



AgEcon SEARCH

RESEARCH IN AGRICULTURAL & APPLIED ECONOMICS

The World's Largest Open Access Agricultural & Applied Economics Digital Library

This document is discoverable and free to researchers across the globe due to the work of AgEcon Search.

Help ensure our sustainability.

Give to AgEcon Search

AgEcon Search

<http://ageconsearch.umn.edu>

aesearch@umn.edu

*Papers downloaded from **AgEcon Search** may be used for non-commercial purposes and personal study only. No other use, including posting to another Internet site, is permitted without permission from the copyright owner (not AgEcon Search), or as allowed under the provisions of Fair Use, U.S. Copyright Act, Title 17 U.S.C.*

No endorsement of AgEcon Search or its fundraising activities by the author(s) of the following work or their employer(s) is intended or implied.

A SZÁLLÍTÁSI MUNKÁK IDŐ- ÉS KÖLTSÉGRÁFORDÍTÁSAINAK ELEMZÉSE NÉHÁNY ÁLLAMI GAZDASÁGBAN *

/KÖLBER LÁSZLÓ dr.

A szállítások a mezőgazdasági üzemek részére nagy megterhelést jelentenek. A megterhelés csökkentésére irányuló intézkedéseket megnehezíti az a körülmény, hogy a gazdaságokban a szállítási munkákról a legnehezebb áttekinthető képet kapni. A legtöbb esetben a felmerült költségek szükségessége sem ellenőrizhető, mert az állami gazdaságokban a szállítások nagy része a felhasználás helyének megjelölése nélkül az általános költségek közé kerül.

A munkatermelékenység üzemi szintű vizsgálatával kapcsolatos kutatási téma keretében a Mezőgazdasági Üzemszervezési Kutató Intézet által vezetett folyamatos nyilvántartással olyan szállítási adatok birtokába jutottunk, amelyek részletes elemzése hozzájárulhat a mezőgazdasági szállítások néhány, eddig kevésbé vizsgált kérdésének tisztább értékeléséhez.

A SZÁLLÍTÁSOK ÉLŐ- ÉS HOLT MUNKA-FELHASZNÁLÁSA

Akár a vizsgált gazdaságok egész termelését, akár az egyes ágazatok adatait elemezzük, egyértelműleg kitűnik, hogy a szállításokkal kapcsolatos élő- és holtmunka-felhasználás milyen nagyméretű.

A gazdaság egész évi munkaóra felhasználásából:

A) gazdaságban	20,3%
B) gazdaságban	17,2%
C) gazdaságban	22,5%
D) gazdaságban	16,6%

jutott a szállításokra.

A kiválasztott gazdaságokban a szállítóeszközök vezetőinek élőmunka-ráfordításai órában és munkabérben a különböző szállítóeszközök szerint az alábbi megoszlást mutatják:

Az 1. táblázatból kitűnik, hogy szállításra összesen 1 sz. e.-re számítva a legkevesebb óraszámot az A) gazdaság fordította, a B) és C) gazdaság pedig a legtöbbet. Az összes szállítási órán belül 1 sz. e.-re vonatkoztatva az A), C) és D) gazdaságokban a fogatos szállítási óra közel kétszerese volt a gépi szállítási

1. táblázat

1 SZ. E.-RE JUTÓ SZÁLLÍTÁSOK SZÁLLÍTÁSI ESZKÖZÖK SZERINT

Gazdaság jele	Fogatos szállítás		Gépi szállítás						Összes szállítás	
			traktossal		tgk-val		összesen			
	munka-									
	óra	bér Ft	óra	bér Ft	óra	bér Ft	óra	bér Ft	óra	bér Ft
A)	15,26	79,90	5,25	30,87	1,94	14,42	7,19	45,29	22,45	125,19
B)	21,14	107,68	10,59	70,79	2,70	15,55	13,29	86,34	34,43	194,02
C)	22,91	119,37	8,57	48,37	2,18	13,37	10,75	61,74	33,66	181,11
D)	15,32	75,45	6,14	46,83	1,77	15,70	7,91	62,53	23,29	137,98
A 4 gazdaság átlaga	18,66	95,60	7,64	49,21	2,14	14,76	9,78	63,97	28,44	159,57
A munkaórák %-os megoszlása	65,6		26,9		7,5		34,4		100,0	

óráknak, míg a B) gazdaságban — ahol tehát legtöbb volt az összes szállítási óra — ott a gépi és fogatórák százalékos aránya 38,7 : 61,3.

