

DR. GYÖRFFY LÁSZLÓ

FEJLESZTÉSI FORRÁSOK KÉPZÉSE ÉS FELHASZNÁLÁSA A KÖZHASZNÁLATÚ KÖZÜTI KÖZLEKEDÉSBEN A GAZDASÁGIRÁNYÍTÁS REFORMJA UTÁNI IDŐSZAKBAN

Gazdaságirányítási rendszerünk egyik fő problémájaként jelentkezik a fejlesztési eszközök hatékony felhasználása szabályozásának kérdése. A beruházási piac feszültsége, a fejlesztések hatékonyságának nem megfelelő alakulása — mint a legtöbb termelő ágazatban tapasztalt jelenség — igényli az eszközfejlesztés központi és vállalati gyakorlatának elemzését a gazdaságirányítási reform e területére vonatkozó célkitűzéseinek tükrében.

Tanulmányunk célja, hogy a népgazdaság egyik fontos területén, a közhasználatú autóközlekedésben megvizsgáljuk, hogy a gazdaságirányítás jelenlegi rendszerének keretei között — amikoris a fejlesztés területére vonatkozóan irányelveként¹ nyert megfogalmazást;

- a vállalati döntés és érdekelttség szerepének növelése,
- a fejlesztés és jövedelmezőség kapcsolatának erősítése,
- a fejlesztések orientálásában a piaci impulzusok szerepének fokozása,
- a szintentartás és a kisebb bővítések vállalati saját alapból történő finanszírozása, valamint
- a hitellel finanszírozott vállalati fejlesztések bővítése — ...

milyen fejlesztési tevékenységre nyílt lehetőség, és az miként szolgálta az ágazat fejlődését, ezen keresztül pedig az időszak fejlesztéspolitikai célkitűzéseinek megvalósítását.

1. Az autóközlekedési vállalatok helye a közlekedési ágazatban

Az áru- és személyszállítás a társadalmi újratermeléssel és általában a társadalmi élettel szoros kontaktusban fejlődő, fontos népgazdasági ág. Jelentőségét aláhúzza az a tény, hogy az elmúlt 20 év folyamán hazánkban a nemzeti jövedelem növekedését meghaladó ütemben nőtt a szállítási teljesítmények értéke. A nemzeti jövedelem termelés és a szállítás közötti összefüggés egyben az ágazat fejlődésének korlátját is magában hordozza, hiszen a szál-

1. MSZMP Központi Bizottság 1966. május 25—27-i ülésének anyaga (Kossuth 1966.)

litási szükséglet csak az egyéb népgazdasági ágak, illetve a lakossági életszínvonal alakulásának függvényében jelentkezik.

A népgazdaság összes szállítási tevékenységében — bár csökkenő arányt mutat — mégis alapvető a közhasználatú közlekedés által bonyolított fuvarozás. Részaránya a szállított súly alapján 1971-ben 49,7 százalékot, az árutonna kilométerek alapján pedig 84,4 százalékot képviselt az áruszállítás terén.

A tanulmány tárgyát az autóközlekedési vállalatok tevékenysége képezi, mely átfogja a közhasználatú közúti közlekedés döntő hányadát. Súlya folyamatos növekedést mutat, ugyanis a közúti közlekedés, ezen belül pedig az autóközlekedési vállalatok által végzett szállítások fejlődési dinamikája az utóbbi 10 évben a közlekedés ágazataihoz viszonyítva a leggyorsabb volt.²

Az eszközök megújítása és bővítése az újratermelési folyamat alapvető mozzanatát képezi és meghatározzák annak jellegét. Ugyanakkor a gazdálkodás során lejátszódó egyéb folyamatok befolyásolják az eszközgazdálkodás lehetőségét, irányát és hatásfokát. Az újratermelési folyamat tehát ok és okozat egyszerre — a jelen tanulmány tárgya — az eszközfejlesztési tevékenység szempontjából, ezért célszerű annak a témához kapcsolódó vonatkozásait röviden áttekinteni.

Összességében azt állapíthatjuk meg, hogy a mechanizmusreform óta eltelt öt év gazdálkodására a bővített újratermelés volt a jellemző. Értékoldalról tekintve a teljesítmény növekedését 54¹/₉-ban az igénybe vett élő- és holtmunka tömegének bővítése eredményezte.

