

A költséggazdálkodás korszerűsítése a közlekedésben, különös tekintettel a közösségi közlekedésre

Dr. Bokor Zoltán

tanszékvezető egyetemi docens
BME Közlekedésgazdasági Tanszék

Absztrakt

A közlekedési, ezen belül különösen a közösségi közlekedési vállalatok egyre inkább szembesülnek azzal a gazdálkodási problémával, hogy korlátozott erőforrásaik mellett növelniük kell működési hatékonyságukat. A kapcsolódó döntés előkészítés megbízhatóbbá tehető, ha hiteles(ebb) információk állíthatók rendelkezésre az üzleti-üzemi folyamatok elemi összetevőiről, alulról építkező, a technológiai jellemzőket figyelembe vevő, illetve felhasználó költséggazdálkodás megvalósításával. A cikk célja a szerző ezen a területen végzett elméleti kutatási eredményeinek bemutatása, utalva a gyakorlati implementáció feltételeire és lehetőségeire.

1. Problémafeltárás

A téma aktualitását az adja, hogy a szűkülő források mellett egyre növekvő minőségi elvárások fogalmazódnak meg a közlekedési szolgáltatásokkal szemben. Ilyen működési környezetben a gazdálkodási döntések célja a megfelelő – lehetőségekhez mérten optimális – erőforrás allokálás.

A közösségi közlekedési szolgáltatások különösen érzékenyek a hatékonysági problémákra, mivel a társadalom és a politika közvetlen érdeklődési körében állnak. Szervezési és finanszírozási feladataik több, olykor egymásnak ellentmondó szempont – gazdaságosság, elérhetőség, megfizethetőség, stb. – mérlegelését, kiegyensúlyozását igénylik, méghozzá transzparens, elszámoltatható módon [6].

Az előbbieken azonosított gazdálkodásirányítási feladatok elvégzéséhez minél megbízhatóbb döntés előkészítési információk szükségesek az üzleti-üzemi folyamatok elemi összetevőiről, nem csupán azok összesített jellemzőiről. A döntéstámogatás keretében tehát szükség van az elemi eredményobjektumok/költségviselők (vagyis a közlekedési „termékek”/szolgáltatások) egzakt költségének megállapítására. Ez sokszor önkényes felosztó kulcsokat alkalmazva és/vagy aggregált adatok átlagolásával valósul meg. Közlekedési vállalatoknál gyakori pl., hogy univerzálisan alkalmazott, az összesített költség- és teljesítményhalmaz alapján képzett fajlagos járműkilométer költségekkel operálva terveznek az egész tevékenységre, miközben nem, vagy nem kellő mélységben veszik figyelembe a költségdifferenciáló tényezőket (pl. eltérő járműjellemzők, viszonylatjellemzők, stb.). Az ilyen és hasonló, elnagyolt költségkalkulációk torz értéktételekhez vezethetnek az eredményesség, önköltség, költséghatékonyság tekintetében, ami végül nem hatékony erőforrás allokálást eredményezhet.

A költségallokációs probléma makro és mikro szinten is értelmezhető: a közlekedési rendszer, illetve a közlekedési szolgáltatások/vállalatok szintjén. Előbbi esetben nemzetgazdasági keretek között kell vizsgálni a közlekedés költségszerkezetét, illetve annak megoszlását a

rendszer elemei között. Utóbbi esetben a közlekedési vállalatok vonatkozó üzemgazdasági feladatairól van szó, amelyekkel meghatározzák költségeik struktúráját, illetve azok felmerülésének okozóit, valamint a teljesítmények és a költségek közötti összefüggéseket.

A nem kellően alátámasztott költséggazdálkodás főleg az összetett, vertikálisan és/vagy horizontálisan integrált vállalati rendszerekben lehet probléma, ahol jelentős az egzakt módon nehezen megfogható közvetett vagy „közös” költségek (amikor egyes erőforrásokat több elemi költségviselő közösen használ) részaránya – ilyen lehet pl. egy nagyobb közösségi közlekedési szolgáltató is. Amennyiben ez a részarány aránylag alacsony, ott is fontos a hiteles költségallokáció, de annak megoldása lényegesen kisebb akadályokba ütközik.