Ugyanezt látjuk a gépi szállításokon belül a tehergépkocsival és traktossal végzett szállítások viszonyában is. A tehergépkocsi igénybevételének aránya az összes gépi szállítási órákhoz viszonyítva az A) és D) gazdaságokban lényegesen nagyobb, mint a B) és C) gazdaságokban.

Megállapíthatjuk, hogy az A) és D) gazdaságokban 1 sz. e.-re számítva, mind a fogatos és gépióra-felhasználás, mind az összes órafelhasználás a 4 gazdaság átlaga alatt, míg a B) és C) gazdaságokban az átlag felett alakult ki.

A szállítási munkák magas részarányát legjobban az tükrözi, hogy a traktoros szállítások munkaórái milyen arányban részesednek gazdaságonként a traktorok összes munkaóráiban.

A vizsgálatok szerint a szállításokra fordított traktoros munkaórák százalékos aránya az összesen felhasznált traktoros munkaórákhoz viszonyítva a következő volt:

A) gazdaságban	44,9%
B) gazdaságban	51,8%
C) gazdaságban	57,2%
D) gazdaságban	44,8%

Tehát a traktorok munkaidejének kereken 50%-át kötötték le a szállításokra. A fogatok munkaidejének kereken 85%-a jutott a szállításokra.

Eddig a szállításra felhasznált munkaórákat a szállító járművek szerinti megoszlásban vizsgáltuk és megállapítottuk, hogy a gazdaságok munkaóra-felhasználásai között lényeges különbségek vannak mind a szállítóeszközök igénybevételének aránya, mind az 1 sz. e.-re jutó szállítási munkákra felhasz-

2. táblázat

1 SZ. E.-RE JUTÓ MUNKAÓRA-FELHASZNÁLÁS MEGOSZLÁSA

Gazdaság	Növény- termelés	Állat- tartás	Vegyés- szállít- ás	Szerves- trágyá- zás	Személy- szállítás	Befeje- zetlen termelés	Egyéb	Össze- sen
	munkaóra/sz. e.							
A)	2,89	6,66	1,37	3,83	3,30	0,16	4,24	22,45
B)	3,44	9,42	3,10	7,55	3,79	0,19	6,94	34,43
C)	4,39	10,40	4,33	4,83	3,51	1,19	5,01	33,66
D)	4,03	4,33	0,88	6,62	4,10	0,23	4,04	23,23
A 4 gazdaság átlaga	3,44	7,70	2,42	5,71	3,68	0,44	5,05	28,44

nált összes óra tekintetében. Ez utóbbi jobban elemezhető, ha annak szerkezetét vesszük vizsgálat alá. A 2. táblázat adatai azt mutatják, hogy az 1 sz. e.-re jutó összes órafelhasználás milyen arányban oszlott meg a főágazatok, valamint az egyes — szállítás-igényes — ágazatok között.

A növénytermelési főágazatban a gazdaságok szállítási munkaráfordításai eléggé kiegyenlítettek, viszont az állattartással kapcsolatos felhasználások a B) és C) gazdaságokban feltűnően nagyok. A B) gazdaság esetében indokolja ezt a nagyobb számosállatsűrűség. A kedvezőtlen területi tagoltságú C) gazdaság állatainak szétszórt elhelyezése miatt sok a takarmányozásra fordított szállítási munkaóra. A szerves trágyázásra fordított munkaórák mennyisége sok a B) gazdaságban — mivel az részben az állatsűrűség függvénye —, viszont a D) gazdaság esetében a kedvezőtlen domborzati viszonyok miatt volt több a munkaóra-ráfordítás. Ehhez még az is hozzájárult — amint a későbbiekből kitétnik —, hogy a D) gazdaságban nagymértékű volt a fogatos szállítás.

