrendelet előírja, hogy a vállalkozó az árak képzésére vonatkozó adatokat Árvetési Szabályzatba köteles foglalni. Ezt a szabályzatot lenne hivatott pótolni az Árrendelet MÁV Végrehajtási Utasítása, amely körülbelül 80%-ban készen áll. A VU részletesen szabályozza a házilagos kivitelezésben végrehajtott építési-szerelési munkák árképzési előírásait, árformára való tekintet nélkül.

Továbbképző oktatás keretében a VU várható előírásai részletesen megtárgyalásra kerültek. Ezekből - a teljesség igénye nélkül - a következőket tartom szükségesnek megemlíteni:

Anyagköltség

- a/ Közvetlen anyagköltség számításánál, árformára való tekintet nélkül, az ÉKN anyagnormáit változatlanul alkalmazni kell. Utánpótlási árként a MÁV Anyagszámlajegyzékben az organizáció évének január 1-én érvényes elszámoló árait kell figyelembe venni.
- b/ Fuvarköltség számításánál, maximált ár esetében az ÉKN 15.fejezetében foglaltakat kell értelemszerűen alkalmazni, szabad árnál az érvényben lévő önkezelési fuvarköltség az előírányzás alapja, közuti fuvarozás esetén mindkét árformánál a 15.fejezetben foglaltakat kell alkalmazni.
- c/ Rakodási költségeknél maximált árformában az ÉKN 15.fejezetében foglaltak alapján kell eljárni, szabad ár esetén a normaidőt az Építőipari Munkanormák megfelelő tételeinek alkalmazásával, a bérköltséget pedig a VU-ban közölt óraköltségek alapján kell meghatározni.

D i j

a/ Bérköltség számításnál

- maximált ár esetén az ÉKN táblázatokban közölt díj az időközbeni módosítások figyelembevételével változatlanul alkalmazandó;
- szabad árformába tartozó építési-szerelési tevékenységnél a megfelelő ÉKN

táblázatok időértékeinek változatlan alkalmazásával, a VU-ban közölt óraszor-zókkal és építésvezetőségi általánossal kell a díjat képezni.

Az új óraszor-zók az alapbéren kívül tartalmazzák a tényszámok alapján számítás-ba vett bérkiegészítő fizetéseket és bérpótlékokat /25%/, és ezek együttes összegére számított közterheket /30%/.

A bércatetóriánkénti új óraszor-zók közül néhány:

	Maximált	Szabad
	ár esetén alkalmazandó óra-normák	
23. bércategória	20,10	27,00
32. "	21,40	32,00
33. "	22,70	35,00
43. "	27,70	40,00

b/ Gépköltség számításnál:

Az ÉKN táblázatokban közölt műszakóránormák és az 1983.január 1-én életbelépett műszakóráköltségek alapján kell a gépköltséget meghatározni.

c/ Építésvezetőségi általános költség:

- maximált árforma alkalmazása esetén az Árendeletben közzétett százalékos kulcsok változatlan alkalmazásával,

- szabad árformánál a VU-ban megjelölt értékek figyelembevételével

kell az építésvezetőségi általános költséget számítani.

A VU-ban tervezett pótlékkulcs mértéke, például:

földmunkánál, irtásban 20%
egyéb munkánál 45%

Az előzőekben ismertetett szabad árforma alkalmazása esetén számítható ár-képzési tényezőknek az építmény anyagköltségére és díjára gyakorolt hatását több költségvetésnél mérték, természetesen a közvetlen anyagköltségeket azonos árszinten vettük figyelembe. A maximált áras költségvetéseket 100%-nak véve, a változások a következők:

- anyagköltségben a csökkenés mértéke 4,0-5,0 %-os
- díjnál a növekedés 17,0-20,0%-os
- anyagköltségre és díjra együttesen mintegy 2,0%- os
csökkenést eredményez.

Járulékos költségek

Az osztályos díjak, a különleges körülmények miatt keletkező többletköltségek, a pót- és tervmódosításos munkák előirányzásával kapcsolatban nem kívánunk az Ár-rendelet előírásán számottevő változtatásokat tenni, gyakorlatilag mindkét árforma alkalmazása esetén az előirányzás módja és mértéke azonos lesz.

A különleges körülmények közötti munkavégzés többletköltségeire megpróbálunk az alkalmazott technológiák és a munkaterületek függvényében egy általánosan alkal-mazható kulcsrendszert kidolgozni, de ez csak a VU kiadása, megjelenése után vár-ható.

Anyagárkülönbözések

A továbbképzés során talán ennek a járulékos kulcsnak, illetve az érvényesíté-

sének módja váltotta ki a legnagyobb vitát. Meg kell jegyezni, hogy az oktatás előtt egyöntetű véleményünk az volt, hogy a három változat közül a VU-ban kötelezően a tételes árháritást írjuk elő, de az elhangzott hozzászólások alapján álláspontunkat kénytelenek voltunk felülvizsgálni, és a jogos kívánalmaknak megfelelően megváltoztatni. Főleg a magasépitményi és hidépitési munkáknál az anyagok sokasága nem teszi lehetővé az anyagárkülönbözetek tételes átháritását, illetve olyan nagyságrendű többletmunkával járna, amely nem állna arányban az így kimunkált értékkel. Várhatóan a tételes átháritást csak a 65.fejezetnél írjuk elő, az anyagok árának változásából eredő költségeltéréseket - az összes többi munkánál - az árháritóság által időszakonként közzétett árkülönbözeti mutatók alapján érvényesíthetik a kivitelezők.

Anyagigazgatási költség

Maximált ár alkalmazása esetén az előirányozható pótlékkulcs 2%. Szabad árnál - az előző két esztendő tényköltségeit számítva - nagymérvű változás nem várható, feltételezhetően nem változtatjuk meg a 2%-ot. Több hozzászóló kifogásolta a kulcs alacsony értékben való meghatározását, hivatkozva az ÉPIR-terv engedélyezett 4,5%-os anyagigazgatási költségkulcsra. Szeretnénk felhívni a figyelmet, hogy szabad ár alkalmazása esetén is csak a tényköltségeket lehet a vállalkozónak, kivitelezőnek felszámítani, ami jelenleg körülbelül 2%-os értéknek felel meg. Az Árrrendelet szellemével ellentétes és nemkívánatos, hogy egy magasabb kulcs alkalmazásával többlethasznót biztosítsunk a kivitelezőnek, olyan hasznót, amelynek eléréséért semmit nem tett.

Bruttó fedezet

Maximált árformánál az Árrrendelet szerint kell eljárni. Szabad árformánál a bruttó fedezet mértékének meghatározásánál még nem született döntés.

Itt kívánjuk differenciáltan figyelembe venni az egyes tevékenységek /vasuti felépitmény, magasépitmény, hid, stb./ eltérő költségfeltételeit, a munkásellátási költségekben az egyes szolgálati helyek között mutatkozó nagymérvű költségeltéréseket. Gyakorlatilag ezt a járulékos költséget kívánjuk évenként karbantartani, és az előző év tényköltségeinek megfelelően korrigálni.

A teljesáras 65.fejezet kidolgozása

A teljesáras 65.fejezet kidolgozása a következők miatt vált sürgőssé:

- A tervező a jövőben csak költségbecsléseket készít, az organizációs bejárás összehívása és a kiviteli költségvetés készítése a kivitelező feladata /MÁV Értesítő 1983.évi 2.szám, 111.518/1982.számú utasítás/;
- a közvetlen anyagköltségek gyakori és nagymérvű ármozgása;
- a gyakorlott előkalkulációs létszám csökkenése;
- a szabad árformába tartozó építési-szerelési tevékenység kiszélesítése.

A teljesáras fejezet tartalmazza, szabad árforma alkalmazása esetén, szállítási távolság függvényében az anyagköltséget; a VU-nak megfelelő költségfeltételek alapján az építési és bontási díjat.

Anyagköltség kialakítása

Az anyagköltség meghatározásánál a többéves gyakorlatnak megfelelő organizációs feltételek alapján vettük számításba a közbelső depónián keresztül történő szállításokat, kocsikiállításokat, anyagvonat és TVG alkalmazásának szükségességét, valamint az összetett szállításokhoz kapcsolódó rakodási költségeket. Hét szállítá-

si övezet meghatározásával /0-50, 51-100....301-350 km/ egy összegben adja az anyagköltséget, ugyanakkor költségtényezőnkénti bontást is közöl. Az anyagköltség mellett a rakodásnál számításba vett normaórákat is tartalmazza.

Az anyagköltség ilyen formában való megjelentetése szükségtelessé teszi a munkaigényes fuvarélemzések készítését. Az organizációs bejárásnál csak a beszerzési és a felhasználási helyet kell rögzíteni, és ennek ismeretében a távolságnak megfelelő szállítási övezetben meghatározott anyagköltséget kell a kiírási részben figyelembe venni.

A költségtényezőnkénti bontás nagy segítséget nyújt a költségelemzésekhez, a felmentvénymegadási eljárások lebonyolításának meggyorsításához.

Dijak számítása

A normaóra szükségleteket általánosságban mintegy 10%-kal csökkentettük. A tényköltségeken alapuló új bérszorzők megállapítása mellett szükségtelessé tartottuk az eddigi 15%-os ugynevezett "munkahelyi szervezetlenségből adódó veszteség-idő" ilyen mértékben való megtartását, hiszen a normákban már szerepel 19% beépített idő /személyi szükségleti, pihenési és járulékos tevékenységi idő/. Ennek alapján a bérköltség számításának alapját képező komplex ÉKN munkaidőnormák +5%-ot tartalmaznak.

Ugyancsak csökkentettük a normaórákat a kitérőépítési munkáknál is. Miután a kitérők hossz- és keresztirányú tolására az ÉKN-ben külön tétel található, a 20+20 méteres tolások átlagértékeit az alpnormából kivettük, ezeket szükség szerint külön tételben kell előírányozni.

A szabad árforma alkalmazása esetén a díjakat a VU-ban megjelöltek alapján kell számítani. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy - a 65.fejezet kivételével - minden díjat kalkulálni kell. Ennek a nagymérvű többletmunkának, valamint az ebből eredő különbségek elkerülése végett tervezzük elsősorban a vasuti felépítményi munkákhoz kapcsolódó más fejezetek /pl. 21, 68. stb./ díjainak szabad árformás kidolgozását is.

Munkaelszámolások, felmentvénymegadások

A továbbképző tanfolyam tervezett tematikájából ez az előadás idő hiányában elmaradt, de az érdeklődésre való tekintettel a kiadás alatt álló utasításban lévő változásokra ezúton szeretnénk felhívni a figyelmet.

- A kétsávós költségvetési sémának megfelelően átdolgoztuk az utasítás mellékletét képező "Költségelszámolási jegyzőkönyv" mintát.

- A költségvetés készítési kötelezettséget a 150 eFt-ot meghaladó kutfurási munkáknál irtuk elő.

- A megtakarítások elemzését - értéktől függetlenül - építési-szerelési munkáknál 15%-ot, hidprovizórium építésnél 30%-ot meghaladó megtakarítás esetén kell elvégezni.