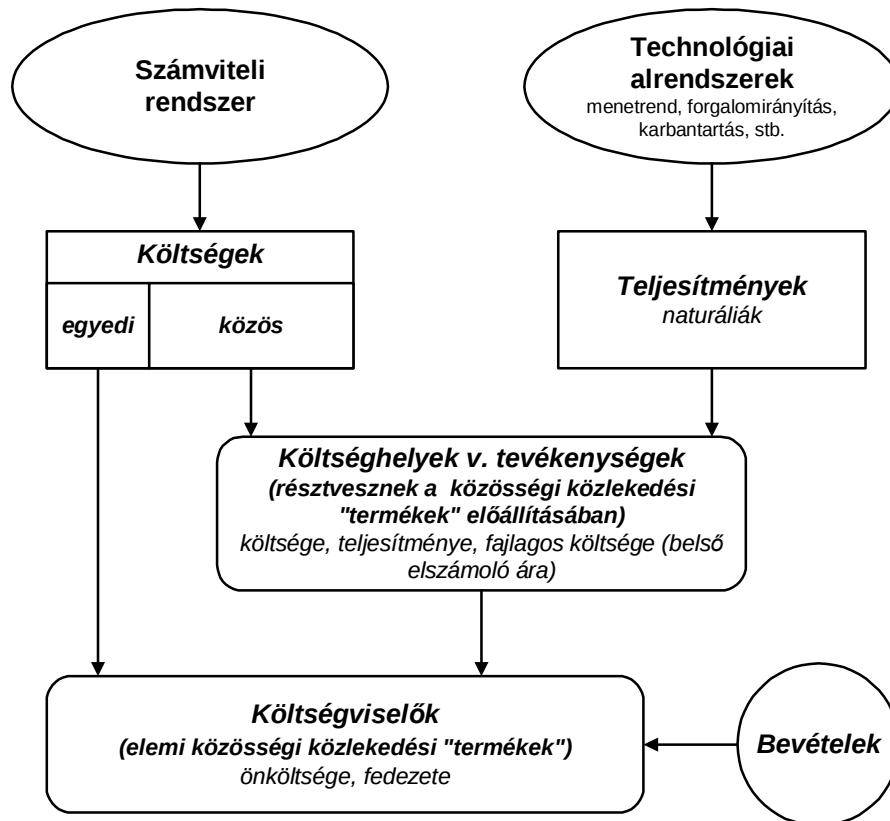
Ez persze nem azt jelenti, hogy kisebb arányú közvetett költség esetén ne lenne létjogosultsága a következőkben vázolt kontrolling eljárások felhasználásának. Ui. a közös költségek önmagukban is jelentős nagyságrendet képviselhetnek, még ha részarányuk – pl. egy vállalati dezintegrációt követően már – nem is oly nagy: lásd a pályavasúttól és a vontatástól szervezetileg függetlenített vasúti személyszállító vállalatok esetét, ahol a járműgazdálkodás, vagy a vezénylési feladatok költségvonzata jelentős, de „eltörpül” az egyedi költségvonzatú pályahasználati vagy vontatási díj mellett. Egyébiránt a nyitott közlekedési piacokon a verseny erősödése a közeljövőben éppen a vállalati integráció (egyesülés, felvásárlás) irányába hat – pl. a vasúti és a közúti áruszállításban, a logisztikában és a légi közlekedésben már érzékelhetők ezek a trendek –, ami ismét előtérbe helyezi a közös költségekre fókuszáló közlekedési kontrolling eljárások intenzívebb használatát.

2. Új költséggazdálkodási megközelítés

A bevezetőben azonosított problémakör makroszintű leképezésének lehetséges megoldása a közlekedés társadalmi, azaz intern és extern hatásokat is tekintetbe vevő költségzsámle rendszerének felállítása. Ez alapján valószínűsíthető, hogy a közlekedéspolitikák által sokszor preferált társadalmi költség bázisú, használati arányos árképzés. Itt ezzel a témával bővebben nem foglalkozunk. Felhívjuk ugyanakkor a figyelmet a Közlekedéstudományi Szemle 2003-2004. évi számaiban publikált cikksorozatra (szerzők: Tánczos Lászlóné és Bokor Zoltán), amely a legjobb nemzetközi gyakorlat alapján, de a hazai sajátosságokat is feltárva részletesen tárgyalja a társadalmi költségeken alapuló közlekedési árképzési rendszerek kialakítási és implementációs feltételeit. Kifejezetten a városi közlekedés társadalmi költségstruktúráját tárta fel az EU kutatási keretprogramjában finanszírozott K+F projekt, a FISCUS. Ennek megállapításai iránymutatásul szolgálhatnak a mikro szintű közösségi közlekedési költségvizsgálatok számára is [5].

