



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.

kalmazása

ni az ér-
l milyen
a reagál,

is meg-
yek idő-
k ellen-

gállapít-
ell azon-
vásolják
melyek
ni vagy
k. Már-
eli.
atbázis.
al lehet
feljegy-
korlatot

ирования
и хозяй-
сходами
на этих
хся к от-
ры опре-
ования.

ierungs-
ung und
minima-
mässige
den der
ie ganze
und die
handelt.

and the
ions are
is is de-
th mini-
ments of
factors
led.

A SZÁLLÍTÁSI MUNKA KÖZVETLEN KÖLTSÉGE ÉS BÉREZÉSE

(KUTY LÁSZLÓ-dr.)

A szállítás szervezésével foglalkozó cikkünkben* ismertettük azokat a módszereket, amelyekkel felmérhető a szállítás munkaerőigénye. Ebben a tanulmányban azt tárgyaljuk, hogy a különböző módszerekkel szervezett szállítás esetén hogyan alakul a közvetlen költség és ebben a munkabérnek milyen szerepe van.

A SZÁLLÍTÁS KÖZVETLEN KÖLTSÉGÉNEK ALAKULÁSA

A szállítás költségének alakulását 1 q termény szállítására fordított költségek együttes összegével fejezzük ki.

Jelen esetben a szállítás költsége alatt *csak a rakodók bérének és az üzemelő gépek műszakköltségének együttes összegét* értjük. A gépek műszakköltségébe a *gépvezetők bérét és a pótkocsi költségét is* beleértjük.

Egy mázsa termény szállítási költsége döntően a gép műszakteljesítményének függvénye, de jelentős tényezők még a rakodók bére és a gép műszakköltsége is.

Amint a szállítások szervezésénél láttuk, egy szállító gép műszakteljesítménye rendkívül tág határok között mozog, ezért a szállítás költségalakulása is nagyon változó.

Ha ismerjük a rakodók normatelteljesítményére fizetendő bért ($R Ft$), a szállító gép műszakköltségét ($G Ft$), akkor egy mázsa termény szállítási költségét (munkabér + gépköltség) már a munka megkezdése előtt is megállapíthatjuk, vagy megtervezhetjük a következő összefüggés alkalmazásával:

I. Géppel utazó rakodókkal szervezett szállítás esetén 1 q termény szállítási költsége Ft-ban:

$$(1) \quad \frac{\text{Rakodók száma } (R) \times \text{Műszakbér } (R Ft) + \text{Gépköltség } (G Ft)}{\text{Egy gép műszakteljesítménye, } q}$$

* Lásd „Számítások a szállítás megszervezéséhez” c. cikket a Gazdálkodás 1968. évi 4. számában.

Ebből:

— a rakodók munkabéreköltsége q -nként:

$$(1/a) \quad \frac{\text{Rakodók száma } (R) \times \text{Műszakbér } (RFt)}{\text{Egy gép műszakteljesítménye, } q}$$

— a szállítógép költsége q -nként:

$$(1/b) \quad \frac{\text{Gépköltség } (GFt)}{\text{Egy gép műszakteljesítménye, } q}$$

II. Géppel nem utazó rakodókkal szervezett szállítás esetén 1 q termény szállítási költsége Ft-ban:

$$\frac{\text{Összes rakodók száma } (H_1 \cdot R_1 + H_2 \cdot R_2) \times \text{Műszakbér } (RFt) + \text{Gépköltség } (G \cdot GFt)}{A \text{ munkaszervezeti egység összes műszakteljesítménye, } q}$$

Ebből:

— a rakodók munkabéreköltsége q -nként:

$$(2/a) \quad \frac{\text{Összes rakodók száma } (H_1 \cdot R_1 + H_2 \cdot R_2) \times \text{Műszakbér } (RFt)}{A \text{ munkaszervezeti egység összes műszakteljesítménye, } q}$$

— a szállítógép költsége q -nként:

$$(2/b) \quad \frac{\text{Gépköltség } (G \cdot GFt)}{A \text{ munkaszervezeti egység összes műszakteljesítménye, } q}$$

A géppel utazó és a géppel nem utazó rakodókkal szervezett szállítás mázsánkénti költségének összehasonlítása csak akkor lesz reális, ha mindkét módszerrel szervezett szállítás gépei azonos szállítási feltételek között, azonos műszakteljesítménnyel dolgoznak.

