

NAGY LAJOS:

A FEKVÉSI JÁRADÉK ÉS A FÖLDÉRTÉKELES KAPCSOLATÁRÓL*

A hetvenes évektől kezdve a járadékelmélet újra „feléledt poraiból”. Többek között azért, mert kiderült, hogy a termelőerők fejlődése nemcsak a természet feletti uralmat növelte, hanem pusztította is azt: a természeti tényezők nagy része nem újra-termelhető (ásványi anyagok, energiahordozók), a reprodukálható természeti erőforrások (a termőföld) mennyisége is csökken, s nem utolsósorban a műanyagok nagy részének „alapnyersanyaga” is természetes anyag. Ezenkívül a földjáradékelmélet azért is „megelevenedett”, mert mindinkább felismerik azokat az elméleti lehetőségeket, amelyeket a modern *monopolista árelmélet* megértéséhez nyújt. Az abszolút és különbözőti járadékot felhasználják az ún. *innovációs járadékok* kidolgozásánál.¹

A *szocialista gazdaságban* is megvan a gazdasági viszonyokban gyökerező *létalapja a járadéknak*. Ez pedig a föld, mint a gazdálkodás tárgyának a monopóliuma: saját tulajdonú-használatú földön gazdálkodnak a szocialista gazdasági egységek, amelyek gazdaságilag elkülönültek. Ezért a szocialista termelési viszonyok *specifikumának* figyelembevételével a kapitalizmusra kidolgozott *marxi különbözőti járadékelmélet* adaptálható a szocializmusra is. Magyarországon a földjövedelem-elméletet napjainkban időszerűvé tette az új földértékelési rendszer kidolgozásának igénye.

A járadékelméleten belül a *fekvési járadék* meglehetősen elhanyagolt volt. Ez nagyrészt azzal magyarázható, hogy az angol klasszikus gazdaságtan, de Marx is csak „mellékvágányon” foglalkozott a fekvési járadékkal, ennek keretében is a *telek- és építési járadékkal részletesebben*.

Mivel magyarázható ez? Egyrészt azzal, hogy a fekvési járadékot *hasonlónak* vették a termékenységi járadékkal, amely semmilyen új szempontot nem visz a járadékelméletbe. Másrészt azzal, hogy a fekvési járadék nem jelent *naturális-hozamtöbbletet*, hanem csak *pénztöbbletként* jelenik meg. A fekvési járadék nem természeti tényezőkkel kapcsolatos, hanem éppen *társadalmiakkal*: urbanizációs-civilizációs-infrastrukturális tényezőkkel. Azért tekintik csupán járadéknak, mert a vállalatok, szervezetek számára a fekvés *objektívabb feltételt képez, mint a fejlesztési és folyamatos ráfordítások*.

*A tanulmány az MTA Közgazdasági Intézete felkérésére az 1983 óta folyó komplex földértékelési munkálatok keretében készült.

I. A fekvési járadék a marxi járadékelméletben

A marxi fekvési járadékelmélet alapjai már megszülettek a ricardoi járadék-felfogás „normál esetének”, a leszálló sorrendnek a bírálata során. Ezzel Marx „mozaikszerűen” az Értéktöbbletelméletek II. munkájában foglalkozik, átfogóbb és le-tisztultabb formában pedig A tőke III. kötetében. A fekvés tágabb felfogása Marx-nál nemcsak a gazdaságok elhelyezkedését jelenti, hanem azt is, hogy a *gazdaságok különböző fejlettségű* országrészekben helyezkednek el.² A fekvésnek egy kevésbé ismert esetére is utal Marx, amikor a rosszabb termékenységű földek „benyúlnak” a jobb földek közé. A föld-komplexumoknak is vannak jobb és silányabb darabjai, a rosszabb földet már a jobb földdel való kapcsolata miatt is művelésbe kell venni. *A rosszabb termékenység tehát sajátos fekvésbeli előnnyel párosul.* Ugyanez a helyzet akkor is, ha a jó termékenységű földek közelében rossz termékenységűek fekszenek, de közöttük természetes víziutak vannak.³ Ilyenkor a jó termékenységű földről térnek át a rossz termékenységűre.