Üzemgazdasági vonatkozásban az operatív kontrolling vagy a tevékenység alapú költségszámítás módszere jöhet szóba megoldásként. Ezek lényege, hogy a már említett ún. közös költségek ok-okozati alapú eredményobjektumokra allokálása a természetes teljesítményáramok felhasználásával valósul meg az ad-hoc felosztó kulcsok minimális (adott esetben nulla) szintre szorítása mellett. Ez nem jelent mást, mint a számvitel által rögzített információk kombinálását a kapcsolódó műszaki-technológiai rendszerjellemzőkkel abból a célból, hogy elkerüljük, vagy legalább csökkentjük a szimpla átlagolási problémából adódó információvesztést. Az átlagolást ugyan nem vetjük el teljesen, de a lehető legalacsonyabb aggregáltsági szintekre helyezzük, mérsékelve ezzel a kalkulációs torzításokat.

A módszerek közlekedési-logisztikai adaptálása elméleti szinten már jórészt megtörtént, beleértve a főbb matematikai-logikai összefüggések meghatározását is [1, 3, 4]. Ezek részletezésétől most eltekintünk. Jelen tanulmányban a javasolt új költséggazdálkodási modell elvének bemutatását a vasúti közlekedésre, illetve a logisztikára már adaptált alapmodellekből kiindulva, de a specifikációt a közösségi közlekedésre alkalmazva végezzük el. A modell átfogó (egyszerűsített) felépítését az 1. ábra mutatja be.



1. ábra: Számviteli és technológiai adatokat kombináló költséggazdálkodási rendszer sémája

A javasolt költségallokációs mechanizmus alapgondolata nem tűnik túl bonyolultnak: az oksági alapon költségviselőkhöz (elemi termékekhez/szolgáltatásokhoz) nem rendelhető közös költségeket kapcsoljuk a termék vagy szolgáltatás előállításban résztvevő egységekhez (költséghelyek) vagy tevékenységekhez, majd határozzuk meg azok jellemző teljesítménymutatóit a technológiai rendszerekből kinyert paraméterek alapján. Képezzünk belső elszámoló árakat a költségviselők/tevékenységek esetében a teljesítményükre vetített fajlagos költségeikből, értékeljük a költségviselők által „fogyasztott” teljesítményeket ezen árakkal, majd a monetarizált teljesítményeket az egyedi költségekhez hozzáadva megkapjuk a költségviselői önköltséget. Ha itt rendelkezünk részletes bevételadatokkal, a költségviselők fedezete is előállítható.

Az aránylag „egyszerű” alapelv mellett a modell közösségi közlekedésre (illetve általában a közlekedésre) adaptálása azonban általában nagy bonyolultságú feladatot jelent. A vizsgálandó eredményobjektumok, illetve az ezekhez kapcsolható egységek/tevékenységek számossága sokszor több ezres nagyságrendű lehet, nem is beszélve a közöttük fennálló, gyakran oda-visszahatásokkal terhelt teljesítményáramlásra. Gyakran nehéz megtalálni a tevékenységeket jól jellemző, ugyanakkor a költségkalkulációba hitelesen bekapcsolható

technológiai paramétereket is. Mindez további, kiterjedt kutatómunkát igényel minden egyes gyakorlati alkalmazáskor.

Előljáróban megjegyezzük, hogy a séma mentén vállalat specifikusan, azaz az adott közösségi közlekedési szolgáltatók belső és külső működési környezetéhez igazítva kell kialakítani az egyes költséggazdálkodási rendszereket. Ezek mellett azonban vannak olyan általános megfontolások, amelyek mindegyik esetben útmutatást adnak az implementációhoz. A következők e megállapításokat tárgyalják.

3. A javasolt költséggazdálkodási modell közösségi közlekedési adaptációja

Első lépésként a vizsgálandó eredményobjektumokat, vagyis a költségviselőket kell definiálni, ui. ez határozza meg a modell részletességi, mélységi fokát. Mi legyen tehát az elemi közösségi közlekedési „termék”, vagy inkább szolgáltatás, amelynek önköltségét, illetve fedezetét kívánjuk meghatározni?