3. táblázat

A SZÁLLÍTÁSI ÉS RAKODÁSI MUNKAÓRÁK ARÁNYA

Gazdaság	1 sz. e.-re jutó		Összesen
	szállítási	rakodási	
	munkaóra		
A)	22,45	24,45	46,90
B)	34,43	29,02	63,45
C)	33,66	20,58	54,24
D)	23,23	23,93	47,16
A 4 gazdaság átlaga	28,44	24,50	52,94

A gazdaságok szállításaiban felhasznált élőmunka eddigi elemzése a szállítóeszközöket irányító személyek (tehát a fogatosok és gépjárművezetők) munkáira terjedt ki. A rakodó munkára felhasznált órákat eddig azért hagytuk számításon kívül, hogy a ráfordításoknak az egyes szállítóeszközök szerinti megoszlása világosan kitéjnik.

A 3. táblázat a vizsgált gazdaságok szállítási és rakodási munkáira fordított összes munkaóráit tünteti fel.

A 4 gazdaság átlagában a rakodásra fordított munkaórák száma majdnem eléri a járművek vezetésére fordított munkaórák számát. Ez a tény felhívja a figyelmet a rakodási munkák jó megszervezésének fontosságára.

A SZÁLLÍTÁSI KÖLTSÉGEK ALAKULÁSA

A szállításokra felhasznált élőmunkán kívül lényeges kérdés a szállítási költségek alakulása is. Összehasonlító elemzésünkben csak a szállítás közvetlen költségeit vettük számításba, nevezetesen a munkabért és a fuvarozóeszközökkel elért teljesítmények (normálhold, tkm' és lófogatnap) egységes áron számított értékét.

Azért alkalmaztunk a teljesítmények elszámolásában egységes árat, mert vizsgálatunk célja nem az egyes gazdaságokban elért teljesítmény-önköltségek vizsgálata volt, hanem a gazdaságokban a munkák különböző szervezéséből adódó eltérő felhasználások összehasonlítása.

Az 1 sz. e.-re jutó összes közvetlen költségek és ebben a kifizetett munkabér részesedésének megállapítása alkalmat ad az élő és holt munka arányának vizsgálatára is.

A 4. táblázatból kitűnik, hogy a D) gazdaságban a felhasznált élő munka aránya a legnagyobb, amit főként a sok fogatos szállítás okozott.

A szállításokra fordított összes közvetlen költség és a kifizetett munkabérek arányának vizsgálata alapján következtetést vonhatunk le gazdaságonként a szállításban felhasznált élőmunka hatékonyságára is. (Lásd 5. táblázat.)

Az élőmunkának legkisebb volt a hatékonysága a D) gazdaság szállítási munkáiban, ami ismét a sok fogatos szállításra vezethető vissza. A lófogatnap költségében ugyanis közel 50% a munkabér, míg a nh és tkm költségben a munkabér részaránya 25% körüli.

4. táblázat

A SZÁLLÍTÁSOK 1 SZ. E-RE JUTÓ KÖZVETLEN KÖLTSÉGEI

Gazdaság	Összes közvetlen költség	Ebből munkabér	Élő munka aránya
	FT/sz. e.		%
A)	606,6	255,1	42,1
B)	805,6	347,8	43,2
C)	624,9	272,5	43,6
D)	580,8	276,1	47,5
A 4 gazdaság átlaga	654,5	287,9	44,0