A megművelt földek kiterjesztése *különböző arányokban* történik a föld-komplexum összetétele szerint: jókra, közepesekre és rosszakra. Ez azonban nem szabad választásból történik: függ a mezőgazdasági árszínvontól. (Nem a rossz föld ráfordításai emelik az árat, hanem a magasabb ár biztosítja a rosszabb föld megművelését.) Továbbá, mint említettük, a jó fekvés a rosszabb termékenységű földmegművelést hozza magával.

Mivel foglalhatjuk össze Marx fekvési járadékra vonatkozó nézeteit?

a) A fekvésnek két tekintetben szán kiemelkedő szerepet: a *gyarmatokon* (sok szabad földterület) és a földek művelésbe vétele *sorrendjének* megállapításánál.

b) A különözeti járadék két oka a termékenység és fekvés *ellentétes* irányban is hathatnak. (Jó a fekvés, de rossz a termékenység.) De hathatnak *egyirányban* is. (Jó fekvés és magas termékenység.)

c) A *társadalmi termelés* haladása két ellentétes hatást gyakorol a fekvésre. Egyrészt *nivellálóan* hat: helyi piacok létrehozása, közlekedési eszközök és utak fejlődése, másrészt *növeli* a fekvési tényező hatását: azáltal, hogy a technikai-gazdasági munkamegosztás elválasztja az ipart és a mezőgazdaságot, kialakítja a nagyvárosokat, elszigeteli a falut.

Marx a termelékenységet és a fekvést megvizsgálta a *piaci ár* alakulása viszonyában is. A piaci ár *növekedése* magasabb termékenységű földek művelését eredményezi, amelyeket korábban a rossz fekvés miatt nem műveltek meg. Vagy a terméketlenebb föld fekvési előnyeit fokozhatja úgy, hogy kiegyenlíti a csekély termékenységet. A piaci ár *változatlansága* esetén a föld fekvésének javulása lehetővé teszi a jobb termékenységű földek művelésbe vételét. Marx a következőkkel zárja a fekvési járadékkal foglalkozó gondolatait: „a földek fekvésének és termékenységének el-
lentmondó hatásai, s a fekvési tényező változékonysága — amely tényező állandóan kiegyenlítődik — váltakozva hol ugyanolyan jó, hol jobb, hol rosszabb új földdarabokat hoznak új konkurenciába a régebben megművelt földekkel”.⁴

II. Fekvési járadék a szocializmusban

A szocialista viszonyok közepette is a földminőség egyik meghatározója a termelékenység mellett a fekvés. Ha nem is természeti termelőerőt, de objektív tényezőt jelent, amely hosszabb távon ugyan változik, de rövidebb távon hat a *ráfordításokra és az árbevételre, így a tiszta jövedelem nagyságára*.

Mivel a szocialista földtulajdonon, illetve használaton alapuló gazdálkodás *saját gazdálkodásnak számít és nem bérleti rendszernek*, a fekvési járadék sem *különül el tulajdonilag*, része a vállalati jövedelemnek. Továbbá a fekvési járadékot — most eltekintve az elvonástól — a *gazdasági egységek* realizálják éppen a köztük lévő tulajdoni elkülönültség miatt. A szocialista *árutermelés alapján* keletkezik tehát a fekvési járadék a *jövedelemtermelő képesség különbségeként*. A termelését (nincs idegen munka valamely *osztály* általi elsajátítása) és *elosztását* (amennyiben ez a járadék vállalati kollektívák egymás közötti, illetve a kollektívák és az állam viszonya) a szocialista termelési viszonyok *specifikumai* határozzák meg.

a) A fekvési járadéknak *sajátossága* az, hogy elsősorban nem a természeti, hanem fekvési tényezőkkel függ össze, amelyek, ha nem is változatlanok hosszú távon, de *objektívek*, a termelőtől függetlenek.