Azonos feltételek esetén mindkét módszerrel szervezett szállítás esetén a gépek műszakteljesítménye azonos függvény szerint és azonos műszakteljesítménnyel alakul:

$$(3) \quad \frac{1}{\frac{1}{N_1 \cdot R_1} + \frac{1}{N_2 \cdot R_2} + \frac{U}{600 \cdot S}}$$

ahol $R_1 = R_2 = R$,

Az összehasonlítás alapjául szolgáló példánkban legyen a felrakónorma: $N_1 = 100$ q, a lerakónorma: $N_2 = 150$ q, a rakodók műszakbére mind a fel-, mind a lerakásnál: $R Ft = 100$ Ft/fő/műszak. A szállító gép műszakköltsége, amely a gépvezető bérét és a pótkocsi költségét is magában foglalja: $G Ft = 300$ Ft. Az utazási idő legyen $U = 30'$ perc, a pótkocsira rakott tiszta súly $S = 30$ q.

A szállítás adatainak ismeretében határozzuk meg a (3) függvénnyel a gépenkénti műszakteljesítményt 2, 3, 4, 5, 6 fő azonos számú fel- és lerakó esetén.

Egyidejűleg határozzuk meg a mázsánkénti szállítási költséget:

a) az (1) függvénnyel, géppel utazó rakodókkal szervezett szállítás esetére;

b) a (2) függvénnyel, géppel nem utazó rakodókkal szervezett szállítás esetére.

A számítások eredményét az 1. táblázat szemlélteti.

A szállítási költség konkrét alakulásának értékelése:

— mázsánkénti szállítási költség mindkét szervezési módszer esetén csökken a minimum felé;

— a géppel nem utazó rakodókkal szervezett szállítás gazdaságossága a géppel utazó rakodókkal szervezett szállításnál kedvezőbben alakul a rakodók létszámának növelése esetén.

1. táblázat

Felrakást	Lerakást	Egy szállító gép műszakteljesítménye (q)	Egy q terményre jutó szállítási költség (Ft)	
			a) esetben	b) esetben
végzi (fő)				
2	2	100,00	5,00	4,66
3	3	138,46	4,33	3,83
4	4	171,43	4,08	3,42
5	5	200,00	4,00	3,16
6	6	225,00	4,00	3,00

A RAKODÓK BÉREZÉSE

Alacsony vagy magas napszámbér?

Az üzemszervező bármennyire ismeri a gazdaságosabb szállítás lehetőségeit, esetenként mégsem tudja annak előnyét kihasználni, ha üzemében nincs elég rakodóerő. A munkaerőhiány azonban rendszerint az alacsony bérezés következménye.

A gyengén fizető szövetkezetekben éppen az alacsony bérezés miatt munkaerőhiány van, ezért a szállítógépekhez általában kevés rakodót alkalmaznak, sokszor tévesen azért is, hogy a szállítás olcsóbb legyen.

Lássuk mennyivel lesz olcsóbb egy mázsa termény szállítása, ha a géppel utazó 2 fő rakodó 100 Ft helyett csak 50 Ft napszámbért kap.

Az (1) függvény alkalmazásával 1 q termény szállítási költsége:

$$\left[\left(\frac{1}{100} + \frac{1}{150} \right) \cdot \frac{1}{2} + \frac{30}{600 \cdot 30} \right] \cdot (2 \cdot 50 + 300) = 4,00 \text{ Ft}$$

A gép műszakteljesítménye: 100 q

Most nézzük meg az 1. táblázatot. Ennek akkor is 4,00 Ft-os mázsánkénti szállítási költsége lenne, ha egy szállítógép mellett 5 rakodónak fejénként 100 Ft-os napszámbért fizetne az üzem, de ebben az esetben a szállítógép műszakteljesítménye 200 q-ra emelkedne az eddigi 100 q-ás teljesítménnyel szemben.