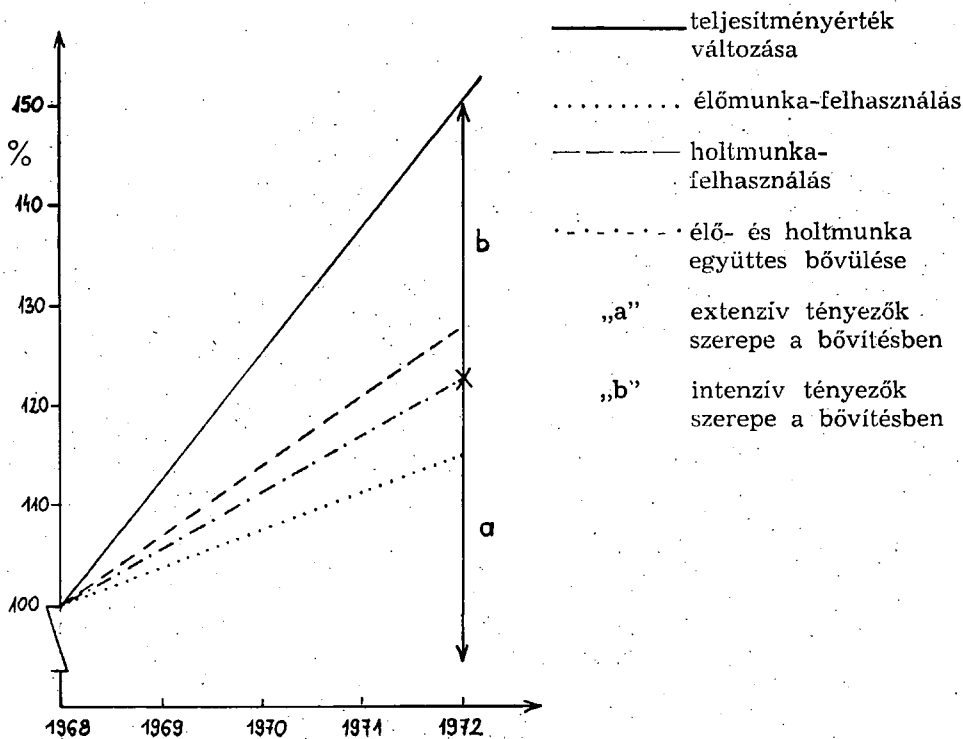
— Az „extenzív” tényezők viszonylag nagy szerepe a közúti közlekedés vállalatainál kialakult sajátos körülményekből vezethető le. Ezek között kell említeni a magas foglalkoztatottsági szint miatt kialakult feszültségeket, valamint az épület- és szociális ellátottság elmaradottságát, mely a III. ötéves tervidőszak elején jellemezte az autóközlekedést. Ebből következően a termelési tényezők bővítése csak részben szolgálta közvetlenül a teljesítmények felfutását, jelentős hányada a korábbi időszakban kialakult létszámbiány megszüntetésére és az elhasználatott eszközök pótlására irányult.

— Az „intenzív” növekedési tényezők között az élőmunka- és eszközkihasználás javulása egyaránt szerepet játszott. Arányát tekintve jelentősebb volt az élőmunka hatékonyságának javulása, mely döntően a járművek fajlagos kapacitásának emelkedése eredményeként jelentkezett.

A fejlődés során a lekötött termelőerők értékösszetétele a holtmunka felé tolódott el. A technikai összetétel viszont ezzel ellentétesen alakult. Ennek oka az, hogy bővítés a közvetlen termelőeszközöket kisebb mértékben érintette, másrészt a foglalkoztatottsági szint mérséklődött az időszak folyamán.

Az extenzív és intenzív tényezőknek a bővítésében betöltött súlyát az alábbi ábra szemlélteti:

2. A tanulmány az alábbi adatforrásokra épül: KSH Statisztikai Évkönyv 1972., Közlekedési és Hírközlési Évkönyv 1971, VOLÁN TRÖSZ és Vállalati Statisztikai Évkönyv 1972., VOLÁN Tröszt 1968—1972. évekre szóló mérlegbeszámoló.



2. Az eszközfejlesztés sajátosságai a közúti közlekedésben

A közlekedés teljesítményeinek létrehozásában szerepet játszó szubjektív és objektív tényezők a gazdálkodás folyamatában újratermelőnek és gyarapodnak. A termelés tényezőivel való gazdálkodás tehát alapvetően két mozzanatra oszlik; az eszközállomány megújítására és bővítésére, bár meglehetősen nehéz a két mozzanat elhatárolása. A határvonal megvonását nehezíti, hogy az eszközök újratermelésének mozzanatait érték és használati érték oldalról vizsgálva nem kapunk egybeeső képet: amit értéktől vizsgálva eszköz-bővítésnek ítélünk, az használati érték tekintetében lehet, hogy csak pótlás, — illetve szintentartás —, vagy fordítva. Tanulmányunkban az eszközgazdálkodás azon folyamatával foglalkozunk, amelyek a vállalati fejlesztési almozgásban tükröződnek és így megjelölésükre is a fejlesztési tevékenység kifejezést használjuk.

Az eszközök fejlesztése — ebben az értelemben — az újratermelés feltetele. Ennek ellenére nem tekinthető az újratermelés szempontjából külső mozzanatnak, mivel a meglévő eszközök üzemeltetésével halmozódnak fel a jövőbeni fejlesztés forrásai. A fejlesztés tehát, mint forrásképzés, illetve a létrejött források ismételt bevonása a termelésbe a bővített újratermelési szervek részét, annak egyik oldalát képezi.

A fejlesztés meghatározó mozzanata a termelésben lekötött állóeszközök, és a gazdálkodás egész folyamata közötti viszony változásában rejlik, mivel

ez általában magával vonja a termelés többi tényezőinek átrendeződését is. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy adott állóeszközvo-lumen és -struktúra mellett nem lenne lehetséges az egyéb termelési tényezők arányainak és terjedelmének változtatásával a termelés színvonalát, illetve hatékonyságát — egy bizonyos határon belül — fokozni, vagy éppen — pl. helytelen forgóeszköz-gazdálkodással a befektetett eszközök hatékonyságát — lerontani. Ezen összefüggés alapján arra nyílik lehetőség, hogy valamely terület fejlesztési tevékenységét elsődlegesen az állóeszköz-gazdálkodás oldaláról közelítsük meg. Különösen indokolt ez a közúti közlekedés területén, ahol a produktív munka nem ölt termékformát, így a termelési eszközök között az alapanyag lényegében nem játszik szerepet, és ezzel a lekötött eszközök összetételében az állóeszközök súlya lényegesen nagyobb az egyéb termelő ágazatokhoz képest. Az autóközlekedés — gazdálkodásának ezen túlmenően számos sajátossága van, melyek befolyásolják a fejlesztési források képződését és felhasználását, ezen keresztül pedig a vállalatok eszközgazdálkodását.