b) A fekvési járadék keletkezésében *gazdasági és természeti tényezők* együttesen játszanak szerepet. A fekvési járadék, noha összefügg természeti tényezőkkel (például a domborzati viszonyok, a földfelszín tagoltsága hat a szállítás formáira, a talajszerkezet hatása az útviszonyokra), mégis *alapvető szerepe a gazdasági tényezőknek* van: az urbanizáció és infrastruktúra fejlődése, a termelés területi elhelyezése, a társadalom egészének munkaráfordítása. A fekvési járadék sajátossága az is, hogy nem a közvetlen termelésben, hanem a tágon vett termelés végső szakaszában, a szállításban vagy az értékesítésben keletkezik. Ez utóbbihoz csak annyit, hogy ennél a fekvési járadék tágabb fogalom, mert nemcsak az értékesítési-szállítás, hanem a beszerzési-szállítás, sőt a termelésbe integrált belső szállítás hatását tartalmazza, ez pedig a közvetlen termelés mozzanata.

Van-e a fekvési járadéknak anyagi és jövedelmi alapja? E kérdésre az a válasz adható, hogy a fekvési járadék csak *tisztajövedelem-többletként* (költségcsökkentésként), pénzfolyamatként, vagy amellet *termék-hozamtöbbletként*, reálfolyamatként keletkezik. A modern árutermelésben a gazdasági folyamatok kettőssége megtalálható: pénzfolyamat (értsd: pénz és ármozgás) és *reálfolyamat* (értsd: természetes, használati érték illetve érték-mennyiségi folyamat). Hiszen az értéket alkotó elemek mögött legtöbbször használati értéktömeg található. A fekvési járadékra is e folyamatok kategóriája alkalmazható. Tehát a fekvési járadék nemcsak jövedelem-többletként, hanem *terméktöbbletként* is kezelhető. Ha ugyanis a szállítási költségek a közeli piac miatt alacsonyabbak valamely vállalatban, akkor a teljes ráfordítás nagyobb hányada a közvetlen termelési és kisebb hányada a szállítási ráfordítás, így a termelést növelni lehet. Ehhez azonban meg kell jegyeznünk egyfelől, hogy ez csak statikusan igaz, mert a közvetlen termelés számára felszabaduló szállítási ráfordítás-megtakarítást nem biztos, hogy az adott gazdaság változatlan hatékonysággal be tudja fektetni. Másfelől a szállításnak vannak tiszta forgalmi költségei is, amelyek az új érték és így a *fekvési járadék terhére* is megtérülhetnek.

A szocialista gazdaságban is vannak a fekvési járadék *csökkenése* irányába ható tényezők: **a)** a szállítási költségek megtérítése, **b)** a felvásárló szervek közeltelepítése a termelő gazdaságokhoz, **c)** az ipari és a mezőgazdasági termelés tervszerű területi elhelyezése.

Melyek a fekvési járadék *növekedése* irányába ható tényezők? **a)** A termelés specializációja következtében a belső termelő felhasználás csökkenése, az áruértékesítés növekedése. **b)** A mezőgazdasági termelésben az ipari munka arányának jelentős növelése. **c)** A vállalati méretek jelentős megnövekedése.⁵

A fekvési járadék lényegéről és alakulásáról a magyar közgazdasági irodalomban is viták alakultak ki.⁶ Ennek egyik kérdése az volt, hogy mennyiben *sajátos* a különbözőzeti I. sz. járadék termékenységi és fekvési formája (igazi vagy átmeneti járadékforma-e). Ehhez kapcsolódva a másik kérdés az volt, hogy van-e a fekvési járadéknak is anyagi alapja.