5. táblázat

A SZÁLLÍTÁSI MUNKA HATÉKONYSÁGA

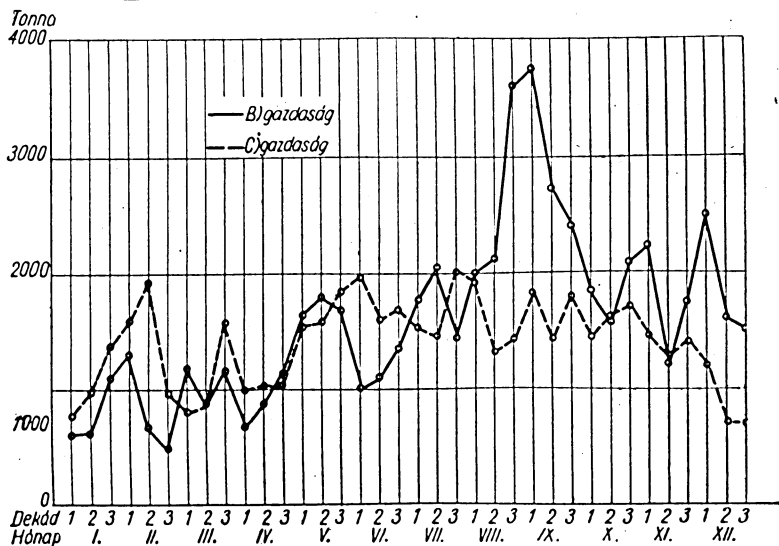
Gazdaság	Szállítási munkabér	Szállítási teljesítmény-érték	100 Ft szállítási munkabérré jutó teljesítmény
	forint		
A)	2 300 541	4 298 821	187
B)	880 324	1 649 637	187
C)	1 433 396	2 807 449	196
D)	790 163	1 267 112	160
A 4 gazdaság átlaga	1 351 106	2 505 754	185

A négy gazdaság szállításainak többirányú elemzése egyértelműen arra mutat, hogy a szállításokkal kapcsolatos, területegységre vetített ráfordítások a B) és C) gazdaságokban a legnagyobbak. Ezért ennek a két gazdaságnak gépi szállításait részletesebben is feldolgoztuk.

A SZÁLLÍTOTT SÚLY

A részletesebb feldolgozás fő szempontja az volt, hogy a szállítási munkát nemcsak munkaórában és költségben, hanem a szállított súlyban is értékelni tudjuk. A szállított súly megállapítását pedig a további követelménnyel toldottuk meg, hogy a megmozgatott terhet szállított termények, termékek és árufeleségek szerint részletezve külön-külön is feldolgozzuk, valamint megállapítsuk a megtett hasznos utak távolságát és az elszámolt tonnakilométerek számát.

A feldolgozás a fenti adatokkal az egész évre vonatkozóan dekádönkénti részletezésben készült el. Az adatokat a 6. táblázat és az 1. grafikon szemlélteti



1. ábra

A gépi erővel szállított súly megoszlása dekádönként az év folyamán

A szállított teher havi megoszlása azt mutatja, hogy a B) gazdaságban a legtöbb súlyt augusztus és szeptember hónapban mozgatták meg; a két hónapra összesen az egész évi teherszállításnak 29,2%-a jut, 10% körüli tehermozgatás volt május, július, október, november és december hónapokban.

A C) gazdaságban a szállított teher súlya csak júniusban lépte túl az egész évi szállítás 10%-át. 10% körüli teherforgalom volt május, július, augusztus, szeptember és október hónapban.

6. táblázat

A GÉPI ERŐVEL SZÁLLÍTOTT TEHER DEKÁDONKÉNT TONNÁBAN ÉS ANNAK HAVI SZÁZALÉKOS MEGOSZLÁSA

Hónap	Dekád	Gépi szállítás, tonna					
		B) gazdaság			C) gazdaság		
		dekádonként	havonként	%	dekádonként	havonként	%
Január	I.	401,3			766,1		
	II.	423,9			946,9		
	III.	1073,0	1898,2	3,3	1363,8	3,076,8	6,2
Február	I.	1285,3			1578,6		
	II.	684,5			1907,2		
	III.	488,4	2458,2	4,3	967,4	4,447,2	8,9
Március	I.	1176,4			804,8		
	II.	856,9			833,4		
	III.	1146,9	3180,2	5,6	1569,6	3,207,8	6,4
Április	I.	684,2			972,1		
	II.	871,1			1009,7		
	III.	1139,7	2695,0	4,7	1014,6	2,996,4	6,0
Május	I.	1639,2			1538,5		
	II.	1784,6			1562,5		
	III.	1668,3	5092,1	9,0	1821,8	4,922,8	9,9
Június	I.	993,7			1976,5		
	II.	1075,9			1593,3		
	III.	1339,0	3408,6	6,0	1676,2	5,246,0	10,5
Július	I.	1752,6			1521,7		
	II.	2038,2			1453,3		
	III.	1427,2	5218,0	9,2	2005,6	4,980,6	10,0
Augusztus	I.	1972,8			1929,1		
	II.	2106,6			1321,0		
	III.	3590,2	7669,6	13,5	1409,3	4,659,4	9,3
Szeptember	I.	3750,2			1813,8		
	II.	2728,0			1402,3		
	III.	2427,4	8905,6	15,7	1772,1	4,988,2	10,0
Október	I.	1834,2			1418,9		
	II.	1581,6			1620,8		
	III.	2087,5	5503,3	9,7	1695,4	4,735,1	9,5
November	I.	2224,2			1436,7		
	II.	1211,7			1221,8		
	III.	1759,9	5195,8	9,1	1397,4	4,035,9	8,1
December	I.	2501,3			1190,9		
	II.	1623,6			693,6		
	III.	1510,9	5635,8	9,9	691,0	2,575,5	5,2
Összesen:			56,860,4	100,0		49,891,7	100,0