a) Fejlesztési források képződésére ható sajátosság, hogy:

- az állóeszközök részaránya az autóközlekedésben magas a lekötött eszközállományon belül, és ez megnöveli az amortizáció szerepét a fejlesztés pénzügyi forrásai között. Ezt erősíti a jelenleg érvényes szabályozás, mely szerint a képződő amortizáció 100%-ig az autóközlekedési vállalatoknál marad,
- az állóeszközök között alapvető szereppel bírnak a járművek, melyeknél az értékcsökkenés teljesítményarányosan kerül elszámolásra, így a fejlesztési alapképzés az amortizáció oldaláról is függvénye a teljesítményérték alakulásának,
- a folyó ráfordítások alakulását jelentősen befolyásolja a járművek életkora, mivel az életkorral progresszíven emelkednek a fajlagos üzemeltetési költségek. Ebből következően a tiszta jövedelemből (nyereségből) képződő fejlesztési alap szempontjából lényeges kérdés a járműkarbantartás színvonalának alakulása, valamint az elhasznált állóeszközök optimális pótlási idejének biztosítása, a felújítás tervszerű végzése,
- az autóközlekedési vállalatok közhasználatúak, ezért a fuvarfeladatok vállalásában a jövedelmezőségi szempontok kisebb súllyal szerepelnek, mint a termékgyártó vállalatoknál. Már a reform előtti fuvarozási kényszer megszűnt, a vállalatok ellátási kötelezettsége a személyszállításban és a darabáru-fuvarozásban fennáll, így ezeken a területeken a jövedelem-, valamint a fejlesztési alap — képződésére sok, a vállalatától független tényező hat.

b) Fejlesztési források felhasználására ható sajátosságok:

- a közlekedés teljesítményei nem raktározhatók, így a járműkapacitások kialakításánál figyelembe kell venni a szállítási szükséglet területi alakulását, szezonális ingadozását,
- az autóközlekedési vállalatok trösztí keretek között gazdálkodnak, ezért a vállalatokra jellemző önállósággal a fejlesztési források felhasználása terén minden tekintetben nem rendelkeznek. A tröszt felülbírája a vállalatok fejlesztési elképzeléseit, szükség szerint átcsoportosítást hajt végre a vállalatok fejlesztési alapjai között, illetve trösztí tartalék céljára központosítja a vállalati jövedelem bizonyos hányadát. A tröszt által irányított differenciált fejlesztés főbb szempontjai között szere-

pel: a vállalatok műszaki ellátottsági szintjének közelítése, a szállítási kapacitás szükségletekkel arányos területi elosztásának biztosítása, és az ágazat szempontjából optimális fejlesztési célkitűzések megvalósításának támogatása,

- az élőmunkának termelőeszkővel való helyettesítésére viszonylag kisebb lehetőség van az autóközlekedésben, egyéb ágazatokhoz képest. A tevékenység fejlesztésében ebből következően nagyobb szerepe van az extenzív jellegű bővítésnek. Az élő- és holtmunka arányának változását a technikai összetétel lassú fejlődése korlátozza,
- az eszközállomány alapvető tényezője a járműpark, mely a kapacitás keresztmetszetének hordozója. Ez lehetővé teszi a kapacitás rugalmas és gyors változtathatóságát. A beruházás — az alapvető kapacitás-hordozó tekintetében — nem időigényes, nincs befejezetlen állomány.

Az eszközfejlesztés folyamatát az autóközlekedési ágazatra jellemző, felsorolt technikai-gazdasági és társadalmi-gazdasági jellegű sajátosságok mellett a vizsgált időszakban döntően befolyásolta a népgazdaságra és ezen belül a közlekedési ágazatra kitűzött központi fejlesztési politika. Az 1968-ban törvényerőre emelkedett közlekedéspolitikai koncepció főbb célkitűzései között szerepel³:

- az infrastruktúra, ezen belül a közúti hálózat fejlesztése,
- a közlekedési szolgáltatások minőségi színvonalának emelése (a zsúfoltság csökkentése, az utazás kényelmének fokozása stb.),
- a közlekedési ágazatok munkamegosztásában a közúti közlekedés arányának emelése, a közlekedés munkaerő-helyzetének javítása, az alkalmazott létszám munkaidejének mérséklése mellett,
- az ellátatlan területek feltárása, a közlekedési szolgáltatások e területekre való kiterjesztésével,
- a közlekedési vállalatok tevékenysége gazdaságosságának fokozása.

3. Vállalati érdekelttségfejlesztés

A vállalati döntéseket motiváló gazdasági különérdek központi gazdaságirányításunk jelen rendszerében nyereségérdekelttség formájában jut kifejezésre. A vállalati nyereségérdekelttség közvetlenül a részesedési nyereség egységnyi tömegű munkára jutó hányadának növelésére irányul, mely forrását képezi az átlagbérek növelésének, valamint az évvégi részesedésnek. A vállalati nyereségérdekelttség tehát úgynevezett „bérjövédelmzősége⁴” jelent. A bérjövédelmzőségi érdekelttséget — az állami vállalatok esetében — az egységnyi báziszintű bérré jutó részesedési nyereség (b) növelésére irányuló törekvéssel lehet azonosítani. Képletszerűen ez a következőket jelenti:

3. A magyar közlekedéspolitikai. (Közdok. 1969.)

4. Dr. Megyeri Endre: Vállalati gazdálkodás és jövédelmzőség (Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó Budapest, 1969).