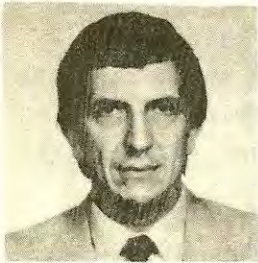
- A költségelszámolási eljárás lefolytatásának idejét - az eddig érvényes 30 nap helyett - 150 napban kívánjuk meghatározni. A tervezet felülvizsgálatánál a Pénzügyi Szakosztály ezt 90 napra javasolja csökkenteni. Valószínűleg a bizottság ezt a módosítási indítványt elfogadva, az eljárás lefolytatását 3 hónapban határozza meg.

Fenti változtatásokon túlmenően az elmúlt év során, ellenőrzéseink alkalmával tapasztalt kisebb-nagyobb hiányosságokra szeretnénk a figyelmet felhívni:

- A kötelező anyagelszámoltatások felhasználásai nem az előírásnak megfelelően, a befejezett munkák anyagablóiból készülnek, hanem AK jegyek alapján. Az eltéréseket százalékos arányban nem dolgozzák ki.
- Tullépéses munkáknál az igazolások általánosságokat tartalmaznak, még ott is, ahol a tullépés mértéke pontosan meghatározható.
- Nagymérvű megtakarítások indoklásánál az előzőekben elmondottak méginkább igazak. Sok esetben jó munkaszervezéssel, ujitással magyarázzák a megtakarítás nagyságát. Érthetetlen, hogy ujitás szerinti kivitelezésből eredő megtakarításnál miért nem tudnak pontos összeget írni, hiszen az ujitási díjat a hasznos megtakarítás - gazdaságossági számítás - alapján állapítják meg.
- Sok helyen tapasztaltuk, hogy a munka leszámolásra való előterjesztése és a felmentvény megadása között több hónap telik el, még akkor is, ha a munka anyagelszámoltatása rendben megtörtént, és a gazdasági eredmény nem kíván igazolást.

Fentiekkel ellentétben nagyon jó munkát végez ezen a területen a Celldömölki Építési Főnökség. Igazolásai számszakilag kidolgozottak, pontosak, könnyen ellenőrizhetők. Ugyancsak dicséretes a Miskolci és a Szentesi Építési Főnökség ilyen irányú tevékenysége is.

- . -



Árva Kálmán
mérnök tanácsos
üzem- és munkaszervezési szakosztályvezető
a MÁV Vezérigazgatóságon

A MÁV ÉPÍTŐIPAR SZERVEZÉSE

A MÁV szakmailag és területileg sokrétűen tagolt tevékenységéből adódik, hogy felépítésében keveredve jelennek meg a klasszikus /a lineáris, a törzskari és a funkcionális/ szervezeti formák, de egyre több területen találkozunk már a korszerű, "egészlátásra" törekedő, rendszerszemléletű, dinamikus modellek alkalmazásának kezdeményezésével is.

A MÁV építőipara sem jellemezhető tisztán egy típusu szervezeti modellel. A MÁV építőipar kapcsolatrendszerében:

- az építőipar és a vasuti üzem,
- az építés és a fenntartás, valamint
- beruházók, a műszaki tervezők és a kivitelezők viszonya az, ami áttekintést érdemel.

Az építők /fenntartók/ és a vasutüzem érdekei ellentétesek. Míg a pályán és berendezésein dolgozók építésgazdaságossági szempontok által vezérelve hosszú vá-

gányzári időket követelnek, addig a vasutüzem a forgalom lehető legkisebb mértékű zavarásához ragaszkodik az üzemi költségek csökkentése érdekében. A szakszolgálatok ilyen jellegű szembenállását minden esetben az összvasuti érdek figyelembevételével kell feloldani. A vágányzári idő függvényében az üzemi és építési költségtöbbletek optimuma határozza meg az optimális vágányzári időt, amitől lehetőség szerint nem szabad eltérni.

Az építés és fenntartás kapcsolatára az egymáshoz való közeledés jellemző.

Az építési munkák többsége rekonstrukció, ami a legnagyobb fenntartási ciklusként fogható fel. Annak ellenére, hogy a mai irányítási rend szerint az építés és fenntartás összhálózati és területi feladatként elkülönül, mégis egyre több szállal kötődik egymáshoz. Ilyenek:

- a közösen használt nagyértékű gépek gazdaságos kihasználása,
- a kiszolgáló háttérpar célszerű közös kihasználása,
- a munkaerő közös felhasználása,
- azonos anyagok, berendezések használata, stb.

A felsorolt tények - különösen a szűkös lehetőségek figyelembevételével - felvetik az építő-fenntartó tevékenység és szervezeteik, valamint kapcsolati és irányítási rendszerük felülvizsgálatának, korszerűsítésének gondolatát.

A beruházó, műszaki tervező és kivitelező szervezetek munkájának összefüggései a MÁV sajátos körülményei között, már hosszabb ideje vizsgálat tárgyát képezik. A MÁV építőipar tevékenységében jelentkező hibák okait kutatva derült fény arra, hogy azok jelentős része a gazdasági tervezés jelenlegi rendszerének ellentmondásaiban, a beruházási /beleértve a műszaki tervezési/ folyamat és szervezeti kapcsolataik nehézségeiben gyökerezik.

A feltárt hiányosságok felszámolása érdekében meghatározott feladatok végrehajtási programban nyertek összefoglalást. A tervezett legfontosabb intézkedések:

- A gazdasági tervezés rendje korszerűsíthető:
 - = át kell térni a pontos és időben rendelkezésre álló tervek készítését szolgáló "gördülő", vagy más néven folyamatos, több évre előre prognosztizáló tervezési rendre;
 - = az összvasuti érdek fokozott biztosítása érdekében előtérbe kell helyezni a szakági tervezést, növelni kell jelentőségét a területi tervezéssel szemben;
- Korszerűsíteni kell a vasuti beruházások folyamatát és szervezeti rendjét:
 - = a lehetséges egyszerűsítések figyelembevételével ki kell dolgozni a beruházások előkészítésének új rendjét;
 - = újra kell szabályozni a hálózati jelentőségű, a regionális /vasutigazgatósági/, valamint a vontatási és kocsijavító telepi beruházások folyamatát és szervezeti rendjét;
 - = módosítani kell a műszaki ellenőrzés rendjét.
- Műszaki tervezéssel kapcsolatban:
 - = az ÉVM tervezésfejlesztési koncepciójával összhangban szabályozni kell a MÁV Tervező Intézet és a kivitelezők tervező csoportjai közötti munkamegosztást;
 - = egyszerűsíteni kell a tervdokumentációk jóváhagyási rendjét.
- Az építési-szerelési költségvetésekkel kapcsolatban elvégzendő szabályozási feladatok:

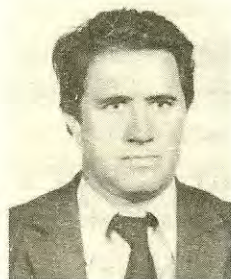
- = egyszerűsíteni kell a költségvetések készítési és jóváhagyási rendjét;
- = bővíteni kell a teljesáras árképzési rendszer alkalmazási körét;
- = újra kell szabályozni az árviták MÁV-on belüli rendezési módját.

A felsorolt intézkedések egyrésze már bevezetésre került, más része folyamatban van, illetőleg kidolgozás alatt áll.

- A gazdasági tervezés területén megkezdődött a fokozatos átállás a "gördülő", illetve a szakági tervezési rendre;
- A szervezetekre vonatkozóan:
 - = a hálózati jelentőségű beruházások előkészítését és lebonyolítását, valamint a MÁV műszaki tervezési igényeit kielégítő központi tervező-beruházó szervezet létrehozására, illetve a beruházások vezérigazgatósági szintű irányítási rendjének módosítására a javaslat elkészült;
 - = az új vasutigazgatósági beruházási szervezet a vasutigazgatóságok teljeskörű szervezetmódosítása során kialakul;
 - = a vontatási és kocsijavító telepek beruházási feladatait a technológiailag köztudó járműjavító üzemek beruházói fogják ellátni;
 - = a MÁVTI és a tervező csoportok munkájának szabályozása - szakterületenkénti vizsgálatot követően - megtörtént, s kiadásra került;
 - = ugyancsak megtörtént az építési-szerelési költségelőirányzatokkal és költségvetésekkel kapcsolatos szabályozások kiadása.

A megvalósult intézkedések következtében az építési főnökségek feladatai megnövekednek. Ennek megfelelően célszerű a műszaki tervező csoportok megerősítése, s elengedhetetlennek látszik az előkalkulációs terület kiépítése valamennyi főnökségen.

- . -



Zsadányi Péter
főtanácsos
bércsoportvezető
a MÁV Vezérigazgatóságon

BÉRGAZDÁLKODÁS

1983. január 1-i hatállyal változott a bér- és keresetszabályozás rendszere. Az 1968 óta több módosítással működtetett bérszabályozási rendszert az időközben felhalmozódott problémák miatt alapvetően változtatni kellett. A változtatás döntő okai a következők voltak:

- A bérszabályozás báziselven működött, ennek értelmében a bértömeg vagy bérszintvonal növekedést a bérfejlesztési mutató bázishoz viszonyított nagysága határozta meg. Ez a szabályozás nem segítette kellően a tartalékok feltárását, s ez a jelenlegi nehéz gazdasági helyzetben nem engedhető meg.

- A többször módosított szabályozás követése és alkalmazása még a szakemberek számára is gondot okozott, különösen az adózás rendszerére volt ez jellemző.

Az új bérszabályozás ismertetése előtt indokolt rövid értékelést adni a vasut által 1983-ig alkalmazott bérszabályozásról és annak eredményeiről.

A MÁV 1968-ban és 1969-ben is a bérszínvonal szabályozást alkalmazta, majd ezt követően 1970-től áttért a bértömegszabályozási rendszerre.

A bértömegszabályozási rendszeren belül 1970-től 1975-ig az abszolút bértömegszabályozást alkalmazta, melynek elnevezése kisebb tartalmi módosítással 1976-ban központi bértömegszabályozásra változott.

Az alapvető szabályozási forma 1973-1981-ig kiegészült az ugynevezett relativitási elemmel, mely egy meghatározott mutató /1973-től 1975-ig árkiegészítés nélküli árbevétel, 1976-tól 1981-ig a hozzáadott érték/ bázishoz viszonyított teljesítését ösztönözte.

A vázolt szabályozási forma évenként a bázis bértömeg százalékában kifejezett 1-4%-os bérfejlesztést tett lehetővé, melyhez az előbb ismertetett relativitás 0,5 - 1,0%-os mértékkel járult hozzá. Ezen felül tovább lehetett növelni a bértömeget központi támogatásból eredően, valamint a részesedési alaptól történő adózás mellett.

A szabályozás lehetővé tette a létszámcsökkenés bértömegének /3%-ig/ bérszínvonal növekedéshez való felhasználását.

Összességében a szabályozó rendszer a vasut sajátos ár-jövedelemviszonyai figyelembevételével jól funkcionált.