A SZÁLLÍTÓESZKÖZÖK HASZNOS ÚTJA

A szállított teherrel egyidejűleg vizsgáltuk a szállítóeszközök hasznos útját is. Ezeket az adatokat a 7. táblázat mutatja.

B) gazdaságban a havi anyagmozgatással arányosan, a megtett hasznos út is augusztus, szeptember hónapokban a legtöbb, az évi összesen megtett út 20,8%-a.

C) gazdaságban viszont június hónap emelkedik a teherszállításban megtett út havi átlaga fölé, május, július augusztus, szeptember és október hónapokban pedig 9—9,9% közötti arányt ér el.

Jellemző, hogy a járművezetők 10 órás munkanapjára számítva évi átlagban B) gazdaságban 37,2, C) gazdaságban 36,7 km út jut.

A TONNAKILOMÉTER TELJESÍTMÉNYEK

A teljesített tonnakilométerek adatait a 8. táblázat foglalja össze.

A teljesített tonnakilométereknek százalékos aránya B) gazdaságban ismét augusztus hónapban volt a legtöbb, az egész évi összegnek 11,2%-a, szeptember és október hónapban pedig 10,9, illetve 10,6%-a. A három hónapban teljesített összes tonnakilométer az egész évi teljesítménynek 32,7%-a.

C) gazdaságban szeptember és október hónapban mutatkozik a legnagyobb arány. A két hónap részesedése együtt 20,2%.

A járművezetők 10 órás munkanapjára B) gazdaságban 107,0, C) gazdaságban 100,4 tonnakilométer jutott évi átlagban.

A két gazdaságban tehát sem a szállított súly, sem a megtett hasznos út, sem a tonnakilométerben számított teljesítmény szempontjából nem ugyanarra a hónapra jutnak a legnagyobb értékek.

7. táblázat

GÉPI SZÁLLÍTÁSOKKAL MEGTETT HASZNOS ÚT

Hónap	B) gazdaság		C) gazdaság	
	km	%	km	%
Január	7 207	6,2	8 375	5,7
Február	7 908	6,7	10 382	7,0
Március	6 917	5,9	10 745	7,0
Április	7 671	6,6	10 263	6,9
Május	9 002	8,4	13 497	9,0
Június	9 682	8,2	15 130	10,1
Július	10 920	9,3	13 829	9,3
Augusztus	12 822	10,9	14 009	9,4
Szeptember	11 621	9,9	14 662	9,9
Október	11 570	9,9	14 461	9,7
November	10 005	8,6	13 085	8,7
December	11 089	9,4	11 232	7,3
Összesen:	117 314	100,0	149 870	100,0