A lehető „legelemibb” költségviselő az utazás (egy adott helyváltoztatás) lehetne. Ezen a szinten gyakorlatilag minden költség közösként aposztrofálható, ráadásul a jelenlegi értékesítési rendszerekben a bevételek sem nagyon köthetők egyértelműen egy utazáshoz (kivételt ez alól bizonyos helyközi személyszállítási szolgáltatások képeznek). Igaz, az elektronikus jegyrendszer bevezetése segíthet a bevételek allokálásában, különösen, ha az a bérletes utazásokat is egyértelműen rögzíti. Mindenesetre a költségek „közös” jellegét ez nem változtatja meg, így „utazás” költségviselő választásakor nagybonyolultságú kontrolling rendszer kiépítésére lenne szükség.

Egy másik, de jóval aggregáltabb szintű lehetőség a viszonylat. Itt a bevételek jobban megfoghatók (kivéve az elektronikus jegyrendszerrel még nem rendelkező városi közösségi közlekedést), a költségek között pedig előreláthatólag nő az egyedi tételek (pl. az üzemanyag felhasználás, vagy dedikált járművek esetén akár a teljes járműüzemeltetési költség, stb.) részaránya. Ennél egy fokkal részletesebb a járat, mint költségviselő. Itt a közös költségek allokálása még (általában) aránylag jól megoldható (bár nyilván több lesz a kalkuláció – sőt a becslés –, mint viszonylat szinten), igaz nehezebb a bevételek allokálása.

Egyértelműen tehát nem lehet állást foglalni abban, hogy mi legyen a vizsgálandó eredményobjektum a közösségi közlekedésben. Ez nyilván függ a döntés előkészítés információigényétől, a kontrolling rendszer bevezetéséhez rendelkezésre álló forrásoktól és az információs technológia műszaki színvonalától. Az viszont jó útmutatás lehet, hogy minél részletesebb a megválasztott költségviselő, annál kifinomultabb költséggazdálkodásra van szükség, ugyanakkor az információs technológia fejlődése egyre inkább támogatja a komplexebb költséggazdálkodási rendszerek kialakítását.

Amennyiben megtörtént a költségviselő definiálása, az meghatározza az egyedi és a közös költségeket. Ezeket a számviteli rendszerből lehet kinyerni. Az egyedi költségeket közvetlenül a költségviselőkre (járat, viszonylat, stb.) lehet könyvelni. Minél aggregáltabb a költségviselő, annál több tételt lehet egyből hozzá kötni. Mi lehet egyedi költség? – mint láttuk, ez a költségviselő megválasztásától függ: pl. egy járatnál a pályahasználati vagy útdíj, az üzemanyagköltség (ha a fogyasztás jól mérhető – mert ha nem, akkor ez is közös költség), stb. Mindamellettt maradnak olyan költségtételek, ahol oksági alapon nem végezhető el a ráterhelés. Itt jönnek a képbe a költséghelyek, vagy a tevékenységek.

A költséghelyek olyan egységek, amelyek több költségviselőt (elemi tömegközlekedési „terméket”) „szolgálnak ki” bizonyos teljesítésekkel. A közösségi közlekedésben ilyen lehet pl. egy karbantartó, értékesítő, vagy vezénylest végző szervezeti egység, egy jármű vagy járműtípus, egy létesítmény (megálló, állomás), stb. Ha a szervezet (illetve annak egységei) helyett az üzleti-üzemi folyamatokból indulunk ki, akkor a költséghelyek helyett a tevékenységeket is alkalmazhatjuk a közös költségek felosztásához. Ekkor a karbantartásról, értékesítésről, (menetrend)tervezésről, diszpozícióról, operatív irányításról, elszámolásról, stb. mint folyamatelemekből indulunk ki, alábontva azokat műveletcsoportokra, műveletekre – igény szerint. Ez utóbbi talán azért szerencsésebb, mert jobban tükrözi a közösségi közlekedés szolgáltatásjellegét. A két megközelítést elvben kombinálni is lehet, de ez a gyakorlatban nem használatos (inkonzisztenciához vezethet).