1968 és 1983 között bérfejlesztésre felhasznált bértömeg 17,46%-a eredt a teljesítmények növeléséből /relativitásból 14,28%, részesedési alaptól történő adózással 3,18%/, a további 82,54% biztosított bérfejlesztésből és központi támogatásból adódott. Lényegében ez az arány reálisnak tűnik, mivel nem elsősorban a vasuttól függ, hogy mennyi árut és hány utast szállít el.

A bérszínvonal alakulása szintén kedvező képet mutat, mivel az értékeltszakaszban 152%-os növekedés következett be, melyhez a létszámcsökkenés 24-25%-kal járult hozzá.

Ez a létszámcsökkenés azonban nemcsak pozitív hatást gyakorolt, hanem egyes területeken és munkakörökben problémákat is felvetett /a munkaerőhiány mintegy 6500 fő/:

- a rendezőpályaudvarokon elegyrendezést végző dolgozók között olyan arányú a létszámhiány, hogy tartósan magas túlóráztatás mellett, többszáz vidéki dolgozóval kellett megerősíteni a törzslétszámot;
- a tervszerű fenntartási munkát hátráltatja a fővonalakon gyakran bevezetésre kerülő 80-60 km/h lassujel, amely az utazóközönség kritikáját is maga után vonja;
- az utazószemélyzet létszámcsökkenése részben a teherforgalom zavartalan lebonyolítását nehezíti, részben a jegyvizsgáló létszámhiány következtében bevétel kiesést okoz;
- olyan negatív példát is meg kell említeni, mint az alacsony leterhelésű szolgálati helyeken a túlórázás - és ezáltal indokolatlan magas keresetek - biztosítása érdekében tudatosan kialakított létszámhiány. Ezt a törekvést munkaszervezés-

sel, a leterhelésnek jobban megfelelő 18/54-es /18 óra szolgálat, 54 óra pihenő, az üzemmenet 6 óra hosszát szünetel/ munkarenddel folyamatosan felszámolják.

Összességében a bér-és jövedelemszabályozási rendszer a vasutas dolgozók létszámára és jövedelmi viszonyaira - a felsorolt negatív hatásokat is mérlegelve - kedvező hatást gyakorolt.

A vasutas dolgozók - egyre csökkenő létszámmal - teljesítették a reájuk háruló szállítási feladatokat, miközben jövedelemszintjük a többi népgazdasági ágban elért jövedelmekhez viszonyítva aránylag kedvezően alakult.

Az 1983.január 1-től érvényes bérszabályozás lényegesebb elemei a következők:

- egységes szabályozási forma a bérszínvonal-szabályozás lesz, melynek két fő változata:
 - a vállalati jövedelmezőséghez kötött bérszínvonalszabályozás;
 - a szolgáltató, közüzemi tevékenységet folytató vállalatoknál központi bérszínvonalszabályozás;
- a bérfejlesztés, a gazdálkodás szervezése a bérszínvonal alapján történik, melynek változása - az összetevők szélesebb köre miatt - lényegesen nehezebben követhető, mint a bértömegé;
- alapszabály, hogy a bérfejlesztés teljes összege adózás alá esik, azonban a jövedelmezőségi mutató eredményei vagy központi előírások után a vállalat adóellenkezésben részesül;
- szintén adómentes bérfejlesztést hajthat végre a vállalat a létszámcsökkentés bértömegének egy részéből /30%/, amennyiben ezt a szabályozási formát választotta.

A MÁV - mérlegelve a hosszabb időszak óta fennálló létszámcsökkenési tendenciát - a létszámcsökkentési érdekeltséggel összekötött központi bérszínvonalszabályozási formát választotta. Ez a szabályozási forma 2,2%-os biztosított bérfejlesztést tesz lehetővé, amely kiegészül a létszámcsökkentés után elszámolható bérmegettaritással.

Összességében, minden lehetséges eszköz felhasználásával évente 2,8 - 3,0%-os bérszínvonalnövekedés érhető el, mely arányait tekintve mintegy a fele a megelőző több mint tíz év átlagos fejlődési arányának.

Ezek a kedvezőtlen fejlesztési lehetőségek gazdasági helyzetünkől adódnak, és következetes, körültekintő végrehajtást igényelnek.

Különösen érvényes ez a körültekintő, alapos munka a bérfejlesztés végrehajtása során, melynél döntő mértékben a hatékony, balesetmentes munkavégzés anyagi elismerésére kell törekedni.

- . -

MUNKANORMÁK, teljesítménybirezési rendszerek,



Mányai Miklós
mérnök főintéző
munkaszervező
a MÁV Vezérigazgatóságon

MUNKABESO- ROLÁSOK

A termelékenység fokozása, a hatékonyság növelése, a belső tartalékok feltárása, a munka szerinti elosztás elve ismerős fogalom mindenki előtt. Gyakran halljuk értekezleteken, az üzemi demokrácia különböző fórumain ezeket a kifejezéseket. Ezen célok elérése érdekében szükségünk van a teljesítmény, a veszteséigidő mérésére, a munkaszervezés javítására.

A munkaszervezés célja, s egyben funkciója az emberek, anyagok és az eszközök olyan összehangolása térben és időben, minőségben és mennyiségben, amellyel az adott termelési cél a legkevesebb idő és holtmunka ráfordítással érhető el.

A munkaszervezés és a munkaügyi tevékenység célja és feladata közös: a munkaerő helyes kiválasztása, hatékony foglalkoztatása, a munkakörülmények javítása, a dolgozók egészségének védelme.

Az említett feladatok közül részletesebben tárgyaljuk a munkaerő hatékonyabb foglalkoztatásának kérdését.

A korszerű gépek, berendezések beállításával, a technológia fejlesztésével, a gyártmánystruktúra változtatásával is lehet a termelékenységet fokozni, de ezek anyagi beruházást igénylő eljárások.

A munkaidő tartalékának, a veszteséigidőknek a feltárásával és elemzés utáni csökkentésével tudjuk a legkisebb anyagi ráfordítással növelni a munka hatékonyságát. A veszteséigidők feltárását a munkanapfelvételek, illetve veszteség tanulmányok készítésével tudjuk elvégezni.

A Minisztertanács 1046/1977./XII.14./ számú határozata alapján a MÁV a 111.849/1980./1980.évi 45.sz.MÁV Hivatalos Lap/ számú utasításában fogalmazta meg újra a műszakon belüli veszteséigidők vizsgálatának feladatait. Ezek alapján minden önálló munkaügyi tevékenységet folytató szolgálati helyen negyedévenként legalább egyszer teljes műszakos munkanapfelvételt kell készíteni.

A veszteségi tanulmányok fő célkitűzése, hogy a szervezési okból jelentkező, műszakon belüli veszteséigidőket feltárja. Nem állhatunk meg azonban a pusztán tény megállapításánál, intézkednünk kell, hogy a szervezetlenséget kiváltó okok megszűnjenek, és a veszteséigidők csökkenjenek.

A munkanapfelvételek másik célja a normába beépíthető járulékos idők megállapítása. Ezzel el is jutottunk az emberi munka mérésének kérdéséhez. Egy adott termelési folyamat költségvetési tervének és a lebonyolítás problémájának pontossága és megbízhatósága nagy mértékben függ attól, hogy az élőmunka ráfordítás tervezett mennyiségét és időtartamát milyen pontosan határozza meg.

A munkaszervezés célkitűzései

1. A munkaelemek időegységének pontos megállapításával ki tudjuk választani a leg-eredményesebb munkamódszert.
2. Segítséget nyújt a munkaelosztáshoz, hogy a dolgozók munkával való ellátása e-gyenletes és arányos legyen.
3. Különböző időtartamra szóló gazdasági tervek elkészítésének segítése.
4. Megfelelően bontott és pontos időadatokkal segítséget ad a termelési folyamatok elkészítéséhez, a kapacitás kihasználásának vizsgálatához.
5. Időadatokat ad gazdasági egységek és dolgozók teljesítményének méréséhez, a költségek tervezéséhez és elszámolásához.
6. Megbízható alapul szolgál a dolgozók anyagi ösztönzéséhez.

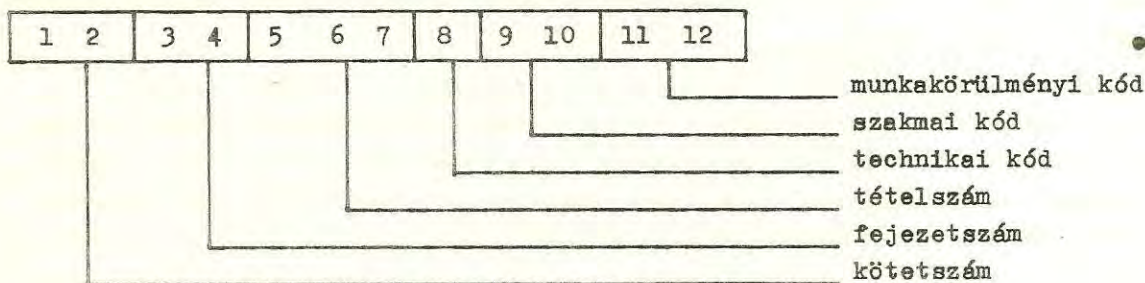
A normaidőket felhasználó szakemberek egy része nem készít normát. A munkájuk-hoz szükséges normaidőket normakönyvekben táblázatos formában megtaláljuk. A norma-idők helyes alkalmazása érdekében röviden említést kell tenni egy művelet idő-normájának felépítéséről.

Egy művelet időnormája áll:

1. az alapidőből,
2. az alapidő százalékától meghatározott járulékos időtől,
 - előkészületi és befejezési idő
 - munkahely kiszolgálási idő
 - munkahely szükségleti idő
 - pihenési idő.

Az Építőipari Munkanormák utolsó sorozata 1972-ben jelent meg. A kiadás óta eltelt időszak alatt a kivitelezési feladatok jellegében, az anyagokban és az el-járásokban bekövetkezett változások indokoltá tették a munkanormák korszerűsíté-sét és újbóli kiadását. A KPM 1982. évben megkezdte a közlekedési pályaépítési mun-kanormák kiadását. Az új normakönyvek úgy készülnek, hogy a normatételek alkalmasak legyenek számítógépes feldolgozásra. Egy munkanem és művelet csak egyszer fordul elő az adathalmazban. Egy sorban csak egy időérték található, és minden normaidő 12 jegyű kódszámmal azonosítható.

A kódszám felosztása számhelyek szerint:



A KPM által kiadandó normakönyvek vonalas létesítmények építésénél alkalmaz-hatók, a magasépítési fenntartásnál a FÜTI normakönyvek alkalmazhatók.

Az órabéres fizikai munkások által végzett munkák a képzettségi igény és a munkavégzés körülményeinek figyelembevételével vannak minősítve és besorolva.

Az egyes munkák besorolását példatárak segítségével végezhetjük el. Az építő-

ipari munkabesorolási példatár a 108.706/1977.számú utasításban /1978.évi 6.számú MÁV Hivatalos Lap/található meg.

Az órabéres fizikai dolgozók kategóriába való besorolásánál az általuk végzett munkák kategória besorolásai az irányadók.

A fizikai munkák besorolása jelenleg felülvizsgálat alatt van, és munkabizottság foglalkozik a megváltozott besorolási rendszer kidolgozásával. A besorolási irányelvek a közeljövőben jelennek meg.