$$b = \frac{R_{TO}}{B_{TO}} \rightarrow \max!$$

$$\text{Kifejtve: } b = \frac{L_T V_T + R_{aT} - L_T V_O}{L_T V_O} \rightarrow \max!$$

T, O = tárgy, ill. bázisidőszak,
 R_{TO} = bázis bérszínvonal mellett képződő részesedési nyereség a tárgyidőszakban,
 B_{TO} = bázis szintű tárgyidőszaki bérköltség,
V = átlagbér.
L = létszám

A bérjövödelmezőségi érdekelttség szorosan összefügg a vállalat fejlesztési tevékenységével, mivel az a nyereség képződésének és megosztásának befolyásolásával hat az egységnyi munka jövödelmezőségeinek változására. Ez az összefüggés biztosítja a vállalati különérdek érvényesülésének folyamatosságát, illetve az érdekelttségben a jelen és a jövő kapcsolatát. A bérjövödelmezőségi érdekelttség tehát szükségszerűen magába foglalja a vállalatok fejlesztés iránti igényét. A jövőbeni érdekeknek a vállalati döntésekben való érvényrejutását — más kifejezéssel a vállalati érdekelttség „dinamizmusát” — illetően meghatározó szerepe van az alkalmazott szabályozó rendszernek, de emellett hasonlóan fontos az érdekeltséget felismerő vállalati eszközgazdálkodási politika és a megfelelő eszközellátottság biztosítása.

A vállalati jövödelmezőség és a fejlesztés kapcsolata mint említettük, szükségszerű, de a kapcsolat intenzitása sok tényezőtől függ és ezért változó. A kapcsolatot nehéz számszerűsíteni, egyes elemeit azonban az alábbi összefüggések segítségével próbáltuk megragadni.

Ha a fentiek alapján abból indulunk ki, hogy a vállalati különérdek fogyasztási és felhalmozási érdek is egyszerre, akkor ezek együttes érvényrejutásának feltétele az érdekeltséget kifejező pénzügyi alapok „szinkron-mozgása”. Eszerint elvárhatjuk, hogy a bérjövödelmezőség alakulását kövesse a felhalmozás forrását képező F-nyereségrész képződése. A közhasználatú közúti közlekedésben és e tekintetben kialakult tendencia szemléltetésére az alábbi táblázat adatai nyújtanak felvilágosítást:

Megnevezés	Me.	1968	1969	1970	1971	1972
Előző évi bázis bérszínvonal mellett képződött részesedési nyereség R_{TO}	M/Ft	142	172	264	232	255
„b” mutató értéke, ha a bázis az előző év	%	9,5	10,5	14,8	10,9	11,2
Adózott fejlesztési nyereség (Fa)	M/Ft	128	172	302	207	231
Fa: R_{TO}	Ft	0,90	1,00	1,14	0,89	0,90

A táblázat adataiból azt olvashatjuk le, hogy az autóközlekedési vállalatoknál a bérjövödelmezőség alakulását tekintve az 1968 óta eltelt öt év két külön szakaszra oszlik:

- Az 1968—70-es időszakban a bérjöveldelmezőség emelkedése figyelhető meg, ugyanakkor
- az 1971—72-es években a bérjöveldelmezőség az 1970-es színvonalhoz képest visszaesett és stagnált.

A képződött fejlesztési alap hasonlóan viselkedett: az 1 forintnyi részese-
desi nyereségre 1968—70-ben növekvő, 1971—72-ben pedig változatlan, de az
1970-es csúcsnál (1,14⁰/₀ forint) kevesebb — 0,89 forint, illetve 0,90 forint fej-
lesztési alap jutott. Ezek alapján levonható az a következtetés, hogy a kialakult
szabályozó rendszer a vállalatok fejlesztési érdekét a bérjöveldelmezőségi érde-
keltségen keresztül ébren tartotta; mivel kimutathatóan a fejlesztési nyereség
a részesedési nyereséggel összhangban képződött.

A vállalati különérdeken belül a fogyasztási és fejlesztési érdek viszonya
azon keresztül vizsgálható, hogy *miként alakul a folyóráfördítések és az egy-
szeri befektetések jöveldelmezősége*. A két fajta érdek érvényesülésének egyen-
súlyától függ, hogy a jelen gazdasági döntései mennyire orientálják a jövőbeni
érdeket. A közúti közlekedés azon sajátosságát figyelembevéve, hogy az új
beruházások üzembe helyezése után azonnal teljes hatáffokkal részt vesznek
a nyereség kitermelésében, joggal várható a folyó és egyszeri ráfordítások jö-
veldelmezőségének párhuzamos alakulása. Egyébként feszültség jelentkezik a
vállalati fogyasztási és felhalmozási érdek, ezen keresztül pedig a vállalati és
a népgazdasági érdek között.

A különböző jöveldelmezőségű mutatók a közhasználatú közúti közlekedés-
ben a mechanizmus reform óta eltelt időszakban a következő képpen alakultak:

Megnevezés	Me.	1968	1969	1970	1971	1972
Folyó ráfordítások jöveldelmezősége	%	10	12	17	14	13
Eszközarányos nyereség	%	9	9	14	12	11

A táblázat adatai szerint a költség- és eszközarányos nyereség alakulását azo-
nos tendencia jellemzi. Ennek megfelelően a folyó ráfordítások jöveldelmező-
sége iránti közvetlenebb vállalati érdekelttség a vizsgált időszakban nem gátolta
a felhalmozási érdek érvényesülését.