Milyen tényezőktől függ a fekvési járadék?

a) Minden, a fekvéssel összefüggő ráfordítás-különbségtől. A *szállítási költséget* befolyásoló tényezőktől: a piactól való távolságtól, az utak minőségétől, a rendelkezésre álló szállítóeszköztől (közút, vasút, víziút stb.). Ugyanis, ha a szállítási költségek a jobb fekvés miatt alacsonyabbak, különbözőzeti fekvési jövedelem vagy különbözőzeti fekvési veszteség keletkezik. (Ide tartozik az is, hogyha a kisebb szállítási távolságok miatt csökkennek a vállalati veszteségek.)

b) Minden, a fekvéssel összefüggő *árbevétel-különbségtől*: a piachoz való közelség kedvezőbb jövedelmezőségű termelési struktúrát tesz lehetővé, vagy a városhoz közelség magasabb árakat biztosít (például szabadpiaci árakon történhet az értékesítés).

c) A szállítási költségek különbségére, így a fekvési járadékokra hatnak egyéb – nem túl jelentős, de nem is elhanyagolható – tényezők. Néhányat ezek közül:

A *nyugdíjasok aránya* a termelőszövetkezetekben, hiszen a nyugdíjasoknak nyújtott természetbeni szolgáltatások szállítási költségei eltérőek a szállítási távolság és a nyugdíjasok aránya miatt. (Például 40–60 % lehet a nyugdíjasok aránya és a számukra történőállítás 15–25 q-át tehet ki évenként.) Ez alapvetően *speciális* összetétellel összefüggő kérdés, de bizonyos fekvési elemek is szerepet játszhatnak benne. Például a nagy területű szövetkezetekben nyilván nagyobbak a szolgáltatás szállítási költségei. Ide tartozik az is, ha a jó fekvés nagyobb területek olcsóbb *öntözését* biztosítja.

A legnagyobb szerepe azonban a fekvéssel összefüggő szállítási költségeknek van a fekvési járadék keletkezésében.

A szállítási ráfordításokat azonban az előbbiekben nagyon leszűkítettük. Ugyanis ide tartoznak a következők: Először, a mezőgazdasági vállalatok (szövetkezetek) *értékesítési szállításai* (árfelvásárló-feldolgozó-kereskedelmi egységeknek). Ezt a kiszállításnak nevezzük a továbbiakban.) Másodszor, a mezőgazdasági gazdasági egységek *beszerzési-szállításai*. (Ezt nevezzük beszállításnak.)

III. A fekvési járadék figyelembevétele a jelenlegi földértékelésben

Befejezéshez közeledik hazánkban a *földértékelési munka*, amely hivatott lesz az „évszázados” aranykorona rendszert felváltani a *termőhelyi értékszám*⁷ alapuló gazdasági földértékeléssel. A termőhelyi értékszámhoz kiszámítják a növénytermelés területegységére jutó *összes tisztajövedelmet*, ebből levonják a lekötött tőkejövedelmet, meghatározott kamattal számolva, a *maradék a földjövedelem*.

A földértékelési folyamatnak egyik *dilemmáját* képezi az, hogy átlagos termőhelyi értékszámú bíró gazdaságokban a területegységre számított földjövedelem nagysága jelentősen (például 2–3,5-szeres mértékben is) különbözik egymástól. Kérdés, milyen okai lehetnek ennek?

Az azonos minőségű földeken a „földjövedelem” differenciák az eltérő esz-közhatékonyosság miatt keletkező ideiglenes extrajövedelmekből adódnak. Joggal élhetünk azonban azzal a feltételezéssel is, hogy ebben *szerepet játszik a fekvési jövedelem is*.

Az *azonos minőségű földön* a földjövedelem három összetevőből állhat: természeti földjövedelem, fekvési földjövedelem és ideiglenes extrajövedelem. A fekvési járadék akkor *növeli* a földjövedelem differenciákat és akkor *realizálódhat*:⁸
a) ha a negatív, ideiglenes extrajövedelem nem kompenzálja a fekvési jövedelmet, b) ha a természeti földjövedelem hozzáadódik a fekvési jövedelemhez, c) ha az alacsony természeti jövedelem nem „fogyasztja” a fekvési jövedelmet.

Nyilván azok az esetek is felsorolhatók, amikor a fekvési jövedelem csökkenti az össz-földjövedelmet. Mindezek alapján valószínűsíthető, hogy ha valamely vállalatnál (vállalatcsoportnál) a fekvési járadék növelő szerepe, másoknak a csökkentő szerepe érvényesül, akkor ez a kimutatott földjövedelem különbségeit előidézheti.