Az órabéres fizikai dolgozók órabérének alapja tulajdonképpen a fizikai munka, illetve a munkás besorolása.

A munka szerinti elosztás elve akkor érvényesülhet, ha a dolgozó nem a személyi órabérét kapja, hanem a végzett teljesítmény alapján bérezzük.

Az építési főnökségeknél is alkalmazzák - sajnos nem eléggé széles körben - a legösztönzőbb teljesítménybérezési formát, a darabbért. A darabbéres teljesítménybér formánál érvényesül a legtisztábban a teljesítmény szerinti elosztás. Nem minden szolgálati vezető alkalmazza szívesen a darabbéres elszámolási rendszert, mert ennél a bérezési formánál nem mindegy, hogy az alkalmazott szakmunkás segéd- vagy szakmunkát végez. Ez a bérezési forma igényes munkaszervezést igényel.

Az építési főnökségek magasépítési részlegeinél, de a pályaeépítés területén is egyre jobban a teljesítményszázaléktól függő, személyi órabéren alapuló teljesítménybérezési formát alkalmazzák. Ennél a bérezésnél egy adott teljesítményszázalékot feltételezve, a dolgozó személyi órabére döntően befolyásolja a teljesítménybérét.

A fajlagos /teljesítménybéres és összóra aránya/ teljesítményszázaléktól függő csoportos teljesítménybérezési forma került bevezetésre a pályafenntartási, épület- és hidfenntartási főnökségeken. Ennél a csoportos teljesítménybérezésnél tudjuk elérni a legkisebb ösztönző hatást.

Távlati feladatunk a teljesítménybérezési rendszereknél a teljesítménybér összbérezésen belüli arányainak növelése, és a dolgozók személyes érdekeltségének fokozása.

- . -

A Közlekedéstudományi Egyesület
Vasutépítési és Pályafenntartási Szakosztálya 1983. évben két nagyjelentőségű konferenciát szervez.

Az első konferencia május 23-25 között lesz Balatonfüreden a SZOT Oktatási Központban. A konferencia nemzetközi jellegű, az előadások a vasuti műszaki tervezés, fejlesztés és kutatás témáival foglalkoznak. Az előadásokat a ha-

zai és külföldi szakemberek tartják.

A másik rendezvény közös a Pécsi Területi Szervezettel, a VI. Pályafenntartási Konferencia, mely Pécsen lesz ez év augusztusában, a Pollack Mihály Műszaki Főiskolán. A konferencia az alépítmény építési, javítási, fenntartási kérdéseivel foglalkozik. A konferenciával együtt szervezik meg a VI. Mérnök-Technikus Találkozót.



Szamosi Aladár
mérnök főtanácsos
organizációs és költségvetési
osztályvezető
a MÁV Tervező Intézetben

A HELYSZÍNI BEJÁRÁS és az ORGANIZÁCIÓS TERV

I. A helyszíni bejárás

A költségvetés készítésének alapjául szolgál a helyszíni bejárás. A helyszíni bejárás írott szabályai minden ÉKN füzet elején megtalálhatók. Ez az Árutasítás mellékletét képező Általános előírás 331-338.pontjaiban van rögzítve.

A 3.31.pont a bejárás célját említi, majd előírja a 15 napos előértesítést. Miért van erre szükség? Azért, hogy a kivitelezőnek legyen ideje a tervet és a mennyiségi adatokat gondosan tanulmányozni. Fel kell készülnie a tárgyalásra fuvarozási technológiai és anyagbeszerzési vonalon is. Elképzelése kell, hogy legyen a munkáról. Ezért a bejárásra legalább egy építésvezető és egy kalkulátor menjen együtt.

A külső kivitelezők ezt a kérdést nagyon komolyan veszik. A termüveget alaposan tanulmányozzák, a helyszíni tárgyaláson pedig 4-5 fő vesz részt. Ha az egyik elfárad a vitában, akkor kezdi a másik. Így sikerül azután sokszor a szükségesnél vastagabb költségvetést kicsikarni.

Házilagos kivitelezésnél persze az ilyen tulbiztosításra nincsen szükség, mert magas nyereséget biztosít, amely mögött nincs teljesítmény. Ez pedig csak az építési hiteleket csökkenti.

Amíg a jelenlegi forintcentrikus eredményszemléletről nem tudunk áttérni a létesítménycentrikus eredményszemléletre, addig ez a költségnövelő tendencia uralogni fog. Ennek oka, hogy a forintterv teljesítésének függvénye a prémium. Így a költségek növelése ellen legfeljebb csak harcolni tudunk.

A 3.32 pont a meghívó mellékleteiről beszél. Ennek tartalma bizonyos foku építész szemléletről tanuskodik. Csak az egyhelyben lévő pontszerű objektumokkal foglalkozik. Nem veszi figyelembe a vonalas létesítmények - mint például a vasutépítés - sajátosságait.

E pont előírásaival szemben vasutépítési és hidépítési munkáknál mi komplett tervet szolgáltatunk a szemlére. Így feleslegessé válik az organizációs vázlat készítése. A szemlén ugyanis már közös megegyezéssel a végleges helyszínrájszba jelöljük be a depóniahelyeket, a szállító utakat, valamint az energianyerő csatlakozási pontokat. Ezt is csak akkor, ha erre a kivitelező igényt tart.

A munkaterület ugyanis sokszor más képet mutat a munka megkezdésekor, mint

amilyen a szemle idején volt. Így az organizációs vázlatból ugyyszólván semmi nem valósul meg. Rajzban például egy kötőtelepi munkát vagy egy távoli anyagnyerőhelyet nem is lehet jelölni.

Általános vélemény, hogy az kér organizációs vázlatot vagy tervet, aki nem akar dolgozni. Egy félreértést kell itt még tisztázni. Ez pedig az organizációs vázlat és az organizációs terv közötti különbség.

Az organizációs vázlat lehet egy akármilyen papíron rajzolt, nem léptékhelyes ceruzás vázlatrajz. Az organizációs terv pedig léptékhelyes helyszinrajzon bejelölt, megtervezett közlekedési hálózat, az energianyerőpontok, a segédüzem, valamint a felvonulási telep pontos helyének bejelölésével.

Az organizációs tervnek több melléklete van.

Lényeges itt még a főbb anyagok kimutatása. Ezt rendszerint a meghívóban szoktuk közölni a kivitelezővel.

A 3.33 pont a tárgyaláson résztvevők jogosultságáról beszél. Itt tulajdonképpen arról van szó, hogy elvileg mindenkinek írásbeli meghatalmazásának kellene lenni. Ezt azonban általában nem szoktuk kérni. Jelentősége ennek akkor van, ha a tárgyaló partner később saját ujitása formájában megváltoztatja a jegyzőkönyvben foglalt álláspontját.

A 3.34 pont egy nagyobb beruházás több szakágból álló munkájának összehangolása érdekében előírja, hogy a szemlén minden érdekelt tervező legyen jelen. Ez elvileg nagyon logikus és helyes. A valóságban azonban például egy állomásbővítésnél a felsővezetési és biztosítóberendezési munkákat csak a pályatervek elkészülte után lehet tervezni. A rövid határidők miatt a pályaterveket már organizálni kell. Ilyenkor a tervezőknek nincs módja a koordinációra. Ezért először ezt a kérdést kell rendezni, hogy a jóváhagyás minden szakágon egyidőben történjen. Csak ezek után lehet jól összehangolt organizációs tervet készíteni.

A 3.35 pont azt mondja, hogy a szemlén minden szükséges árképzési adatot rögzíteni kell. Sajnos erre igen sokszor nincs lehetőség. Az építettő - rajta kívülálló okok miatt - nem tudja a szemle időpontjában, hogy milyen anyagot kap az építéshez. Még az alvállalkozót sem ismeri, nemhogy azt, hogy az például milyen utburkolatot tud készíteni.

Az ilyen esetekben a munka tényleges megkezdésekor az organizációt meg kell ismételni, és természetesen a költségvetést újra kell készíteni. Itt kell megemlíteni, hogy az organizációs tárgyalás nem közigazgatási bejárás és nem tervbírálati tanácskozás. Sokan ugyanis itt szeretnék elintézni azt, amit a közigazgatási bejáráson vagy a tervbírálaton, talán nem is saját hibájukból, de elmulasztottak. Így a tárgyalás organizációs adatgyűjtés helyett végeláthatatlan vitatkozásba fullad. Meghívnak ugyanis több külső hatóságot, amelyek képviselői azt hiszik, hogy a MÁV minden kívánságukat kielégíti. Így a tényleges adatgyűjtésre azután a tárgyalás végén marad esetleg fél óra. Ennek eredménye azután a hiányos költségvetés.

A 3.36 pont az organizációs jegyzőkönyv tartalmát írja elő részletesen. Minden tervező intézet az ennek megfelelő kérdések felsorolásával készült, előregyártott jegyzőkönyv nyomtatványt használ. Ez biztosítja a jegyzőkönyv tartalmi részletességét és ezzel azt, hogy ne maradjon ki semmi fontos a költségvetésből. A jegyzőkönyvben rögzíteni kell a következőket:

1. Az árformát és az azt meghatározó feltételeket. A MÁV házilagos kivitelezésű munkáinál nincs ilyen probléma, mert a megjelölt utasítás alapján csak maximált áron lehet építeni. Ha viszont például az alvállalkozó utépitő vállalat szabad-

áron dolgozik, akkor főkönyvelői aláírással ellátott igazolást köteles adni a következő vállalati adatokról:

- a/ Bruttó fedezet
- b/ Anyagigazgatási költség
- c/ Építésvezetési költség
- d/ Órabérek
- e/ Gépköltségek

Ilyenkor a jegyzőkönyvben ezeket az adatokat is rögzíteni kell. Természetesen a szabadáras költségvetést a tervezővel felülvizsgáltatják.

2. Meg kell határozni még az építési munka jellegét, értékhatárát. Vasutépítésnél a munka jellege általában beruházás, az értékhatárt pedig becsléssel lehet megállapítani.
3. Nagyon fontos rögzíteni azt, hogy mely időpontban érvényes anyagárakat kell az anyagköltség kiszámításánál figyelembe venni. Jelen időszakban az anyagárak sűrűn változnak, ezért a kivitelezőnek elsőrendű érdeke, hogy a tényleges anyagköltségekre fedezetet találjon. Ezt az árkockázati fedezet révén meg is kapja, mégis ezzel szokott a legtöbb probléma lenni. Ugyanis a költségvetések észrevételezésénél nem olvassák el az eredeti jegyzőkönyvet.

Anyagárképzéshez tartozó fontos adat a leadó állomás, a közuti szállítás utvonala, hossza. Ezeket a helyszíni szemle alapján kell a jegyzőkönyvben rögzíteni. Kevert beszerzési ár esetén az erre vonatkozó fuvarköltség elemzést a kivitelezőnek be kell mutatnia. Rutinosabb kivitelezők az általuk használt anyagokra vonatkozóan saját területi fuvarárelemzési gyűjteménnyel rendelkeznek. Ezt felülvizsgálat után általában elfogadjuk.