4. A fejlesztési források képződése

A fejlesztési tevékenység pénzügyi alapját 1968 óta a közúti közlekedés
vállalatainál is a népgazdaság egyéb területeihez hasonló források képezik.
Ezek lényegében: a nettó értékkel rendelkező állóeszközök után elszámolt
amortizáció, a nyereségből képzett fejlesztési alap, az állóeszköz-értékesítésből
származó bevétel. Emellett a fejlesztés potenciális forrását képezik a költség-
vetésből, illetve hitelből származó vállalaton kívüli források. Az autóközleke-
desi ágazat eszközgazdálkodása, valamint az eszközgazdálkodásra irányuló
szabályozás sajátosságait vizsgálva — a népgazdaságban megvalósuló átlagos
szabályozáshoz viszonyítva — szembetűnő eltérés mutatkozik a fejlesztési for-
rások képzése tekintetében:

- a fennálló szabályozás értelmében az autóközlekedési ágazat a képződő amortizáció teljes összegével rendelkezik. Amíg tehát a népgazdaság átlagában a vállalatoknál a dinamikus szinttartáshoz az amortizáció átlagosan 40%-ának elvonása következtében többnyire igénybe kell venni a nyereségből képződő fejlesztési alapot is, addig az autóközlekedésben a szinttartás elvileg már a képződő és vállalatoknál hagyott nagyobb amortizációból biztosítható. A közúti közlekedés eszközei között az állóeszközök aránya magas (az autóközlekedési vállalatok összes eszközértékének 92—97 százalékát tette ki az állóeszközök bruttó értékének aránya az 1968—72-es időszakban). Ez magas szinten tartotta a fejlesztési források között az amortizáció hányadát.
- Az autóközlekedés a gazdaságirányítás reformja óta eltelt időszak folyamán fejlesztéséhez költségvetési támogatásban is részesült. Ez részben közvetlen beruházási juttatásként, részben a nyereségen keresztül ható különféle preferenciákban jutott kifejezésre.

A fejlesztési politika ezen két mozzanata az autóközlekedésben átlagon felüli forrásképzés lehetőségét biztosítja. Felmerül a kérdés, mi indokolja az autóközlekedés kivételes helyzetét, és az mennyiben jelentett átlagon felüli eszközbővítési lehetőséget a gyakorlatban.

A kérdés megválaszolásánál abból kell kiindulnunk, hogy az autóközlekedés eszközellátottságának helyzete a mechanizmusreform idején meglehetősen rendezetlen, feszültségekkel terhes volt:

- Jelentős lemaradás mutatkozott a járműforgalmat kiszolgáló létesítmények, forgalmi-műszaki telepek tekintetében.
- A járműállományt erős elhasználódottság jellemezte; 1968-ban az átlagéletkor a tehergépkocsik esetében 6,4 év, az autóbuszoknál pedig 5,7 év volt, míg a 10 évnél régebbi járművek aránya 19,2 százalék, illetve 8,9 százalékot képviselt.

A reform előtti évekről elhalasztott pótlási szükséglet fokozott forrásképzést igényelt, melyet a preferált vállalati szabályozás és a közvetlen népgazdasági támogatás együttesen volt hivatott biztosítani. Az átlagon felüli fejlesztési forrásképzés biztosítását az autóközlekedés számára ezen túlmenően indokoltá tette a központi közlekedéspolitikai koncepció azon célkitűzéseinek megvalósítása, melyek meghaladják az ágazat anyagi erejét, illetve amelyekhez az általános vállalati érdekeltségi rendszer automatizmusai nem eléggé ösztönzőek. Ezek között kell említeni a személyszállítás minőségi jellemzőinek javítását, az egységes darabáru-fuvarozási hálózat kiterjesztését, a forgalmi dolgozók munkaidő-csökkenését, a körzeti pályaudvarrendszer kialakításával és a gyengeforgalmú vasúti forgalom közútra terelésével járó feladatokat.

Összegezve azt mondhatjuk, hogy az átlagot meghaladó fejlesztési forrás képződését az autóközlekedésre — központi döntések alapján — háruló feladatok megvalósításának, valamint a korábbi időszakról elhalasztot eszközmegújítás anyagi fedezetének megteremtése indokolta. Emiatt szükségszerűnek kell ítélnünk úgy a költségvetési támogatásból, mint pedig a preferált szabályozásból eredő pótlólagos forrásképzés lehetőségét.

Az autóközlekedés felé irányuló költségvetési támogatás formáját tekintve, sokat változott. A reform óta eltelt időszakban közvetettebbé vált, arányait illetően pedig csökkenő tendenciát mutat. 1970-ig a támogatás közvetlen beruházási juttatás formájában jelentkezett, a IV. ötéves terv első felében pedig

már közvetve: a vállalati nyereségben jelenik meg. Ezt a tendenciát jelzi a tröszti szinten képződött nyereségből az állami elvonás arányának csökkenése is. A fejlesztési források alakulására közvetve — döntően üzemviteli támogatás formájában — ható központi eszközök között szerepel pl.: az árkiegészítés, a zsúfoltság csökkentését ösztönző, valamint a munkaidő-csökkentés költség-növekedését ellensúlyozó dotáció. Ezeket a formákat egészíti ki a vállalatok részére nyújtott azon lehetőség, hogy az esedékes járműfelújítástól való eltekintés esetén a termelési költségek terhére fejlesztési alap képezhető, mely összeget járműbeszerzésre kell fordítani.