A költséghelyekhez vagy a tevékenységekhez hozzá kell tehát rendelni a közös költségeket. Ezt úgy lehet pl. megoldani, hogy a költségek mögött álló erőforrásokat – munkaerő, anyagok és eszközök, vásárolt szolgáltatások, stb. – kapcsoljuk hozzájuk, s az erőforrások fogyasztása révén felmerülő költségtételeket a számviteli költségnem (azaz költségfajta) könyvelés mellett itt is rögzítjük. Ez adott esetben a könyvviteli munka bővítését jelenti (többszörös rögzítés). Amennyiben nincs ilyen plusz adatrögzítés, akkor utólagos hozzárendelést-megfeleltetést kell végezni a számviteli számlastruktúra és a kontrolling költséghelyi/tevékenységi struktúra között.

Az előbbiek során előáll a költséghelyi/tevékenységi szintű költségszerkezet. További feladat a közvetett költséggyűjtő objektumok „munkáját” jellemző teljesítménymutató(k) megtalálása. Itt a kiindulási alapot a technológiai alrendszerekben – forgalomtervezés és lebonyolítás, karbantartás-javítás, járműgazdálkodás, stb. – gyűjtött természetes folyamatjellemzők adják. A kiválasztott teljesítménymutatóknak mérhetőnek, vagy legalább hitelesen becsülhetőnek, közelíthetőnek kell lenniük. Általában idő (műveleti idők), mennyiségi (db, egység) vagy helyváltoztatási (jármű km, utas km) típusú paraméterek alkalmazhatók a közösségi közlekedési költséghelyek és tevékenységek teljesítési intenzitásának mérésére. Amennyiben hosszabb (statisztikailag már értékelhető) idősorok állnak rendelkezésre egyes egységek/tevékenységek költségéről és a potenciális teljesítményekről, korrelációs számítás segítségével matematikailag is alátámasztott módon végezhető a megfelelő teljesítményjellemzők (ún. költségokozók – cost driver-ek) kiválasztása.

A teljesítmények birtokában a költséghelyi/tevékenységi költségek már megoszthatók állandó (pl. fix értékcsökkenési leírás, havi bér, stb.) és a teljesítménytől függő változó (pl. teljesítménybér, anyagköltség, stb.) tételekre. Képezhető a teljesítményegységre vetített teljes és változó fajlagos költség is. Elvileg mindkettő alkalmas arra, hogy az objektum elszámoló árát adja, de módszertanilag helyesebb döntés a fajlagos változó költség választása. Utóbbinál ui. csak a teljesítményfüggő tételek kerülnek majd továbbterhelésre, ami jobban megfelel az ok-okozati összefüggések követésének.

A fajlagos költségek egyébként – amellet, hogy elszámoló árát képeznek – önmagukban is fontos információforrások. Megmutatják, hogyan áll összhangban a vizsgált egység erőforrás felhasználása és teljesítménye, illetve az esetleges eltéréseknek mennyiségi vagy inkább monetáris okai vannak.

Egy bizonyos költségviselő, vagyis az elemi közösségi közlekedési szolgáltatás önköltsége előállítható a rá terhelt egyedi költségek és az általa felhasznált értékelt költség helyi/tevékenységi teljesítmények összegeként. Utóbbiakhoz mérni (helyenként közelíteni) kell a költségviselő/tevékenység szintű teljesítmény felhasználásokat, amelyeket rendre pénzértékben kell kifejezni a megfelelő elszámoló árakkal. A bevétel és az önköltség szembeállítása adja az eredményobjektum fedezetét, vagy bruttó fedezetét, ha fajlagos változó költség volt az elszámoló ár. Utóbbi esetben a nettó fedezethez az át nem terhelt fix költségeket is be kell vonni, akár magasabb aggregáltsági szinten (hogy ne torzuljon az oksági összefüggés).