Lényeges dolog itt még a beruházó által rendelkezésre bocsájtott anyagok értékének pontos megállapítása. Idetartozó téma még az árkockázati fedezet kérdése, amely közös probléma a beruházóval. A kivitelezőnek itt az adott munka átfutási idejét kell elsősorban gondosan megbecsülni, és nyilatkoznia kell, milyen formában kívánja érvényesíteni az árkülönbözetet.

4. Sok vitát kavarr az ideiglenes melléklétesítmények kérdése. Felesleges dolgokat nem érdemes kérni, mert ugyanis csak azt lehet elszámolni, ami megépült.

Lényeges dolog még a Hatósági Árgyűjtemények alkalmazásának lehetősége. Ez egyszerűbbé teszi a munkát.

Sok vitára ad alkalmat a különleges körülmények miatt felszámítható többletköltségek ügye. Ez, amióta a külső kivitelezőknek megszűnt a vasutépítési felár, az 5 és 20%-os pótlék, azóta ismét kulcskérdés. Tulajdonképpen egyszerű volna, ha a kivitelező egy korábbi hasonló munkánál felmerült veszteségidő kigyűjtést tudna bemutatni a tárgyaláson. Miután ezt eddig még senki nem produkálta, így csak durva becslésre szorítkozunk, amely hosszas vitát eredményez. Házilagos kivitelezésnél KPM rendelet alapján jár a két pótlék, pálya- és hidépítési munkáknál egyaránt, egészen a visszavonásig.

A 3.37 pont arra ad egyértelmű utasítást, ha a felek között véleményeltérés van. Ebben az esetben mindig a beruházó véleménye a mértékadó, amíg a véleményeltérést árhatósági döntés vagy egyeztető tárgyalás révén meg nem szüntetik.

A 3.38 pont az utóbbi időben gyakran előforduló problémára ad megoldást. Ha nincs kivitelező, akkor a beruházó adatai alapján készülhet el egy maximált áras költségvetés. Amennyiben a beruházónak nincsenek adatai, úgy a tervező a legjobb

belátása szerint készít el ugyancsak maximált áron egy ugynevezett tervezői költségvetést. Mindkettő alkalmas arra, hogy a beruházó az adott munka költségigényét megismerje, és a később jelentkező kivitelező ennek alapján észrevételt vagy ajánlati költségvetést készítsen.

II. Organizációs tervek

Az organizációs tervnek - melyet csak külön megrendelésre készítünk - több fajtája és ezen belül több melléklete van. Az organizációs tervek fajtái a következők:

1. Organizációs engedélyezési terv
2. Generálorganizációs engedélyezési terv
3. Organizációs kiviteli terv
4. Generálorganizációs kiviteli terv
5. Egyszerűsített organizációs kiviteli terv
6. Részletes organizációs kiviteli terv

Organizációs vagy generálorganizációs engedélyezési terv

Ezek a következő részekből állnak:

- a/ Organizációs helyszínrajz
- b/ Vonalas ütemterv
- c/ Organizációs műszaki leírás
- d/ Anyagszállítási vázlat
- e/ Melléképitmények költségbecslése

Ezek tartalmi meghatározása: a létesítmény megvalósítását koordináló előkészítő tervezési ütem. Tartalmazza az adott létesítmény vázlatos építőipari kapacitásigényét, a megvalósítás időbeli, térbeli és pénzügyi ütemezését. Megadja az anyagfogadás, szállítás, tárolás és az összes felvonulási és melléképitmény területigényét, vázlatos elrendezését, költségigényét.

Organizációs vagy generálorganizációs kiviteli terv

Ezek a következő részekből állnak:

- a/ Organizációs helyszínrajz /átnézeti és részletes/
- b/ Megvalósítási ütemterv
- c/ Organizációs műszaki leírás
- d/ Tervezést nem igénylő melléképitmények költségvetése
- e/ Építőipari kapacitásszükséglet
 - óraszükségleti ütemterv
 - gépszükségleti ütemterv
 - pénzügyi ütemterv
 - energiaszükségleti ütemterv

Ezeket az adatokat a megvalósítási ütemterv szerinti bontásban kell részletezni. Ezek tartalmi meghatározása a következő:

A létesítmény megvalósítását koordináló részletes tervezési ütem. Tartalmazza a létesítmény építőipari kapacitásszükségletét, az építés ütemeinek sorrendjét, az anyagfogadás, szállítás, tárolás elvi módját, a felvonulás, a segédüzemek, melléképitmények, energianyerőpontok térbeli meghatározását.

A vasutépítési munkák sajátossága miatt generálorganizációs kiviteli tervet

csak az építés során tudunk készíteni, előre nem. Ennek egyik oka az, hogy a folyamatos tervszolgáltatás elfogadott tény, amely a sürgősségből fakad. Másik ok a sajátosság, mert pályatervek elkészülte után tud csak tervezni például a biztosítóberendezési és a felsővezetéki szaktervező. Eközben a pályaépítés már megkezdődött, de a többi szakág pontos idő- és helyigényét még nem ismerjük.

Alapvető hiba természetesen az idő hiánya, amelynek okát abban kereshetjük, hogy a vasut - miután szállító vállalat - a népgazdaság pillanatnyi igényei szerint kénytelen a beruházásait bonyolítani.

A beruházók általában az organizációs kiviteli tervnek is csak egyszerűsített formáját kérik. Ez a következő:

Egyszerűsített organizációs terv

a/ Általános organizációs kiviteli helyszínrajz

b/ Megvalósítási ütemterv

c/ Organizációs műszaki leírás

ad.a/ Általános organizációs helyszínrajz

Ez 1:1000 vagy 1:500 léptékben készül, amelyen a pillanatnyilag ismert összes meglévő és tervezett objektum szerepel, beleértve a felvonulási utak, depóniák, melléklétesítmények, felvonulási telep, energianyerőpontok térbeli megjelölését.

Az energianyerő vezetékek, a felvonulási telep, a segédüzemek részletes megtervezése már a kivitelező feladata. Ezt a részletes kiviteli organizációs terv mellékleteként készíti.

ad.b/ Megvalósítási ütemterv

Ezt becsült átfutási idők alapulvételével készítjük. Az egymást követő vagy párhuzamosan futó munkarészek időrendi sorrendben való feltüntetésével, a korábban is alkalmazott munkahaladási grafikon formájában jelenik meg. Ez végleges formáját a kivitelezőkkel való egyeztetés után nyeri el. Az egyeztetés nagyon fontos, mert csak így van az egésznek értelme.

ad.c/ Organizációs műszaki leírás

Ebben fel kell sorolni az adott munka előzményeit, a kivitelezésnél előrelátható nehézségeket, azok megoldását, a kivitelezhetőség feltételeit, ezen feltételek mellett alkalmazható technológiát és a vonatkozó balesetvédelmi előírásokat.

Az óra- és gépszükségleti és a pénzügyi ütemtervet nem kérik, mert ennek gyakorlati értelme csak a kivitelezők által készített részletes organizációs tervben van. Ezt ugyanis az építés megkezdésekor rendelkezésre álló létszám és gépkapacitás határozza meg.

Részletes organizációs kiviteli terv

A részletes organizációs kiviteli terv - amelyet a kivitelezők kötelesek elkészíteni - tartalmában majdnem megegyezik a már ismertetett organizációs kiviteli tervvel. Többletmunka ezzel szemben csak az, hogy a felvonulási telep, a segédüzemek és az energianyerő vezetékek részletterveit is el kell készíteni.

- . -



Kovács Sándor
szakfőfelügyelő
a miskolci Építési Főnökség
főkönyvelője

A SZÁMLÁZÁSI UTASÍTÁS szerepe és alkalmazása

I.

Az állami pénzügyekről szóló 1979. évi II. törvény 52. §./1/ bekezdésében foglaltak szerint: "A gazdálkodás irányítását, értékelését, ellenőrzését és mindezek révén az állami pénzügyek rendszerének hatékony működését és a társadalmi tulajdon védelmét egységes számviteli renddel is segíteni kell."

Az egységes számviteli rend megvalósítását, a számviteli és pénzügyi információk népgazdasági egységét a Népgazdasági Számlakeret biztosítja. A Népgazdasági Számlakeret alapján a Pénzügyminisztérium ágazati számlakereteket adott ki, amelyek a sajátos ágazati igényeknek is megfelelnek. Ennek megfelelően került kiadásra - többek között - a Közlekedési-Hírközlési Számlakeret is, melyet köteles alkalmazni valamennyi közlekedés-hírközlés népgazdasági ágazatba sorolt állami vállalat, így a Magyar Államvasutak is. Az egységes alkalmazás céljából került kiadásra - a vállalati sajátosságokat is kifejező - Magyar Államvasutak Számlarendje, mely az Államvasutak szervezetébe tartozó önálló elszámolási egységek vagyónának, az abban bekövetkezett változásoknak és egymás közötti kapcsolatának rögzítését tartalmazza.

Valamennyi felsorolt és jelenleg érvényben lévő számlakeret 1983. január 1-től érvényes egységes rendszert képez, és megfelel a számviteli és pénzügyi adatszolgáltatással kapcsolatban felmerült legújabb igényeknek is.

A számlarendekhez szorosan kapcsolódik az önköltségszámítási szabályzat is.

A számlarend és önköltségszámítási szabályzat helyes alkalmazásáról az önelszámoló egység vezetője /igazgatója/ és a számviteli rendért felelős vezető /gazdasági igazgató, gazdasági igazgatóhelyettes, főkönyvelő/ együttesen köteles gondoskodni.

II.

A MÁV szerteágazó tevékenységének megfelelően szükséges az egyes szakszolgálatok, és ezen belül egyes főnökségek, üzemek költségeinek kimutatása, gyűjtése, rendszerezése és csoportosítása. Jelenleg az építési szolgálathoz tartozó és önálló elszámolási egységként működő építési főnökségek mindazon költségei, amelyek nem tartoznak a vállalati általános költségek fogalmába, a

"611 Építési szolgálat költségei"

főkönyvi számlán kerülnek könyvelésre, főnökségenként, az alábbi költségnemenkénti részletezéssel:

- | | |
|-----------------------------------|-----------------------|
| 51. Anyagköltség | 56. Egyéb költségek |
| 52. Bérköltség | 58. Megtérülés |
| 53. Társadalombiztosítási járulék | - Átterhelt költségek |
| 55. Értékcsökkenési leírás | |

A "611 Építési szolgálat költségei" számlán könyvelt - és a fentiek szerint folyamatosan gyűjtött - költségek egy része közvetlen, más része pedig közvetett /főnökségi általános, munkásellátási, felvonulási, stb./ költség, melyeket tovább szükséges részletezni, tevékenységekre elszámolni.

A tevékenységekre - és azon belül utókalkulációs egységekre, munkaszámokra - történő egységes költségelszámolást és a főnökségi általános költségek felosztását a "Számlázási Utasítás" segítségével lehet megoldani.