Az autóközlekedési vállalatok eszközfejlesztésében a saját pénzügyi források szerepe a gazdaságirányítás reformja óta döntővé vált. Az amortizáció és a nyereség — 5:1 arányban —, a vizsgált időszakban átlagosan 60⁰/₀-át adta az évente tröszti szinten rendelkezésre álló fejlesztési alapnak. Ezen belül:

- az amortizáció az eszközök nettó értékösszege és a járművek által végzett teljesítmények függvényében alakult,
- a nyereségből képzett fejlesztési alap pedig a gazdálkodás jövedelmezőségének alakulását követve vált a fejlesztések forrásává.

A saját források mellett jelentőssé vált a hitel szerepe is a fejlesztési tevékenység finanszírozásában.

Ha a rendelkezésre álló összes fejlesztési forrást az eszközállomány függvényében vizsgáljuk, a reform óta eltelt időszakban, akkor azt tapasztaljuk, hogy annak fejlődése 1970-ben törést mutat. Az 1968. év utáni három esztendőben a fejlesztési források összege az eszközállományt meghaladóan bővült. A bővülést — majd 1970 után a visszaesést — a következő folyamatok változtatták ki:

- a) A III. ötéves tervidőszak végén az ágazat jelentős célcsoportos beruházást valósított meg, mely a IV. ötéves tervben már nem folytatódott, a költségvetési támogatás, mint említettük, más formában és lecsökkent mértékben jelentkezett.
- b) A teljesítmények erőteljes felfutása, valamint az állóeszközök nettó értékarányának növekedése következtében 1970-ig fokozatosan nőtt a képződő amortizáció tömege. 1970 óta azonban a nettó értékarány romlott, nőtt a „0”-án túlfutott járművek száma, ami csökkentette az amortizációképződés ütemét.
- c) Az ágazat jövedelmezősége 1968—72 között gyorsan javult, azóta pedig a jövedelmezőségi ráta kismértékben visszaesett, illetve stagnált, amit követett a nyereségből képzett fejlesztési alap alakulása is.
- d) A hitelfelvétel a reform utáni három esztendőben intenzív volt, 1971—72-ben viszont a hitel igénybevétel abszolút összegében is csökkent a korábbi évekhez képest, ugyanakkor a visszafizetési kötelezettség fokozódott.

Mindezek alapján a IV. ötéves tervidőszaki fejlesztési alapképződés az ágazat fejlődése szempontjából kedvezőtlennek ítélnélhető. Nemcsak azért, mert abszolút nagyságában és az eszközállományhoz viszonyítva csökkent a rendelkezésre álló fejlesztési alap, hanem elsősorban azért, mert a reform után kialakult forrásstruktúra három elemének — általános feltételek mellett képződő saját forrás, preferált szabályozásán alapuló pótlólagos forrás és a hitel — belső egyensúlya a hozzájuk kapcsolódó igényeket figyelembevéve felborult. Ez közelebről azt jelenti, hogy az 1970 utáni időszakban:

- a nyereségen keresztül — a központi döntések anyagi fedezetének fe-

jében — nyújtott költségvetési támogatás nincs arányban a megvalósítandó feladatokkal,

- a saját források (amortizáció + nyereségből képződő fejlesztési alap) alakulása nagyságrendileg egyre kevésbé felel meg a dinamikus szint-tartás követelményének,
- a hitelvisszafizetés meghaladta a felvett hitelek összegét, így mint kiegészítő fejlesztési forrás, ebben az időszakban már nem funkcionált.

Az autóközlekedési ágazatban a különböző csatornákon képződő fejlesztési alap a fentiekből láthatóan — a preferált szabályozás és költségvetési juttatás ellenére sem — biztosított átlagon felüli felhalmozást a gyakorlatban. Az eszközállomány nettó értékének növekedése kb. a felvett fejlesztési hitelek összegének felel meg a reform óta eltelt időszakban. Ebből következik, hogy a fejlesztés forrásainak nem minden eleme töltötte be eredeti funkcióját. A jelentkező tendenciák — tartóssá válásuk esetén — az 1968 előttihez hasonló feszültségeket hoznak létre az ágazat eszközgazdálkodásában, melynek fő okát mint említettük, a fejlesztési források és a szükségletek globális és strukturális egyensúlyának megbomlásában látjuk.

5. Fejlesztési források felhasználása

A fejlesztés pénzügyi eszközeinek felhasználását jelenlegi gazdaságirányítási rendszerünkben alapvetően a vállalatok jövedelemérdekeltsége motiválja. Ez még akkor is így van, ha a fejlesztési forrásoknak közvetlenül csak kis hányaduk származik a vállalati nyereségből. Az autóközlekedési vállalatok fejlesztési alapjában a nyereségből képzett fejlesztési alap, — mint már említettük — nagyon alacsony; átlagosan 10—15%. Mégis a fejlesztési források hasznosításához fűződő érdekeltség az eszközgazdálkodás egészére irányuló vállalati érdekek centrumában helyezkedik el. Ennek az a magyarázata, hogy a források felhasználásának jellege behatárolja az eszközgazdálkodási érdekek érvényesülésének lehetőségét, az eszközök üzemeltetése és a jövőbeni források képzése tekintetében.

Lényeges szempont a fejlesztési források felhasználásának vizsgálata során, hogy az nagyságrendileg mennyire volt szinkronban a képződő saját forrásokkal? Ismeretes, hogy a fejlesztési alapok felhasználása csak tágan értelmezhető a forrásképződés tükörképeként: szükségszerűen jelentkezik időbeni eltérés a forrásképződéshez képest. A fejlesztési alapból történő állóeszközpótlás eredendően fáziskésésben van az amortizáció képződéséhez viszonyítva, míg a bővítést szolgáló fejlesztési alap esetében a felhasználás megelőzheti a forrásképződést, ha a fejlesztési hitelből történik.