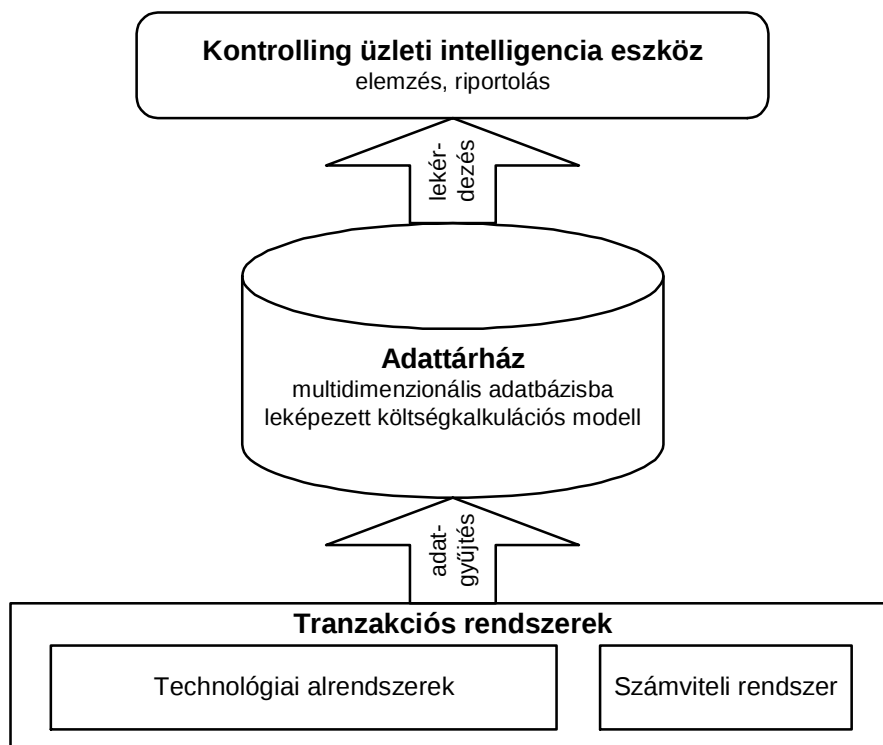
A módszer alkalmazásával tehát elemi szinten, differenciált módon is értékelhetők lesznek a közösségi közlekedési járatok, viszonylatok (netán utazások) önköltség és költségfedezet szempontjából – mellőzve az uniformizált átlagértékekből adódó elnagyolásokat. A módszert elméletileg tökéletes szintre lehet fejleszteni, ami 100%-osan kiküszöbölné a torzításokat. Ez azonban nagyon széleskörű és precíz teljesítménymérést és költséggyűjtést feltételezne, ami a gyakorlatban – ésszerű keretek között – nem megvalósítható, de többnyire nincs is rá szükség. Már az is értékelhető eredménynek számít, ha a műszaki összefüggések gazdasági számításokba integrálása összességében némileg, vagy egyes kulcsfontosságú területeken jelentősen javítja a kalkulációs pontosságot a hagyományos – kizárólag számviteli megközelítésre építő – módszerekéhez képest.

4. Gyakorlati alkalmazási kérdések

A fentiekben kidolgozott költséggazdálkodási modell bevezetéséhez számba kell venni a gyakorlati alkalmazás feltételeit, különös tekintettel a végeredményként realizálódó információs rendszer koncepciójára.

Az eljárás gyakorlatba ültetése feltételezi, hogy a számvitelileg kötelező adatgyűjtésen felül a közösségi közlekedési szolgáltató vállalat kialakítsa saját „belső számviteli” rendszerét a költség helyek vagy tevékenységek, valamint a költségviselők meghatározásával, ezek hierarchikus összefogásával, továbbá a kapcsolódó kiegészítő adatgyűjtés/transzformálás megszervezésével. Ez önmagában persze nem elég, szükség van a technológiai rendszerekben tárolt, de a költségmenedzsmentben csak részben kiaknázott műszaki összefüggések bekapcsolására, vagyis a vonatkozó teljesítményadatok számbavételére, gyűjtésére, feldolgozására. Ezen túlmenően számos szervezetfejlesztési kérdés is megoldásra vár a vállalati kontrolling funkció megerősítése, elfogadtatása tekintetében, de ezekre itt bővebben nem térünk ki; lásd: [1, 4].

A feltételrendszerből az adatgyűjtés, adatfeldolgozás témaköreit kiemelve juthatunk el arra a következtetésre, hogy a költséggazdálkodási modell implementálása adekvát informatikai háttér megteremtését követeli meg. (Elvileg e nélkül is működtethető a modell, de bizonyos „méret” – adattömeg – felett már kezelhetetlenné válik.) A sokféle inputadat forrás, az adatok kombinálása, transzformációs igénye kézenfekvővé teszi az adattárházi technológia felhasználását. Ennek elvi megközelítését a 2. ábra szemlélteti.