Az építési szolgálat Számlázási Utasításának összeállításához figyelembe kellett venni az építési terület sajátosságait, az igen jelentős fuvar és munkagép üzemeltetést és javítást, valamint azt, hogy szükséges az építési ráfordítások összehasonlítása az ÉKN alapján összeállított számlákkal. Csak ezáltal bizonyítható a ráfordításos kiszámlázás előnye, hogy a ráfordítás alapján több mint 10%-kal olcsóbban végezzük el a beruházási feladatokat, mely a fejlesztési alap szükös volta miatt különösen nagy jelentőséggel bír.

Nem hanyagolható el az a körülmény sem, hogy a kivitelezés gazdaságossága csak szervezett, megbízható költségelszámolás esetén mérhető és értékelhető. Csak szabályszerű költségelszámolás nyújthat alapot az ipari árak megállapításához, a társüzemi szolgáltatások díjának kimunkálásához, valamint a fuvar- és gépgazdálkodás eredményének méréséhez, nem utolsósorban pedig az építőipari szabadárak kimunkálásához.

A költségelszámolás rendszere meg kell feleljen annak az igénynek is, hogy a MÁV keretébe történő szoros beilleszkedés mellett kielégítse az ipari, építőipari és egyéb tevékenység utókalkulációs igényeit is.

Ezeknek a feladatoknak csak jól felépített, világos, egyértelmű, szöveges magyarázattal kiegészített és folyamatosan karbantartott Számlázási Utasítás birtokában tehetünk eleget.

A jelenlegi - 1976 óta érvényes és azóta többször módosított - Számlázási Utasítás felépítése a következő:

I. Általános jellegű költségek

- 611.1 Főnökségi általános költségek /611.112-611.190/
- 611.3 Fuvarköltségek /611.310-611.330/
- 611.4 Gépköltségek /611.410-611.440/

II. Főtevékenység

- | | |
|-------------|---|
| 611.680 | Üzemeltetési tevékenység |
| 611.710-720 | Ipari tevékenység |
| 611.760-780 | Építőipari tevékenység |
| 611.791-796 | Különféle tevékenység |
| 611.810-890 | Egyéb tevékenység |
| 611.910-989 | MÁV általános költségek |
| 611.990 | Más szolgálati főnökség részére végzett munka |

A fenti részletezés csupán a Számlázási Utasítás szerinti főbb csoportosítást tartalmazza.

Az egyes tevékenység költségeinek /például MÁV építőipari beruházás, más szolgálati főnökség részére végzett munka, gyártás, stb./ megrendelésenként, építményenként, szakaszonként történő gyűjtése és rendszerezése egyrészt a költséghelyek megjelölésével, másrészt a munkaszámok alkalmazásával történik.

A költséghely minden esetben tevékenységet fejez ki, a munkaszám pedig a tevékenységen belül további - egyedi - bontásra ad lehetőséget. A munkaszám alkalmazásával történik a költségek kigyűjtése, megrendelő egységekre, idegen felekre, MÁV szervekre, megrendelésekre, illetve egyedi munkákra.

A munkaszám alkalmazása a főbb tevékenységeknél kötelező /ezt a Számlázási Utasítás rögzíti/, más tevékenységnél az egyes főnökségek saját hatáskörben döntenek a költségek további bontásáról. Például célszerű a jelentősebb munkásszállások fenntartási és üzemeltetési költségeinek elkülönítése az egy főre jutó költségek megállapítása céljából.

A jelenlegi költséghely /6 számjegy/ és munkaszám /4 számjegy/ rendszer különösen nagy jelentőségű a gépi adatfeldolgozás szempontjából, melyet eddig sajnos csak az anyag és fogyóeszköz elszámolására sikerült kiterjeszteni.

A megbízható költségelszámolás alapja a tartalmi megalapozottság mellett a költséghelyek és munkaszámok ismerete és helyes alkalmazása, valamint folyamatos ellenőrzése. Biztosítani kell, hogy a felmerülő költségek a megfelelő tevékenységre - és ezen belül helyes munkaszámra - kerüljenek elszámolásra, mert ez az alapja a tudatos költséggazdálkodásnak és a következő évek gazdasági tervezésének. Ezért szükséges a Számlázási Utasítás oktatása és megismerése nemcsak a számviteli dolgozók, hanem az alapbizonylatokat kiállító, igazoló műszaki dolgozók számára is.

III.

Néhány lényeges eltérés mutatkozik a Számlázási Utasításban felsorolt általános költségek és a jelenlegi építőipari költségvetési rendszer /ÉKN/ építésvezetőségi általános költségei között. Az egyik eltérés az, hogy a főnökségi általános költségek költségösszetétele sokkal bővebb kört tartalmaz, százalékos mértékben háromszorosa az általában 17%-ot kitevő építésvezetőségi általános költségeknek. A másik eltérés az, hogy a főnökségi általános költség tartalmazza az anyagkezelés /anyagigazgatás/ költségeit is, ugyanakkor az ÉKN árvetési rendszere az anyagigazgatási költségekre külön fedezetet nyújt. Mindkét eltérést lényegében rendezí a rövidesen kiadásra kerülő MÁV Házi ÉKN, melynek bevezetése után az építési szolgálat költségelszámolása és az alkalmazott árrendszer közelebb kerülnek egymáshoz, és meg fogja könnyíteni az építőipari munkák leszámolását.

A pályakorszerűsítés során végzendő beruházási-fenntartási munkák elhatárolásához kiadott "Irányelvek"-ben foglaltak végrehajtása érdekében a Számlázási Utasítás bővülni fog az alábbi költséghelyekkel:

611.510 Alépitmény fenntartás	611.540 Hidak fenntartása
611.520 Felépitmény fenntartás	611.550 Egyéb létesítmények fenntartása
611.530 Magasépitmények fenntartása	

Az új költséghelyek megújítását az tette szükségessé, hogy a pályakorszerűsítés során végzendő fenntartási munkák nem kerülnek átterhelésre. A MÁV saját jóléti intézményei állóeszköz fenntartási és üzemeltetési költségeinek helyes kimunkálása érdekében ugyancsak kiegészítésre kerül a Számlázási Utasítás az e tárgyban kiadott rendelet kívánalmainak megfelelően /611.811-től 818-ig/. Mindezek a módosítások a Számlázási Utasítás folyamatos karbantartását szolgálják. Célszerű volna azonban most már - e sok változás és módosítás után - a Számlázási Utasítást újból kiadni, hogy az megfelelő példányszámban álljon valamennyi érintett dolgozó rendelkezésére.

Ugy vélem, ezzel is a költségelszámolás további javulását és a költséggazdálkodás eredményesebbé tételét érjük el. _ . _

A VASÚTÉPÍTÉS ÉS PÁLYAFENNTARTÁS MÚLTJÁBÓL

A Sínek Világának elődje, a "Pályafenntartás" című ujság 1929 és 1944 között jelent meg rendszeresen, évente 10 alkalommal. Az első szám megjelenésének kelte 1929. március hó.

A lapot az Államvasuti Alkalmazottak Országos Szövetsége keretében működő pályafenntartási mérnökök és pályafelügyelők szakcsoportja adta ki, mint a "Magyar Szárnyaskerék" havonta egyszer megjelenő műszaki mellékletét.

A lap felelős szerkesztője az első évben Puskás Tivadar, 1930 és 1944 között Török Kálmán mérnök felügyelő volt, felelős kiadója pedig Molnár Kálmán.

A lapot kezdetben Budapesten a Stádium RT, 1930-tól Kecskeméten az Első Kecskeméti Hirlapkiadó és Nyomda RT nyomdájában nyomtatták. Terjedelme 6-8 oldal közt változott, évi előfizetési ára 4 pengő volt.

A lap rendszeresen beszámolt a hazai és külföldi műszaki élet eseményeiről, a személyzeti változásokról, valamint a pályafenntartási mérnökök és pályafelügyelők szakcsoportjának üléseiről, vitaestjeiről.

A Sínek Világa következő számaiban röviden ismertetjük a "Pályafenntartás" egyes évfolyamainak érdekesebb cikkeit, híreit; először az 1929-1932. évi számokat, 1933-tól kezdve pedig évenként, ragaszkodva az 50 éves jubileum dátumához.

A "Pályafenntartás" 1929-es évfolyama

Az 1929-es évfolyam egyes számaiban megjelent cikkek nevesebb szerzői: Török Kálmán mérnök felügyelő, Némcsék József mérnök, Ruzitska Lajos mérnök felügyelő, Pilisy Antal pályafelügyelő.

Az 1929-es évfolyamból - jelenlegi műszaki fejlődésünket is figyelembe véve - kiemelkedik Ruzitska Lajos két cikke, melyeket a vasbetonaljak és a sinhegesztés jelentőségéről írt.

Az első cikk kivonat volt a szerzőnek a "Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye" 1929. január 20-i számában megjelent 18 oldalas tanulmányából, amelynek címe: Vasbetonaljak a MÁV vonalain és közgazdasági jelentőségük.

A cikk ismertette az olaszországi példák alapján 1910-ben megindult hazai vasbetonalj gyártást.

Először 4000 db olyan típusu vasbetonaljat fektettek be, legnagyobb számban Bp. Józsefváros és Bp. Ferencváros pályaudvar közé, melyekből 16 évvel később, 1926-ban - amikor sinrendszer változás miatt a vasbetonaljakat kiszedték - a 70% használhatatlan volt.

Az olasz aljakkal való kísérlet azt mutatta, hogy a vasbetonaljakat megadott

1883.évben üzembehelyezett vasutvonalak			
A vonal megnevezése	A megnyitás kelte	Hossza km	A felépítmény rendszere
Kiszombor-Makó	1883.I.5.	5	MÁV II.r. 23,6 kg/fm "e _{II} " rendszerű, 7,5 m hosszú acélsín
Makó-Mezőhegyes	1883.V.20.	37	Ugyanaz, mint az előbb
Mezőhegyes-Kétegyháza	1883.V.20.	40	Ugyanaz, mint az előbb
Kőszeg-Szombathely	1883.VIII.1.	17	HÉV II.r. 20,0 kg/m "n" rendszerű, 9,0 m hosszú acélsín
Békéscsaba-Békés	1883.XI.27.	8	MÁV II.r. 23,6 kg/m "e _I " rendszerű, 6,5 m hosszú acélsín
Rétság-Szekszárd	1883.XII.2.	55	HÉV II.r. 22,3 kg/m "l" rendszerű, 7,0 m hosszú acélsín

100 éve történt

terhelésre méretezni kell, és nem elégséges két- vagy négy sorban egyszerű vasszalakat behelyezni. Ezen elv alapján szerkesztették meg a MÁV típusu, fabetétes vasbetonaljakat, amelyekből az első 200 darabot 1916-ban a MÁV saját üzemében gyártotta.

1921-ben a kereskedelemügyi miniszter engedélyt adott a MÁV-nak saját üzemében való állandó és nagyobb mennyiségű vasbetonalj gyártására. A vasbetonalj műhelyt Bp. Dunapart állomás két raktárában, az Összekötő-Dunahid mellett, átlag évi 20-30 ezer darab gyártására rendezték be. 1927. év végéig összesen 106 ezer darabot fektettek be, amelyből a következő 7 év alatt csak 29 darabot /0,03%-ot/ kellett kicserélni.