Nem lehet vitás, hogy az utóbbi bérezés mind az üzemnek, mind a rakodóknak egyaránt kedvezőbb.

Ha a függvények segítségével további kalkulációt végeznénk, azt is kimutathatnánk, hogy ha az 50 Ft-os napszámbérrel fizetett rakodók csak 76%-ra teljesítik a normát, akkor egy mázsa termény szállítási költsége ismét 5 Ft-ra emelkedik, de a gépek műszakteljesítménye már csak 80 q lesz a 100 q helyett.

Géppel nem utazó rakodókkal szervezett szállítás esetén, ugyancsak az előbbi feltételekkel, 50 Ft-os bérezéssel, a (2) függvény alkalmazásával 1 q termény szállítási költsége:

$$300 \cdot \left(\frac{1}{100 \cdot 2} + \frac{1}{150 \cdot 2} + \frac{30}{600 \cdot 30} \right) + \frac{50}{100} + \frac{50}{150} = 3,833 \text{ Ft.}$$

A gép műszakteljesítménye: 100 q.

Az 1. táblázat szerint már 3 fel- és lerakó 100 Ft-os bérezése esetén is azonos, 3,833 Ft-os mázsánkénti szállítási költséget érünk el, de a szállítógépek 138,46 q-ás műszakteljesítménnyel dolgoznának a 100 q helyett.

Ha további számításokat végeznénk, itt is megállapíthatnánk, hogy az alacsonyabb béren dolgozóknak már 80%-os norma teljesítése esetén is elveszne az alacsonyabb béren megtakarított mázsánkénti 0,833 Ft. Egyben a gépek műszakteljesítménye 83 q-ra esne vissza.

A rakodók bérének indokolatlan csökkentése tehát nem jelent az üzem számára sem költségmegtakarítást, sem teljesítményemelkedést, sőt inkább a határ-idők kitolódását jelenti az esős időszakra.

Természetesen ez a megállapítás nem köthető a 100 Ft-os vagy 50 Ft-os bérhez; e számokat csak a példa érdekében alkalmaztuk.

Teljesítménybérezés

A bérezésben és főképpen a teljesítményekben előrelépést jelent a helyesen megállapított teljesítménybérezés.

A teljesítménybér mindig valamilyen bázisra épül, amely nem lehet más, mint a norma teljesítése és a munkanemnek megfelelően helyben kialakult, illetőleg elfogadott kereset egy műszakra vonatkoztatva.

Szállításra vonatkozóan helytelen volna a teljesítménybért az üzemben szokásos egy gép mellett alkalmazott rakodólétszám indokolatlan növelésére vagy a rakodók kezdeményezéséből eredő normatúlteljesítésre, a járművek

túlzott terhelésére, a műszakidő meghosszabítására alapozni. Mindezek a dolgozók kezdeményezéséből eredő előnyök elvonását jelentenék. Az üzemnek a teljesítménynövekedésből, a határidős vagy határidő előtti betakarításból származik előnye. Gondoljunk csak a sáros időkben csökkenő teljesítményekre és a gépek nagymérvű elhasználódására, valamint a táblán maradt termény károsodására, az idejében végezhető talajmunkák termés-fokozó hatására.

A helyes teljesítménybérézéshez alapul kell vennünk az üzemben kialakult, átlagos szállítási feltételek alkalmazásával megállapítható mázsánkénti szállítási költséget, az úgynevezett bázisköltséget ($B Ft$).

A mázsánkénti bázisköltséget az üzemnek akkor is tartania kell, ha a rakodók a normát túlteljesítik, az időjárás kedvező vagy a szállítási munkára többen is jelentkeznek. A rakodók így az általuk alkalmazott kezdeményezés minden eredményét a teljesítménybérben meg is kapják.

A mázsánkénti bázisköltség forintértéke legyen például az 1. táblázat szerinti szállítási feltételek esetén a 2 fő fel- és lerakóval elérhető mázsánkénti költség. Ennek megfelelően:

a) esetben:

Géppel utazó rakodókkal szervezett szállításnál: $B Ft = 5,00 Ft$,

b) esetben:

Géppel nem utazó rakodókkal szervezett szállításnál: $B Ft = 4,65 Ft$.