Az autóközlekedés elmúlt öt évi gazdálkodására az volt jellemző, hogy a felhasználás meghaladta a saját források képződését. A saját forrásokat meghaladó eszközfejlődés pénzügyi „hídját” a már említett preferált forrásképzés különböző formái, valamint a felvett hitelek biztosították. Hogy mennyire szakadhat el időben a saját források képződésétől a megvalósított fejlesztés, az attól függ, hogy milyen pénzügyi következményekkel jár az „idegen” források igénybevétele (kamat, eszközkötés stb.), de attól is, hogy mire költik a vállalatok a rendelkezésükre álló forrásokat. A fejlesztés különböző területei ugyanis eltérő mértékben járulnak hozzá (üzemeltetésük során) a jövőbeni források akkumulációjához.

Az autóközlekedési vállalatok által felhasznált fejlesztési alap — az 1968. év óta eltelt időszakban — döntően az állóeszközök pótlását és bővítését szolgálta. Ennek ellenére a forgóalap bővítésének üteme gyorsabb volt, mint az állóeszközöké, ezért az eszközérték kis mértékben a készletek javára tolódott el.

Az ágazat öt év alatt 6,8 milliárd forint beruházást hajtott végre, mely az 1968. évi nettó állóeszközérték másfélszeresét képviseli. A beruházások hatására 36%-kal emelkedett az állóeszközök bruttó értéke, és 56%-ról 61%-ra nőtt a nettó eszközérték aránya. Úgy az eszközállomány bővülése, mint pedig a használhatósági szint (nettó értékarány) emelkedése döntően az ingatlanoknál jelentkezett. A legfontosabb eszközcsoport — a járművek — bruttó értékösszege csak 6%-kal emelkedett, nettó értékaránya pedig nem változott — pontosabban a tehergépkocsiknál bekövetkezett javulást az autóbuszoknál tapasztalt visszaesés kiegyenlítette.

A beruházások jellegüket tekintve az ingatlanok, autóbuszok és gépi berendezések esetében főként bővítő jellegűek voltak, míg a tehergépjárművek-nél inkább a pótlás dominált. Ezt szemléltetik az alábbi adatok:

Megnevezés	Beszerzés					Selejtezés				
	az átlagos járműállomány százalékában									
	1968	1969	1970	1971	1972	1968	1969	1970	1971	1972
Teherg.	17,6	17,0	29,2	5,1	6,9	20,4	18,4	15,4	11,2	7,1
Autóbusz	13,9	12,4	16,2	17,0	5,4	10,0	7,1	7,1	7,4	5,3
Rakodógép	9,1	15,2	21,0	14,3	9,5	5,4	9,4	8,2	11,4	6,8

A beruházások pótló, illetve bővítő jellegének számszerűsítése az eszközállomány egészére nagyon nehéz. Inkább az itélető meg — az állóeszközök bruttó és nettó értékváltozásainak összevetésével —, hogy az elvégzett beruházások mennyiben fedezték az időszak pótlási szükségletét? Ehhez induljunk ki az alábbi leegyszerűsített összefüggésekből, melyeknél eltekintettünk a selejtezett állóeszközök maardványértékétől:

1. $A_b = B - S$ és

2. $A_n = B - E$ ebből

3. $A_b - A_n = E - S$

A_b = Állóeszközök bruttó értékének növekménye a vizsgált időszakban.

A_n = Állóeszközök nettó értékének növekménye.

B = Az időszak beruházásainak értéke.

S = Selejtezett állóeszközök bruttó értéke.

E = Értékcsökkenés.

A harmadik összefüggés azt fejezi ki, hogy az állóeszközök bruttó és nettó értéknövekményének különbsége ($A_b - A_n$) egy vizsgált intervallumban egyenlő

az értékcsökkenés és a selejtezés különbségével (E—S), melyből a ki nem elégített pótlási szükséglet alakulására következtethetünk. Az 1968—1972 közötti időszakban ez az elhalasztott pótlási igény 0,6 milliárd forintot, az összes nettó eszközérték növekményének egyharmad részét jelentette az autóközlekedés területén. Arányait illetően legmagasabb volt a járművek és a gépi berendezések eszközcsoportjánál. Az „Ab—An” különbséget az idő függvényében vizsgálva azt tapasztaljuk, hogy az növekvő tendenciát mutat. Ebből az következik, hogy az autóközlekedés beruházási tevékenysége egyre inkább bővítő jellegűvé vált és a pótlás háttérébe szorult. Ez tükröződik a nettó értékarány 1970 utáni csökkenésében, valamint a „0-án túli futású” járművek számának növekedésében úgy a teherfuvarozási, mint a személyszállítási ágazatban. Ezt támasztja alá a kilométer-telítettség alakulása, mely a tehergépkocsik átlagában 114⁰/₀-ra, az autóbuszok esetében pedig 258⁰/₀-ra emelkedett.