IV. Néhány általános megjegyzés a fekvési jövedelem arányáról a földjövedelemben

A fekvési járadék megközelítéséhez két hipotézist állítottunk fel.

Első hipotézis: a *földjövedelem* tartalmaz nem elhanyagolható fekvési járadékot. Vagyis nem igaz, hogy a 0 km-es egységes felvásárlási árak miatt a városoktól (piactól) való távolság nem mutat szignifikáns korrelációt a földjövedelemmel, tehát a fekvési járadék nem differenciálja a földjövedelmeket.

Második hipotézis: a fekvési járadék alakulásában a *tágra értelmezett szállítási költségeknek van uralkodó szerepe*. Vagyis a fekvési járadékban szerepet játszó egyéb tényezők hatása jelentéktelenebb.

Az *első hipotézisről*. A folyamatban lévő földértékelési rendszerünk a fekvés és a földjövedelem kapcsolatának hiányát a következőkkel indokolja: a) a 0 km egységes mezőgazdasági felvásárlási árakkal, b) a város körüli *élőmunkaigényes* kultúrák alacsonyabb jövedelmezőségével, c) a város közeli szántóföldi termelés *élőmunka-költségeiből* voltával. A konklúzió: „Jelenlegi ár- és szabályozórendszerünk mellett *nem mutatható ki jelentősebb helyzeti járadék*.”⁹ A 9 km-es árak, a szállítási költségek megtérítése alapján alakuló felvásárlási árak valóban csökkentik a fekvési

vési járadék szerepét, de nem szüntetik meg. Miért? A nem szerződéses kapcsolatokban folyó értékesítésnél nem térítik meg a szállítási költségeket. A szállítási költségek nagy részének a megtérítése csak aállítás egyik típusában, az értékesítési állításban történik meg. A szállítási volumen jelentős részét viszont a *másik két állítási típus teszi ki* (belső- és beszállítás).

A korábbi vizsgálatok a fekvési járadékot a nagyvárosok, a megyeszékhelyektől való 0–50 km távolság szerint differenciálva kívánták megragadni. Azért nincs összefüggés, mert az értékesítési állítási távolság és költsége nem a várostól, hanem a felvevő (felvásárló kereskedelem, feldolgozóipar, határállomás) telephelyétől függ. (Például ha 10 km-re van egy gazdaság a várostól, attól még a felvevő helytől lehet 1 km-re.) Tehát nem a várostól, hanem a *piactól* való távolság a fontos. De mondhatja valaki, hogy a 0 km-es felvásárlási ár a felvásárló telephelyéig téríti a szállítási költségeket, tehát nem képződnek fekvési járadékok. Ez akkor tükrözné is a valóságot, ha a felvásárló-feldolgozó-értékesítő vállalatok mindig és mindenütt megtérítenék a *szállítási teljesítmény teljes értékét*. Ezek monopolhelyzete miatt azonban — természeti termékfajtától, ágazattól függően — gyakran előfordul, hogy csak önköltséget (vagy ennél valaminél többet) térítenek. A felvásárló monopolizáltság, a vállalati termelési struktúra különbözősége és aállítás típusa befolyásolja a fekvési járadék szintjét és differenciáját. Végül az, hogy önköltségen vagy a szállítási teljesítmény értékén térítik meg a szállítási költségeket, differenciálja a fekvési járadékot (a pozitív, esetleg negatív járadékot), noha *formálisan megtérítik* a szállítási költségeket.

Az, hogy a piac-közi *termelési szerkezet kevésbé jövedelmező*, élömunka-igényesebb volta miatt, valóban azzal jár, hogy kisebbek a földjövedelmek. Ez nem jelenti azonban azt, hogy a fekvést meghatározó tényezők a háttérben ne működnek. Csupán ezekre a tényezőkre már nem osztottunk jövedelmet, mert ezt felemészti a *fix kamatlábbal* számított tőke alapjövedelem. Ezen okok miatt nem tudjuk kimutatni a fekvési járadékot, amely azonban jelen van az összjövedelem (pozitív vagy negatív) részeként.