A következő kérdés az, hogy mennyit keresnek a rakodók, ha az üzemben egy mázsa termény szállítási költsége (bázisköltsége) — azonos utazótávolságot feltételezve — mindig ugyanaz marad, akár 3, 4, 5, 6 fő végzi is teljesítménybérben a rakodást a norma teljesítésével?

Minthogy az üzemben egy mázsa termény szállítási költségét azonos utazóidő, illetve távolság esetén állandósítottuk és egyenlővé tettük $B Ft$ -vel, ezért:

a) esetben az (1) függvény: $B Ft = 5,00 Ft$.

$$(1) \quad \frac{\text{Rakodók száma } (R) \times \text{Műszakbér } (R Ft) + \text{Gépköltség } (G Ft)}{\text{Egy gép műszakteljesítménye, } q} =$$

$$= \text{Állandósított } q\text{-nkénti szállítási költség, bázisköltség } (B Ft)$$

Ebből az egyenlet rendezése után egy rakodó teljesítménybér-keresete, műszakbére ($R Ft$) lesz:

$$(4) \quad \frac{\text{Állandósított } q\text{-nkénti szállítási költség } (B Ft) \times \text{Egy gép műszak-} \\ \text{teljesítménye } (q) - \text{Gépköltség } (G Ft)}{\text{Rakodók száma } (R)}$$

b) esetben a (2) függvény: $B Ft = 4,66 \text{ Ft}$.

(2)

$$\frac{\text{Összes rakodók } (H_1 \cdot R_1 + H_2 \cdot R_2) \times \text{Műszakbér } (R Ft) + \text{Gépköltség } (G \cdot G Ft)}{\text{A munkaszervezeti egység összes gépeinek műszakteljesítménye, } q} =$$

$$= \text{Állandósított } q\text{-nkénti szállítási költség, bázisköltség } (B Ft)$$

Ebből az egyenlet rendezése után egy rakodó teljesítménybér-keresete, műszakbére ($R Ft$) lesz:

$$(5) \quad \frac{\text{Állandósított } q\text{-nkénti szállítási költség } (B Ft) \times \text{Összes gépek műszakteljesítménye } (q) - \text{Gépköltség } (G \cdot G Ft)}{\text{Összes rakodók száma } (H_1 \cdot R_1 + H_2 \cdot R_2)}$$

A (4) és (5) függvényekkel most már a 2. táblázatban megállapíthatjuk a) esetben a géppel utazó rakodókkal, b) esetben a géppel nem utazó rakodókkal szervezett szállításhoz dolgozók teljesítménybérét egy műszakra.

Az utazási idő, a norma és a rakodósúly nem változik. A mázsánkénti állandósított szállítási költség pedig minden egyes szállítás esetén:

a) esetben: $B Ft = 5,00 \text{ Ft}$, b) esetben: $B Ft = 4,66 \text{ Ft}$.

2. táblázat

Felrakást	Le-rakást	Egy szállító gép műszakteljesítménye (q)	Egy fő teljesítménybére (Ft)	
			a) esetben	b) esetben
végzi (fő)				
2	2	100,00	100,00	100,00
3	3	138,46	130,77	150,00
4	4	171,43	139,29	175,04
5	5	200,00	140,00	190,04
6	6	225,00	137,50	200,00

Bértáblázat készítése

A rakodókat vagy a traktorosokat a teljesítménybér csak akkor aktíválja, ha előbb látják és tudják a számukra fizetendő mázsánkénti munkabért a napi összteljesítmény után, a különböző táblákról szállított termények esetén. Ezért bértáblázatot kell készítenünk.

A bértáblázat elkészítéséhez előbb az üzem tábláit a távolság, illetve az utazási idő miatt körzetekbe kell osztani. Például:

	A körzet távolsága (m)	Táblák száma	A körzet területe (kh)	Utazási idő (U) (perc)
1. körzet	1500	5	337	10,0
2. körzet	2500	9	612	16,7
3. körzet	3500	10	544	23,3
4. körzet	4500	4	313	30,0
Átlag	3000	28	1806	19,7

Az
teljesít
az átlá
tásához
 $N_1 = 10$
rakott
gos rak
beleért
A
jűk el,
vezett
körzet
En
a köve

1.