A vasbetonaljak ára 1927-ben darabonként 10,20 - 12,10 pengő között változott, a talpfánál 50-70%-kal drágább volt. /1935-ben a talpfa ára 8,70 P/db, a vasbetonaljé 14,20 P/db volt/.

A tanulmány tárgyalta a vasbetonaljak kezelésének és befektetésének módját; megállapította, hogy a legalkalmasabb ágyazati anyag a 2-4 cm szemnagyságú zuzottkő és meghatározta, hogy az aljakat aláverni csak a sínek alatt 80-80 cm szélességben szabad.

/Összehasonlítás céljából: a MÁV vonalak felépítményének 62,5%-a beton-aljassalátámasztású. A fővonalai beton-aljak ára 1983. január 1-én átlag 425 Ft/db, a talpfáké 860 Ft/db volt, jelenleg tehát a beton-alj ára a talpfának a 49,5%-a./

Ruzitska Lajos másik írását, a Pályafelügyelők Országos Szakcsoportjának március 7-i ülésén a sínhegesztésről tartott előadásának kivonatát, az áprilisi szám közli. A cikk érdekesebb részletei:

A felépítmény nyugodt és szilárd fekvésének, másrészt a járművek zökkenőmentes járásának biztosítása érdekében csökkenteni kell a sínütközések /illesztések/ számát. Ez a jelenlegi 9-12 méteres sínhosszaknak 16-24 méterre történő növelésével oldható meg. Ehhez szükségesnek tartja a sínhegesztési módok megismerését és elterjesztését.

Ismerteti a legrégebbi hegesztési adatokat: Magyarországon a legrégebbi sínhegesztés 1902-ben készült Szeged mellett, az algyői Tiszahidon /a cikkírás idején, 1929-ben 27 év után is hibátlan volt/.

1905-ben a Bp. Keleti pályaudvar mellett 45-96 m hosszúságra, 1926-ban Nyiregyháza-Záhony, Bp. Ferencváros-Vasgyár, Vác-Nógrádverőce, Barcs-Középrigóc között 35 m hosszra hegesztettek össze sineket, mintegy 50 km hosszúságban.

A cikk kitért az átmeneti sinek hegesztésére is, valamint tartalmazta azon elképzelést, mely szerint folyó évtől kezdve minden üzletvezetőséget hegesztőszerszámokkal szerelnek fel.

/1983. január 1-én a MÁV vonalakban összesen kb. háromnegyed millió hegesztés található, a hézagnélküli vágányok hossza csaknem 5200 km, az illesztéses vágányok nagyobb százalékában is a sínhossz 20 m felett van./

Az októberi számban Nemcsek József mérnök a sintörésekkel foglalkozott. Az okok között felsorolta a gyártási és fenntartási hibákat, az utóbbiak közül különösen kiemelte a süppedések és felfagyások következményeit. Ismertette a Sperry féle sínvizsgáló kocsi működését, amely jelzi a belső repedések pontos helyét. Végül kifejtette, hogy a simméretezésnél alapulvett biztonsági fok nem elegendő, és a sintörés elleni védekezés leghatásosabb módja az anyagminőség javítása és erősebb sinszelvény alkalmazása.

Pilisy Antal MÁV pályafelügyelő /Szeged/ júliusi számban megjelent "Tapasztalataim a pályafelügyelői szaktanfolyamról" című cikkéből:

A pályafelügyelői karnak évtizedes törekvése, hogy hivatásának teljes magaslátán álljon. Ebből kifolyólag 1910-ben felmerült az a kérdés, hogy a pályafelügyelői kar hathatósabb kiképzésére szaktanfolyamot kellene felállítani. Hosszú tárgyalások után végre 1912-ben született meg az első ilyen tanfolyam Szegeden, amely az akkori intézőkörök által úgy állapított meg, hogy félévi gyakorlati kiképzést félévi elméleti oktatás kövessen, amelyek után - ha a jelölt sikeresen levizsgázott - valamely központi pályafelügyelői szakaszon nyerne beosztást, ahol azután a pályafelügyelői teendőiben a még hiányos tapasztalatokat megszerelvén, önálló szolgálattételre volna beosztható. A tanfolyamokat az 1914-ben kitört világháború feloszlatta, és csak 1922-ben indult meg újra az oktatás.

A MÁV pályafenntartási és építési szolgálatának szervezete 1929. évben

A MÁV építési és pályafenntartási szolgálatát az Igazgatóság "D" főosztálya irányította három igazgatósági osztály /D-I, D-II, D-III./ segítségével. A hat Üzletvezetőség /székhelyük megegyezik a jelenlegi vasutigazgatóságokéval/ mindegyikében egy-egy pályafenntartási és építési osztály /II. osztály/ volt, alárendelt külszolgálati szerveik pedig az osztálymérnökségek.-összesen 54 db - voltak /jelenleg 30 működik/.

A "D" főosztályhoz tartozott a budapesti pályaudvarok építőfelügyelősége és a Vasbetonalgyár, a debreceni és pécsi Üzletvezetőséghez pedig egy-egy talpfatelítőtelep.

Ugyanebben az időszakban a legnagyobb magánvasutnak, a "Duna-Száva-Adria Vasutársaság"-nak /azelőtt Déli Vaspálya Társaság/ építési és pályafenntartási szolgálata munkáját egy főosztály, öt pályafenntartási osztály, 7 osztálymérnökség és egy felépitményi anyagraktár látta el.

Az 1929. évi május-júniusi szám ismertette a sinvándorlásra vonatkozó összefoglaló utmutatót, amit az Igazgatóság állított össze, továbbá a talpfaaláverésből, a sínlerakó készülékekről, a talpfacolokról /fogókról/, a tavaszi munkákról, a csákányos munkákról, a felépitmény helyes fektetéséről, a vágányépítésről jelent meg cikk.

A Pályafelügyelők Országos Szakcsoportjának 12 tagja 1929. augusztus 24. és szeptember 12. között külföldi tanulmányuton vett részt. Az 5000 km-es ut fontosabb állomásai Bécs, Róma, Nápoly, Milánó, a Simplon alagút, Genf, Zürich, Bern, München, Salzburg, Semmering voltak. A tanulmányut tapasztalatait az októberi, novemberi és decemberi szám ismertette.

Rövid hírek közül az érdekesebbek:

Az Igazgatóság D-II. osztályban felépítményi munkáltatási csoportot szerveztek.

60-80 fős mozgó pályafenntartási csapatokat alakítottak a német vasutaknál.

Megkezdték a világ legnagyobb hidjának építését New-York és New-Jersey között, a Hudson folyó felett. Hossza 2400 m, szélessége 38 m, a pillérek magassága a víz felett 190 m. Az építkezést 1932-ben fejezik be.

Uj alagút Olaszországban az Apenninek alatt, Monte Pianónál. Hossza 18,5 km. Az új alagút a Bologna-Firenze közötti utat másfél órával rövidíti meg.

Vasutépítési gyakorlattal rendelkező tiz mérnököt keresnek Argentínába.

Az egyesületi élet megnyilvánulásai voltak 1929. évben:

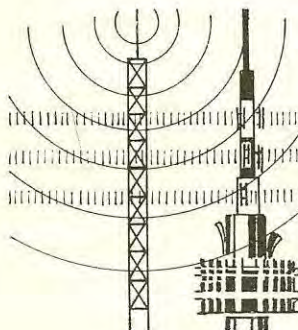
Január 2-án a Pályafelügyelők Országos Szakcsoportjának a vitaestje Budapesten /Tárgy: Sinvándorlás, sindilatáció/

Február 8-án a szegedi pályafelügyelők vitaestje /Tárgy: Kályhafűtés/

Március 2-án a szegedi Üzletvezetőség pályafelügyelőinek vitaestje /Tárgy: Útközö hégazok nagy fontossága/

Összeállította: Dr. Horváth Ferenc

- . -



Rövid HÍREK

Lébénymiklós állomáson előregyártott vázpanel elemekből összeállításra került a biztosítóberendezési épület. A berendezés szerelése a II. negyedévben megindulhat. Az üzembehelyezés az év második felére várható.

Lébénymiklós állomáson, az elavult győri kertészet selejtpótlásaként új kertészet épül. Így gazdaságosan felhasználásra kerül az átszervezés foly-

tán fölössé vált pályafenntartási épület. Az új kertészet 2 hektáron, korszerű üvegházban és új fűthető holland melegágyakkal a MÁV egyik legmodernebb üzeme lesz. A kertészet működését az új telephelyen ez év második felében kezdi meg.

Győrszentiván állomáson létesítendő biztosítóberendezési épület vázpanel elemeinek összeszerelése május folyamán befejeződik. Az épület üzembehelyezése az év végére esedékes.

Bp. Keleti pályaudvar központi gázkazánházának próbaüzemeltetése befejeződött. A végleges üzembehelyezés május hóban esedékes. Ettől kezdve a fűtés, melegvizellátás már az olaj kiváltásával, földgáz felhasználásával, gazdaságosabb energiahordozóval történik.

Bp. Keleti pályaudvar személykocsimosójának kivitelezése megkezdődött. A MÁV építési főnökségei a 25 milliós munkát az év végére befejezik.

Bp. Ferencvárosban a 2000 adagos üzemi konyha munkái befejeződtek. A 30 millió forintos létesítményt a MÁV Magasépítési Főnökség építette.

Rákos állomáson a Villamos Felsővezeték Építési Főnökség háromszintes szociális épülete elkészült. A 150 fős öltöző-mosdó üzembehelyezésével a főnökség munkásellátása jelentősen megjavul. A 15 millió forintos létesítmény kivitelezője a MÁV Magasépítési Főnökség volt.

Balatonfüred leégett felvételi épület helyreállítási munkái május végére befejeződnek. A munka a MÁV Celldömölki Építési Főnökség kivitelezésében készül.

Taszár állomáson a vázpaneles biztosítóberendezési épület elkészült. A biztosítóberendezés szerelése befejeződött. A teljes üzembehelyezés a Vasutas Napra várható. Kivitelezője a MÁV Dombóvári Építési Főnökség volt.

A vasuti felépítmény 1983. évi tervszerű megelőző karbantartása valamennyi Vasutigazgatóság területén megkezdődött. Február 28-án a felépítménykarbantartó gépláncok és az ágyazatrostálógépek kivonultak. Az év végéig a gépláncoknak 4525 vkm TMK vágányszabályozást, a rostálógépeknek 280 km hosszban kell ágyazatrostálást végezni. A kitérőszabályozógépek éves tervében 5319 csoport kitérő szabályozása szerepel.

A székesfehérvári vonalon az új menetrendváltásra átépül a Tárnok/kiz/-Martonvásár/bez/, Kápolnásnyék-Gárdony/kiz/-Dinnyés/kiz/ vonalrész balvágánya, 54 kg-os hézagnélküli vágányra. Ezzel Tárnok/kiz/-Dinnyés/bez/ vonalrész

mindkét vágánya 54 kg-os hézagnélküli felépítményű. A Velencei-tó melletti magas talajvizállású részeken 60 cm vastag bányakavics talajjavító réteg helyett 18 cm-es betonaszfalt védőréteg került beépítésre.