8. táblázat

GÉPI SZÁLLÍTÁSOK TONNAKILOMÉTER-TELJESÍTMÉNYE

Hónap	B) gazdaság		C) gazdaság	
	tkm	%	tkm	%
Január	18 084	5,6	23 836	5,9
Február	21 958	6,5	27 816	6,8
Március	19 758	5,9	31 203	7,7
Április	21 467	6,3	29 377	7,2
Május	27 565	8,2	33 843	8,3
Június	26 266	7,8	38 800	9,5
Július	32 859	9,7	37 428	9,1
Augusztus	37 936	11,2	35 972	8,8
Szeptember	36 761	10,9	41 957	10,2
Október	35 730	10,6	40 745	10,0
November	28 645	8,5	36 450	9,0
December	29 632	8,8	30 953	7,5
Összesen:	337 556	100,0	408 380	100,0

nak május és június hóban. A zöldszakarmányok szállítása viszont mindkét gazdaságban augusztus és szeptember hónapban érte el a maximumot, az egész évi szállításnak 60—65%-át. Erre az időre esett ugyanis a silózás.

A szervestrágya-szállítások zömét, kerekén 30%-át *B)* gazdaság szeptember hónapban bonyolította le, és a trágyát még ősszel a legmegfelelőbb időben leszántotta. *C)* gazdaság a legtöbb trágyát február és május hónapban mozgatta meg, így nem kerülhette el a kedvezőtlenebb tavaszi alászántást sem.

B) gazdaság igyekezett a szalmabetakarítást a nyári időszakban lebonyolítani, és sikerült is az egész évi mennyiség 60%-át július, augusztus hónapban a majori szőrűskertbe szállítani.

Ezzel ellenkezőleg *C)* gazdaság egész évben fuvarozta a szalmát — legtöbbit február hónapban.

Említést érdemel még a személyszállítás megoszlása. *B)* gazdaságban a dohánysimítás miatt decemberben volt a személyszállítás részaránya a legnagyobb, valamint augusztus és szeptember hónapokban is jelentős mértékű volt. *C)* gazdaság június hónapban szállította a legtöbb személyt.

Általánosságban *B)* gazdaság igyekezett az időhöz nem kötött szállításokat a nyári hónapokban lebonyolítani.

A SZÁLLÍTÁSI MUNKA TERMELÉKENYSÉGE

A nyári időszak jobb kihasználása a szállítási munka termelékenységének alakulásában is megmutatkozott. A szállítási munka termelékenységének mérésére az 1 tonna súlyra jutó munkaóra-mennyiség mutatóját használjuk.

A nyári szállításokból 1 tonnára 1,3—1,8 munkaóra jutott, míg a téli hónapokban 2,6—2,8 óra.

Az egész évi összes gépi szállításban az 1 tonnára jutó élőmunka a 10. táblázat szerint alakult:

10. táblázat

Gazdaság	Összes munkaóra/t	E b b ő l	
		vezető	rakodó
<i>B)</i>	1,8	0,6	1,2
<i>C)</i>	2,1	0,8	1,3

Tehát *B)* gazdaságban a szállításokban felhasznált élőmunka hatékonysága nagyobb volt, mint *C)* gazdaságban.

Az anyag feldolgozása és értékelése alapján a mezőgazdasági szállításokra vonatkozólag.

1. több olyan tájékoztató irányszámot nyertünk, amelyek ilyen irányú kutatás nélkül nem állapíthatók meg,
2. tanulságokat vontunk le a szállítások helyesebb megszervezésére.

A SZÁLLÍTÁSOKRA VONATKOZÓ TÁJÉKOZTATÓ IRÁNYSZÁMOK

A 4 gazdaság szállításaira vonatkozó adatok átlagolása útján az alábbi tájékoztató irányszámokat kapjuk:

- a) az egész gazdaság évi munkaóra felhasználásának 19,15%-a jutott a szállításokra;
- b) a szállításokra jutó összes munkaórából kerekén 35% ment a gépi szállításokra és 65% a fogatos szállításokra;
- c) a traktorosok az egész évben teljesített munkaórák 50%-át, a fogatosok pedig 85%-át használták fel a szállításokra;
- d) az összes szállításokra fordított munkaórából 55%-ot használtak fel a járművek vezetői és a fogatosok, 45%-ot pedig a rakodók;
- e) 1 sz. e.-re vonatkoztatva 28,44 munkaóra jut az összes vezetői munkaórából,
- f) az 1. sz. e.-re jutó 28,44 munkaórának kerekén felét a takarmány és az istállótrágya szállítása kötötte le;
- g) a szállítás közvetlen költségeiben 44%-os volt az élőmunka aránya,
- h) a 100 Ft munkabérré jutó teljesítményérték (a teljesített nh-ak, tkm-ek és lófogatnapok értéke) 185 Ft,