2.

3.

Az

ki, ame

egyszer

A

lásra t

Bá

nos táv

megáll

A

—

Ez

műszak

kénti g

kénti s

juk a

Ezért:

Az üzemben rögzíthető bázisteljesítmény = egy gép átlagos műszakteljesítménye; a bázisköltség ($B Ft$) = mázsánkénti átlagos szállítási költség; az átlagos mázsánkénti rakodói munkabér, a bázis-teljesítménybér kialakításához szükséges átlagos adatok a következőkben például: $N_1=100$ q-ás felrakónorma, $N_2=125$ q-ás lerakónorma, $S=25$ q-s felrakott tiszta súly, $R=2$ fő fel-, illetve lerakólétszám, $R Ft=100$ Ft-os átlagos rakodói napszám, egy főre, $G Ft=300$ Ft-os gépköltség egy műszakra, beleértve a vezető, az erőgép és a pótkocsi költségét.

A felsorolt átlagadatok alapján a bértáblázatot két változatban készítjük el, mégpedig: *a*) géppel utazó, és *b*) géppel nem utazó rakodókkal szervezett szállításra. A bértáblázat mindkét változatát az üzem 4 távolsági körzetének megfelelően dolgozzuk ki.

Ennek megfelelően mind az *a*), mind a *b*) változat 4—4 alcsoportjában a következő bázistényezőket számítjuk ki:

1. egy szállító gép átlagos műszakteljesítményét = bázisteljesítményét — mind az *a*) mind a *b*) változatra a (3) számú függvénnyel;

2. a mázsánkénti szállítás átlagos költségét = bázisköltségét

— az *a*) változatra az (1) függvénnyel;

— a *b*) változatra a (2) függvénnyel;

3. a mázsánkénti átlagos rakodói munkabért = bázisteljesítménybért

— az *a*) változatra az (1/a) függvénnyel;

— a *b*) változatra a (2/a) függvénnyel.

Az így kiszámított bázisadatokkal csak azokat az alapokat mutattuk ki, amelyekeken állunk a bértáblázat bértarifáinak elkészítéséhez.

A bértáblázat minden egyes tarifájának kiszámítása most már nagyon egyszerű módszerrel, számológéppel, mechanikusan is végezhető.

A bértarifa egyszerű megállapításának módszere a következő megfontolásra támaszkodik.

Bármilyen műszakteljesítményt érjenek is el a gépek, az üzemben azonos távolsági körzetekben, azonos termény esetén egy mázsá termény előre megállapított szállítási költsége csak $B Ft$ lehet.

A mázsánként előre megállapított $B Ft$ -költség két részből áll:

— a rakodóknak járó mázsánkénti teljesítménybérből és

— a gép költségének egy mázsára jutó részéből.

Ez utóbbit minden esetben könnyű megállapítani. Ha ugyanis a gép műszakköltsége $G Ft$, a gép műszakteljesítménye pedig Q , akkor a mázsán-

kénti gépköltség $= \frac{G Ft}{Q}$. Ha tehát ezt levonjuk az üzemben rögzített mázsán-

kénti szállítási bázisköltségből, a $B Ft$ -ből, akkor minden esetben megkapjuk a rakodóknak mázsánként fizetendő teljesítménybért, a bértarifát.

Ezért:

$$\text{Bértarifa} = B Ft - \frac{G Ft}{Q}$$

3. táblázat

TELJESÍTMÉNYBÉR-TÁBLÁZAT TERMÉNYRE

Géppel utazó rakodók esetén					Géppel nem utazó rakodók esetén				
Egy gép műszak- (napi) teljesítme- nye (Q)	A körzetek jelzése				Egy gép műszak- (napi) teljesít- ménye (Q)	A körzetek jelzése			
	1.	2.	3.	4.		1.	2.	3.	4.
	Bázisteljesítmény (q/gép/nap)					Bázisteljesítmény (q/gép/nap)			
	103,45	98,90	94,74	90,91		103,45	98,90	94,74	90,91
	Bázisköltség (Ft/q)					Bázisköltség (Ft/q)			
	4,83	5,06	5,28	5,50		4,70	4,83	4,97	5,10
	Bázis-teljesítménybér (Ft/q)					Bázis-teljesítménybér (Ft/q)			
1,93	2,01	2,10	2,20	1,80	1,80	1,80	1,80		
92	1,57	1,80	2,02	2,24	92	1,44	1,57	1,71	1,84
94	1,64	1,87	2,09	2,31	94	1,51	1,64	1,78	1,91
96	1,70	1,93	2,15	2,37	96	1,57	1,70	1,84	1,97
98	1,77	2,00	2,22	2,44	98	1,64	1,77	1,91	2,04
100	1,83	2,06	2,28	2,50	100	1,70	1,83	1,97	2,10
102	1,89	2,12	2,34	2,56	102	1,76	1,89	2,03	2,16
104	1,95	2,18	2,40	2,62	104	1,82	1,95	2,09	2,22
106	2,00	2,23	2,45	2,67	106	1,87	2,00	2,14	2,27
108	2,05	2,28	2,50	2,72	108	1,92	2,05	2,19	2,32
110	2,10	2,33	2,55	2,77	110	1,97	2,10	2,24	2,37
112	2,15	2,38	2,60	2,82	112	2,02	2,15	2,29	2,42
114	2,20	2,43	2,65	2,87	114	2,07	2,20	2,34	2,47
116	2,24	2,47	2,69	2,91	116	2,11	2,24	2,38	2,51
118	2,29	2,52	2,74	2,96	118	2,16	2,29	2,43	2,56
120	2,33	2,56	2,78	3,00	120	2,20	2,33	2,47	2,60
150	2,83	3,06	3,28	3,50	150	2,70	2,83	2,97	3,10
175	3,12	3,34	3,56	3,79	175	2,99	3,12	3,25	3,38
200	3,33	3,55	3,77	4,00	200	3,20	3,33	3,47	3,60
225	3,50	3,73	3,95	4,17	225	3,37	3,50	3,64	3,77
250	3,63	3,85	4,07	4,30	250	3,50	3,62	3,77	3,90
275	3,74	3,97	4,19	4,41	275	3,61	3,74	3,88	4,01
300	3,83	4,06	4,28	4,50	300	3,70	3,83	3,97	4,10
325	3,91	4,14	4,36	4,58	325	3,78	3,91	4,05	4,18
350	3,99	4,19	4,41	4,64	350	3,84	3,97	4,11	4,24
375	4,03	4,26	4,48	4,70	375	3,90	4,03	4,17	4,30
400	4,08	4,30	4,52	4,75	400	3,95	4,08	4,21	4,35

GAZDALK

A te
szakteljes
Péld
műszakte
ménybér

Az íg
kat arra
eszközét
ilyen irán
hogy a be
lül elvége
Előző
dalon, a 3

В раб
груза в слу
провождени
При п
расходы, а
сетку оплат

Im Au
ten bestimm
Auf- und A
Mittel
kung der L
Stabilisation
progressive

Direct
assessed in
out by wor
The m
ency wages
costs. Takin
a system of

A teljesítménybér tarifáit tehát az előbbi összefüggéssel bármilyen műszakteljesítményre mechanikusan kiszámíthatjuk.

Példaképpen legyen egy távolsági körzetben $B Ft = 4,83 \text{ Ft/q}$ és a gép műszakteljesítménye 165 q. Ez esetben a mázsánként fizetendő teljesítménybér:

$$B Ft - \frac{GFt}{Q} = 4,83 - \frac{300}{165} = 3,01 \text{ Ft.}$$

Az így elkészített teljesítménybér-táblázat a rakodókat és a traktorosokat arra serkenti, hogy a műszakteljesítmény növelésének minden lehető eszközét alkalmazzák a nagyobb kereset elérése érdekében. A dolgozók ilyen irányú törekvése viszont teljesen egybe vág az üzem azon érdekével, hogy a betakarítást költségek növelése nélkül a lehető legrövidebb időn belül elvégezzék.

Előzőekben elmondottak szerint elkészített bértáblázatot az előző oldalon, a 3. táblázatban mutatjuk be.