Japánban 1982. év végén forgalomba helyezték a normálnyomtávolságú Shinkansen /főütőér/ elnevezésű vasuthálózat építése során elkészült legújabb szakaszt, amely Honshu szigetén Tokiótól Niigata-ig vezet, 270 km hosszban. Az építés igen költséges és nehéz volt, mert a pályát a Japán Alpokon kellett átvezetni, és meg kellett építeni a 22,8 km hosszú Dai-Shimigu alagutat. A Shinkansen hálózat tervezett teljes hosszát egyébként az eredeti 7000 km-ről kénytelenek voltak - a gazdasági nehézségek miatt - a felére, 3500 km-re lecsökkenteni. A hálózat első, Tokió-Oszaka közti szakasza 1964 óta van üzemben, és azon 260 km/h sebességgel közlekednek. Ezzel a most megnyitott vonalrészsel együtt már összesen 1800 km hossz van üzemben.

A Honshu és Hokkaido szigetek közt épülő vonalszakaszt - amelyen a világ leghosszabb vasuti alagutja, a tenger alatti 53,8 km-es Seikal alagut épül - csak 1985-ben fogják tudni megnyitni, 3 éves késéssel. /Blickpunkt 1983.2.sz./

A Német Szövetségi Vasutak Nürnberg és Regensburg közti vonalán vezették be 30 évvel ezelőtt először a világon a távvezérelt forgalomirányítást. A 100 km hosszú, kétvágányú vonal egész forgalmát a Nürnbergben létesített központi állítóközpontból vezérlik, ami akkor nagy előrelépés volt a jelző- és biztosítóberendezési technika területén, és amelynek előfeltétele a nyomógombos technika alkalmazása volt. A vonalon 28 helyi állítóközpontot tudtak megszüntetni, és ezzel 60 fő kiszolgáló személyzet vált feleslegessé. A távvezérlés további bevezetésére a következő években került sor, Svájcban, a Délafrikai Köztársaságban, valamint Svédországban. /Der Eisenbahningenieur 1982.12./

Irakban új vasutvonal építését kezdték el, amely a Bagdadból északra fekvő Haditha és Kirkuk közt fog 275 km hosszban vezetni, mégpedig keresztirányban a meglévő Bagdad-Mosul fővonalra, amelyet Baijinál fog kereszttezni. A vonal terveit a nyugatnémet Deconsult cég készítette, megépítésére pedig /4 év alatt/ egy dél-koreai konzorcium kapott megbízást.

Egyébként az Iraki Vasutak korszerűsíteni tervezik a Bagdadból északra vezető Bagdad-Erbil közti 426 km-es és a Bagdadtól délnek vezető Bagdad-Basra közötti 543 km-es vonalait. A tervtanulmány elkészítésére a Brit Vasutak tervező irodájának /Transmark/ adtak megbízást. /Eisenbahntechnische Rundschau 1982.10./

Az Ausztráliai Nemzeti Vasutársaság /AN/ jelentősen korszerűsíti hálózatát. Ennek keretében 1982 végéig befejezték az Adelaide-Port Pirie közötti 218 km hosszú fővonalon a széles /1600 mm-es/ nyomtávról a normál nyomtávra való átépítést. Az ehhez szükséges, hosszú ideig tartó forgalmi szüneteltetést kihasználva, a vonalvezetésben is hajtottak végre korrekciókat, és több állomási megelőző vágányt meghosszabbítottak. /Eisenbahntechnische Rundschau 1982.12./

A Csehszlovák Vasutak a mostani tervidőszakban, 1985-ig két rendezőpályaudvarnak /Bratislavának és Ceske Trebovának/ kibővítése és automatizálása, valamint 515 km hosszban további villamosításának kiépítése szerepel. Ezzel a villamosított hálózat hossza 3500 km-re fog nőni, ami 27%-a a teljes hálózatnak. 250 db villamos vontatójármű beszerzését is tervezik. /Der Eisenbahningenieur 1982.12./

Az afrikai kontinensen jelenleg mindössze 90 000 km hosszban vezetnek vasuti vonalak, amelyek különféle nyomtávolságúak. Ez a világ összes vasutvonalhálózatának csak 5%-a. 1960 és 1970 között évente csak mintegy 400 km új vonal épült,

de ez a tempó ma már a négyszeresére nőtt. Az Afrikai Vasutak Egyesülése /UAC/ nemrég kidolgozott egy tervet, amely szerint 1990-ig 15 000 km új vonalat terveznek megépíteni. Az új vonalak létesítésének fő célja, hogy azokon a kontinens nagymennyiségű természeti kincseit olcsón tudják elszállítani. /Eisenbahntechnische Rundschau 1982.11./

Az Egyesült Államokban a vasutársaságok újabb fuzióját hajtják végre. A Pacific Rail Systems /PRSI/ néven három vasutársaság fog egyesülni, és hálózatuk összhossza 36 000 km lesz, a harmadik leghosszabb vasuthálózat az USA-ban. A vonalak 21 állam területén haladnak át, a Csendes Óceántól Chicagóig és New Orleansig. Egyébként a legkiterjedtebb vasutvonalhálózattal az AMTRAK nevű Nemzeti Vasuti Szövetség rendelkezik, amelyik 1970-ben 13 vasutársaság fuziója útján jött létre.

Az Egyesült Államokban üzemel a világ legmeredekebb /370 ezrelékes/, a Mount Washington hegyre vezető fogaskerekű vasutja. 1869. évben épült meg, két évvel az első európai, a svájci Rigire vezető fogaskerekű vasut létesítése előtt. /Blickpunkt 1982.12./

Az Indiai Vasutak hálózata háromféle nyomtávolságú vonalból tevődik össze, és emiatt a személy-, valamint az áruforgalom lebonyolítása igen nehézkes és költséges. 106 átrakódó állomás van a hálózaton, és a méteres nyomtávolságon megrakásra kerülő napi 10 ezer vagonból 53%-ot át kell rakni más nyomtávolságra. A vasutak most igen kiterjedt tanulmányokat végeznek ennek a nagy átrakási munkának a csökkentése érdekében. A legkézenfekvőbb megoldás a Szovjet Vasutaknál jól bevált kerékpárcsere nem alkalmazható a széles és a méteres nyomtáv közötti nagy különbség miatt. /Schienen der Welt 1982.11./

A Német Szövetségi Vasut nagyfe-
szültségű villamoshálózatának bővítése
során szükségessé vált Mannheim és Flörs-
heim között egy nagykiterjedésű erdős
területen új vezeték létesítése. A kör-
nyezetvédelmi szempontok nagymértékű
szem előtt tartásával a DB úgy döntött,
hogy nem végez fairtást és nem készít
nyiladékot a vezeték nyomvonalában. Új
megoldásképpen 75 m magas vezetéktartó
oszlopokat állítottak fel, és így a
villanyvezeték magasan a fák koroná-
ja felett feszítették ki. A munka el-
végzéséhez helikoptereket vettek igény-
be. /Blickpunkt 1982.10./

Indiában egy új, 1 m nyomtávolságu
vonal építését kezdték meg. Ez az or-
szág keleti, Banglades és Burma közötti
Mizorani területén fog vezetni 48 km
hosszal. Az építést igen kedvezőtlen,
dzsungelszerű terepen kell elvégezni, és
így az a vasuti mérnökökkel szemben foko-
zottan nagy követelményeket támaszt.
A vonalon 8 nagyobb és 101 kisebb hidat,
valamint 5 új állomást kell kiépíteni.
Az új vonal megépültével ez a távoli
ország rész is kapcsolatba kerül az or-
szág fővonalai hálózatával. /Blickpunkt
1982.11./

A Szovjet Vasutak forgalomba he-
lyezték a lett főváros, Riga és az észti

főváros, Tallin között egy új, az eddi-
ginél lényegesen rövidebb vasutvonalat.
A pálya az új nyomvonalon az eddigi
441 km helyett csak 350 km hosszú, és
ezáltal a menetidő körülbelül másfél
órával rövidebb. /Blickpunkt 1983.2./

Braziliában az ország északi, Pará
tartományában Porta de Madeira és Cara-
jas városok között, 880 km hosszban új
vasutvonal épül. Az 1600 mm-es, széles-
nyomtávolságu vonal traszizozása sok
gondot okozott, de gondos tervezéssel
el tudták érni, hogy aránylag kevés mű-
tárgyra van szükség. Az új vonal építé-
séhez a Világbank nyújtott segítséget.
/Schienen der Welt 1983.1./

A Svájci Szövetségi Vasutak a
Svájcból Olaszországba vezető Gotthard
vonalon érdekes, új típusu hidszerkezetet
építenek. A Wassen helység melletti
Rohrbach folyó felett vezető hid ugyan-
is állandó lavinaveszélynek van kitéve.
Ezért most a régi helyett egy teljesen
zártszelvényű, szekrényes tartós vasbe-
tonhidat építenek 84 m hosszal. Ez tel-
jes védelmet nyújt a lecsuszó, nagyere-
jű lavinák ellen. A hidhoz csatlakozóan
még 45 m hosszban lavinavédő galériát
is építenek.
/Blickpunkt 1983.2./

- . -

Ambrus, Zoltán	Bahnbau-Bahnerhaltung und ökonomische Regelung	45
Dr. Csillag, Ferenc	Über die zeitgemäße Investitionsabwicklung	46
Kiss, László	Das Preissystem der Volkswirtschaft und die Preisgestaltung der Unternehmen	50
Szabó, György	Die Preisgestaltung der Bau- und Montage- arbeiten	54
Árva, Kálmán	Die Organisierung des Baugewerbes der MÁV	58
Zsadányi, Péter	Über die Belohnungswirtschaft	60
Mányai, Miklós	Arbeitsnormen, leistungsabhängige Belohnungs- systeme, Einstufen der Arbeitselemente	63
Szamosi, Aladár	Die Begehung der Baustellen und der Organisa- tionsplan	66
Kovács, Sándor	Über die Verrechnungsvorschrift und deren Ver- wendung	71
	Über die Geschichte des Eisenbahn- baues und der Bahnerhaltung	74
	Kurznachrichten	77

Titelbild: Dömping in der Wirtschaftsinformation
Rückseite: Richten bei Gleisverlegung

1983

С О Д Е Р Ж А Н И Е

АМБРУШ З.:	" Постройка и содержание пути и экономическое регулирование "	45
Др. ЧИЛЛАГ Ф.:	" Усовершенствовать процесс капиталовложения "	46
КИШИ Л.:	" Система цен в народном хозяйстве и ценообразование на предприятиях "	50
САБО Дь.:	" Ценообразование строительно- монтажных работ "	54
АРВА К.:	" Организация индустриального строительства МАВ "	58
ЖАДАНИ П.:	" Калькуляция зарплаты "	60
МАНЯИ М.:	" Нормативы выработки, системы зарплаты на основе выработки, категории работ "	63
САМОШИ А.:	" Натуральный обход объекта и организа- ционный план "	66
КОВАЧ Ш.:	" Роль и применение инструкции по учету "	71
	Из истории постройки и текущего содержания железнодорожного пути	74
	Краткие сведения	77
На обложке:	" Демпинг в экономической информации.	На задней странице обложки: " Рихтовка при укладке пути "