A géppel szállított termények és termékek súlyára vonatkozó vizsgálatok alapján két gazdaság átlagában:

- i) a legnagyobb súlyt az év harmadik negyedében mozgatták meg; ebben a negyedben legtöbb a megtett kilométerek és az elért tkm-ek száma is;
- j) 1 tonnára 1,9 munkaóra jutott, ebből 0,7 óra a járművezetői és fogatos óra, 1,2 a rakodási óra;
- k) a szálas takarmány szállításainak zöme május—június hónapokra jutott, a legtöbb zöldtakarmány-szállítás pedig augusztus—szeptember hónapban volt.

A SZÁLLÍTÁSOK VIZSGÁLATÁBÓL LEVONHATÓ KÖVETKEZTETÉSEK:

- a) A nagy munkaóra- és költségfelhasználás szükségszerűvé teszi minden mezőgazdasági üzemben a szállítások részletesebb elemzését,
- b) Célszerű lenne keresztül vinni annak az elfogadott elvnek megvalósítását, hogy közvetlen költségként kezeljenek minden szállítást, amikor az igénybevevő ágazat megállapítható.
- c) A fogatos szállítás munkaórában és költségfelhasználásban is kedvezőtlen eredményt ad.

A szállításokra csak a legszükségesebb esetekben — akkor is csak közeli szállításra, kedvezőtlen útviszonyok között — alkalmazzunk fogatokat. (Viszont a legszükségesebb számban alkalmazott fogatok teljes kihasználására kell törekedni.)

- d) A szállítások havi, dekádonkénti elosztása lényegesen befolyásolja a munkák időben történő elvégzését, valamint a szállítóeszközök kihasználását. Jó eredményt érhetnek el a gazdaságok az időhöz nem kötött szállítások (istállótrágya-szállítás, épületanyag-fuvarozás, stb.) célszerű beosztásával.
- e) Sok munkaórát igényel a szállításokkal járó rakodási munka. A gépi szállításokban majdnem kétszer annyi rakodási óra jut 1 tonna megmozgatott súlyra, mint a járművezetői óra. Ez a tényszám arra utal, hogy a rakodás gépesítésével ugrásszerűen lehetne növelni a szállítási munkák termelékenységét.
- f) A szállítási munkafolyamatok helyes megszervezése növeli a teljesítményeket, elősegíti adott időben a nyári jobb utak kihasználását, növeli a munkaórák számát csaknem fele az őszi és téli munkaóra-felhasználásnak. (Lásd B. gazdaság eljárását a szalma betakarításban.)
- g) A megmozgatott súly részleges megosztlása a vizsgált gazdaság helyi körülményeinek ismeretében alapot ad a szállítások helyes megszervezésének kialakításához.

В крупных сельскохозяйственных предприятиях работа по перевозкам означает большую нагрузку и расходы. В процессе производства всего года вообще пятая часть использованных рабочих часов приходится на перевозки. Для пропорции работ по перевозкам характерно еще и то, что вообще 50% рабочего времени всех тракторов предприятий используется на перевозки. Поэтому необходимо более глубоко анализировать вопросы перевозок в хозяйствах.

Автор провел исследования в 4 государственных хозяйствах, в процессе которого сравнительным способом анализировал рабочие часы, затраченные на перевозки и оплату труда по:

транспортным средствам,

отраслям,

рабочим часам управляющих машинами и погрузкам,

ценам перевезенной продукции и другим.

Определил рабочие часы, приходящиеся на перевозку 1 тонны груза в среднем за год и по различным месяцам. Для сельскохозяйственных перевозок характерно то, что из—за плохих зимних дорожных условий в осенние и зимние месяцы рабочие часы, приходящиеся на 1 тонну, почти в два раза больше, чем средняя за лето.

В результате анализа автор пришел к такому заключению, что подробный анализ работ по перевозкам в большой мере помог бы повышению производительности труда и уменьшению расходов.