A változt tendenciából az autóközlekedés forrásfelhasználására nézve az a következtetés vonható le, hogy a reform előtti időszakban kialakult feszültség — mely az elhalasztott állóeszköz-megújítás miatt állt elő a vállalatok eszközgazdálkodásában — a legfontosabb eszközcsoportnál nem szűnt meg, sőt, a 70-es években erősödött. Ennek okát részben a források — már említett — alakulásában kell keresni, de azon túlmenően közrejátszott:

- a piaci helyzet; mely az autóbusz beszerzési lehetőségeket korlátozta, ugyanakkor a kapacitás gyors bővítését ösztönözte,
- az autóbusz beszerzési árak gyors emelkedése, ami részben közömbösítette a járművek fizikai kopásának és erkölcsi avulásának az érdekelt-ségi alapok képződésére gyakorolt negatív hatását.

A bővítést szolgáló beruházási forrásokban az egyes üzemágak közül legnagyobb súllyal az autóbuszközlekedési és a rakodási tevékenység részesült. Ebbe az irányba orientálták a vállalatokat a központi fejlesztési célkitűzések és a piaci igények egyaránt. Az ágazatok jövedelmezőségi viszonyai azonban csak részben támasztották alá a beruházási struktúra alakulását, ugyanis a személyszállítás jövedelmezősége 1968 óta fokozatosan romlik, döntően az idővel arányos költségek növekedése következtében.

Értékelve a fejlesztési források felhasználását azt állapíthatjuk meg, hogy az eszközállomány szerkezetében — a központi közlekedéspolitikai célok és a piaci helyzet hatása alatt álló vállalati fejlesztési tevékenység kapcsán — végbement változások mint pl:

- a forgóeszközök, illetve az állóeszközökön belül az épületek arányának emelkedése,
- a pótló jellegű beruházások az optimálistól való elmaradása és
- a bővítő beruházásoknak a csökkenő jövedelmezőségű személyszállítás felé toródása,

részben az amortizációképzésen, részben pedig a nyereségből származó fejlesztési alapon keresztül kedvezőtlenül érinti az ágazat jövőbeni fejlődését és erősíti a fejlesztési források képzésével kapcsolatban leírt regresszív irányú folyamatot.

Összegezve a tanulmányban leírtakat, azt mondhatjuk, hogy a gazdaság-irányítás reformja óta eltelt időszakban az autóközlekedés összességében dinamikus fejlődött. A fejlődést nagyobb hányadban a termelési tényezők bővülése alapozta meg. A kialakított általános és ágazati szabályozás megteremtette a mechanizmusreform és a közlekedési ágazat fejlesztéspolitikai célkitűzéseinek érvényesülését biztosító érdekelt-ségi viszonyokat. A gyakorlatban

megvalósított eszközfejlesztési tevékenység azonban nem minden tekintetben azonosult a reform irányelveivel, illetve az ágazati célkitűzésekkel. Különösen a IV. ötéves tervidőszak első felében — a fejlesztési források képződésében, valamint a fejlesztési alapok felhasználásában — tapasztalt negatív jelenségekre kell figyelni, az eszközgazdálkodás hatékonyságának javítása, a közlekedés-fejlesztési koncepció gyorsabb megvalósítása érdekében.

Д-р. Ласло Дьёрфи:

СОЗДАНИЕ РЕСУРСОВ РАЗВИТИЯ И ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ В АВТОТРАНСПОРТЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ В ПЕРИОД ПОСЛЕ ВВЕДЕНИЯ НОВОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ ПЛАНИРОВАНИЯ И СТИМУЛИРОВАНИЯ

(Резюме)

В вводной части своей статьи автор пишет о роли автотранспортных контролей в транспорте общественного пользования и развитии их деятельности после введения реформ экономического управления. Автор рассматривает и суммирует своеобразия экономики средств в транспорте общественного пользования, оказывающие влияние на деятельность развития.

В дальнейшем в статье анализируются две стороны деятельности развития этой отрасли: процесс создания базы развития и процесс использования имеющихся средств. Автор исследует, в какой мере осуществились цели политики развития системы нового экономического планирования и стимулирования за истекшие пять лет.

Автором указывается также на некоторые недостатки центрального регулирования и стимулирования развития, а также на некоторые недостатки деятельности развития предприятий, которые оказали отрицательное влияние на развитие отрасли, в частности на осуществление политики автотранспорта со стороны развития средств.

Dr. László Györfy:

DER REFORM DER WIRTSCHAFTSFÜHRUNG IM GEMEINNÜTZLICHEN AUTOVERKEHR IN DER PERIODE NACH BILDUNG UND VERWENDUNG VON ENTWICKLUNGSQUELLEN

(Resümee)

Im ersten Teil der Studie stellt der Verfasser die Stellung der Unternehmen für den gemeinnützlichen Autoverkehr im Strassenverkehr und die Entwicklung ihrer Tätigkeit seit der Reform der zentralen Wirtschaftsführung dar. Er fasst die Eigentümlichkeiten zusammen, nach denen im Strassenverkehr gewirtschaftet wird und die die Entwicklungstendenz beeinflussen.

Im weiteren analysiert die Studie die beiden Seiten der Entwicklungstätigkeit des Zweiges: den Prozess der Bildung der Entwicklungsbasis und der Verwendung der zur Verfügung stehenden Quellen. Der Verfasser forscht nach, inwieweit sich die entwicklungspolitischen Zielsetzungen der neuen Wirtschaftsführung im Laufe der vergangenen fünf Jahre realisiert hatten. Er weist auf einige Mangelhaftigkeiten der zentralen Entwicklung und Regelung und der Entwicklungstätigkeit der Unternehmen hin, welche die Entwicklung des Zweiges und innerhalb dessen die Durchführung der verkehrspolitischen Konzeption von Seiten der Entwicklung der Mittel während der untersuchten Periode ungünstig beeinflusst haben.