2. ábra: Adattárházra épülő kontrolling rendszer sémája

A közösségi közlekedési vállalat operatív üzleti-üzemi folyamatait támogató tranzakciós rendszereiből (számviteli rendszer, technológiai alrendszerek) periodikus módon felgyűjtött alapadatok az adattárház lekérdezésre optimalizált, multidimenzionális adatbázisában kerülnek a meghatározott költséghelyi/tevékenységi, illetve költségviselői szerkezetben – a hierarchiakat és az aggregálási szinteket is figyelembe véve – tárolásra. Itt a különféle hozzárendelések, transzformációk, adatszűrések – beleértve a gazdálkodási és a technológiai adatok összekombinálását – is elvégezhetők (automatizálható módon). Az adatok elérése, valamint elemzési-riport célú felhasználása aztán az üzleti intelligencia eszközként funkcionáló, adattárházra telepített kontrolling megoldáson keresztül valósítható meg, ami nem igényel pótlólagos programozási ismereteket [2].

Összefoglalás

A közlekedési, ezen belül a közösségi közlekedési költséggazdálkodás továbbfejlesztésére irányuló, jelen fázisban alapvetően elméleti megközelítésű kutatás eredményeképp megállapítható, hogy a műszaki és gazdasági adatokat/paramétereket kombináló költségkalkulációs módszerek – megfelelő adaptációt követő – felhasználása hozzájárul a gazdálkodási (erőforrás allokációs) döntések egzaktabb megalapozásához. Az implementációhoz szükséges módszertan rendelkezésre áll, így a kutatás következő fázisában sor kerülhet a kidolgozott modellek valós működési körülmények közötti verifikálására. Az már most előrevetíthető, hogy az elméleti összefüggések 100%-os gyakorlatba ültetése valószínűleg nem fog sikerülni (adatgazdálkodási, információs háttérbeli, stb. okokból), de már a részleges realizáció is (nagy valószínűséggel) „kézzel fogható” eredményt hozhat.

Amennyiben az implementációra irányuló kísérlet egy (közösségi) közlekedési vállalatnál sikerrel jár, s a szélesebb körű bevezetés mellett döntenek, érdemes megfontolni a kontrolling

funkciókat támogató, adattárházra épülő információtechnológiai háttér kiépítését (vagy ha már van ilyen, akkor a kontrolling funkció hangsúlyosabbá tételét) is. Ahogy a költséggazdálkodás effektív átalakításánál, úgy itt is az ún. evolutív rendszerfejlesztés elvének követése célszerű: első körben a legfontosabbnak vélt működési területekre érdemes fókuszálni, majd az ott szerzett tapasztalatokra építve kerülhet sor a rendszer fokozatos, több lépcsős kibővítésére. Minél inkább előre halad a bevezetés, a fejlesztési lépcsők „átugrása” annál könnyebben megy a felhalmozott tudás birtokában, miközben a kockázatok csökkennek, mivel minden egyes lépcső önmagában is működtethető részrendszereket eredményez.

Felhasznált Irodalom

- [1] Bokor, Z.: Supporting Logistics Decisions by Using Cost and Performance Management Tools. Periodica Polytechnica ser. Transportation Engineering, Vol. 36 No. 1-2 (2008), p. 1-7.
- [2] Bokor Z.: Kontrolling funkciókat támogató vezetői információs rendszerkonceptió az intermodális logisztikában. „Innováció és fenntartható felszíni közlekedés” konferencia, Budapest, 2008. szeptember, kiadvány CD, 4 p.
- [3] Bokor Z.: A logisztikai költségszámítás korszerűsítése kontrolling eszközökkel. In: Logisztikai Évkönyv 2006 (szerk.: Szegedi Zoltán), Magyar Logisztikai Egyesület, Budapest, 2006, p. 41-49.
- [4] Bokor Z.: A tevékenységalapú költségszámítás alkalmazása a vasúti közlekedésben. Közlekedéstudományi Szemle, 52. évf. 12. szám (2002), p. 449-456.
- [5] FISCUS Summary Report. EU Commission’s Transport RTD Programme of the 4th Framework Programme, Brussels, 2001, 6 p.
- [6] Owen, S. – Meyere, A. – Völker, J. – Tanczos, K.: Organising and Financing Urban Public Transport Services. In: Sustainable transport in central and eastern European cities (ed.: Short, J.), OECD, Paris, 1996, p. 331-360.