В работе определяются и сравниваются прямые расходы для перевозки одного цн груза в случае организации перевозок при сопровождении машин грузчиками и без сопровождения.

При помощи метода автора можно определить влияние оплаты труда и норм на расходы, а так же оплату труда за норму выработки, охватить в прогрессивную тарифную сетку оплату труда грузчиков при постоянных базисных транспортных расходах.

Im Aufsatz wurden die auf einen Doppelzentner fallenden direkte Transportkosten bestimmt und verglichen mit jenen organisierten Transportweisen, bei denen das Auf- und Abladepersonal mit- oder ohne der Maschine fährt.

Mittels der Methode des Verfasser kann man die kostenmodifizierende Auswirkung der Löhne und der Normen sowie der Leistungslöhne bestimmen, und mit der Stabilisation der Basistransportkosten kann man den Verladepersonalohn in eine progressive Lohntabelle zusammenfassen.

Direct costs of transportation per metric centner of commodities transported are assessed in the paper and also comparison is made between transportations carried out by workers travelling or not travelling with the mechanized transport vehicles.

The method suggested by the author is suitable for the establishment of efficiency wages and of the modifying effect exerted by the wages and normatives on the costs. Taking basic costs of transportation to be constant, a chart can be drawn about a system of progressive wages for loaders.

BEREND IVÁN

Beruházás a termelőszövetkezeti és az állami gazdaságokban

A gazdasági élet állami irányításának megváltozása a mezőgazdasági nagyüzemek beruházási rendszerét is alapvetően módosítja. A „Beruházás a termelőszövetkezeti és az állami gazdaságokban” című mű célja: ennek a változásnak a bemutatása. A könyv a mezőgazdasági, különösképpen a termelőszövetkezeti beruházásokról szól, és *kézikönyvszerűen*, a gyakorlat számára igen hasznosan, közvetlenül felhasználható módon tartalmazza a beruházásokra vonatkozó összes fontos tudnivalót.

A szerző a témát kellő elméleti megalapozással vezeti be, és üzemi gazdaságossági számítási rendszerével a beruházások gazdasági megítéléséhez nyújt segítséget. A számításokhoz üzemi modelleket használ fel, amelyeket több éven keresztül ellenőrzött adatokból képzett.

Részletesen foglalkozik a mezőgazdasági beruházások gazdasági hatékonyságának mérési módszereivel, az üzemi döntések szabadságának és közgazdasági elhatároltságának jellegével, a beruházások rendszerével, az állami beruházási ártámogatás módszereivel és a beruházás pénzügyi rendszerével. A gyakorlati szakemberek számára különösen hasznosak a könyv számítási anyagai és függelékei. Ezek ugyanis olyan módszereket, tervezési formákat, beruházási döntéseket megalapozó dokumentációkat stb. tartalmaznak, amelyek a beruházási tevékenységet jól segítik.

E beruházási szakkönyv azonban nemcsak módszereket és eljárási szabályokat tartalmaz, hanem tárgyalja a beruházási politika főbb elveit, népgazdasági összefüggéseit is, emellett elemzi az elmúlt másfél évtized mezőgazdasági beruházásainak közgazdasági jellemzőit, különösen gazdasági hatásait.

Berend Iván újabb könyve tehát a mezőgazdasági nagyüzemek, az állami gazdaságok és a termelőszövetkezetek vezetői, üzemgazdasági szakemberei, továbbá a beruházási szervezetek, tervező- és kivitelező vállalatok, államigazgatási és bank-szervek szakemberei, valamint a legkülönbözőbb szakterületeken dolgozó agrárközgazdák számára segítséget nyújt az új mechanizmus mezőgazdasági beruházásokkal kapcsolatos követelményeinek megismerésében.

Terjedelem: 308 oldal.

Ára kötve: 43,— Ft

KÖZGAZDASÁGI ÉS JOGI KÖNYVKIADÓ

Vet
letnek k
végzése
előnyökl
probléma
- Az
kentsét
sát célz
jelentős

Az ö
középköt
látatban

Gazdaság
jele

A

B

A

A

A m
azokba s

3 Gazdálkod