A *második hipotézis* szerint a fekvési járadékot befolyásoló tényezők között a *szállítási költségek differenciáinak* van alapvető szerepe.¹⁰ A földértékelés során készült irodalom a fekvési járadék alakulásában négy tényezőt jelöl meg erőteljes hatásúnak: a) a népsűrűség, b) a fővárostól való távolság, c) a regionális központoktól való távolság, d) a vasútsűrűség.¹¹

Azzal a megállapításunkkal, hogy az ár- és jövedelemszabályozás a fekvésből keletkező előnyöket és hátrányokat részben a népgazdaság egészére, illetve más ágazatba csoportosítja át, a fekvési járadék a vállalatokban még objektíven keletkezhet. Csak a realizálása részben nem történik meg. Továbbá azzal a javaslatunkkal is egyetértünk, hogy a fekvési járadékot a jövőben realizálhatóvá és a földértékelésben beszámíthatóvá kell tenni.

Ugyanakkor úgy vélem, hogy van némi túlzás és logikai ellentmondás: először is abban, hogy 18 tényezőt szerepeltet, amelyből 10 a fekvéssel kapcsolatos. A járadékprobléma mégiscsak a természeti tényezők monopolizáltságával függ össze. Nyilván, a *természeti tényezőket* kiterjedten értelmezzük: talaj természetes ter-

mékenysége, a domborzati viszonyok és a talajfelszín tagoltsága, végül az éghajlat egyaránt ide tartozik.

Másodszor, a különbozeti járadékot meghatározó tényezőkhoz sorolja a munkaerő- és állóeszközvolument is és ezek hatékonyságát is. (Például 1 ha-ra jutó nyereséget, amelyek kívül esnek a járadékproblémán, csak annyiban tartoznak ide, hogy ezek a különböző minőségű földön érvényesülnek és a földjövedelem mellett az összjövedelem részei.)

Úgy gondolom — bár a leegyszerűsítés veszélyével számolok —, hogy a fekvési járadék problémát a *tágan vett szállítási költségalakuláson keresztül lehet megközelíteni*. A fekvési tényezők alapvetően ebben összegeződnek. Természetesen nem tagadva, hogy más tényezők is hatnak, a már említett szabadpiaci magasabb árak, a kisebb szállítási veszteségek stb. Ezek összegeződnek, túlkompenzálhatják vagy részben semlegesíthetik a szállítási költségeket, például egy szatymazi szövetkezet Tatabányára szállítja az őszibarackot, bár nagyobb a szállítási költsége, de ennél magasabb a piaci ár, ám a szállítási költségek domináns szerepét nem szüntetik meg.

Milyen hatással van a *népsűrűség a fekvési járadékra*? Valamely makrokörzet (város, városkörnyezet, körzet) nagyobb népsűrűsége a nagyobb mezőgazdasági termék-kereslet miatt növelheti a piaci árakat. Ám a mi viszonyaink mellett ennek a szerepe meglehetősen korlátozott a következők miatt: a) Ennek csak az ún. *szabadpiaci termékek* egy részének az értékesítésénél van jelentős szerepe, amely a növénytermelésnek kis hányada. b) Az ország viszonylag kis területe miatt a távolabbi szállítások költsége sem túl nagy, ez növeli a kínálatot e termékek piacán. c) A nagy népsűrűség, ha növeli a keresletet, akkor az értékesítési piachoz közel fekvők ezekben a termékekben kétféle fekvési járadékhoz jutnak: piaci járadék (magasabb ár), szállítási járadék (rövidebb szállítási távolság, mivel itt nem térítenek szállítási költséget). Amennyiben nagyobb a távolság a piactól, akkor a vállalat mérlegel a piaci ár és a szállítási költség alapján. Tehát láthatjuk, hogy a népsűrűség mint fekvési járadék tényező is kapcsolatos a szállítási költségekkel.

Milyen szerepe van a fekvési járadékban a *városoktól (a fővárostól, regionális központoktól, üdülőkörzetektől) való távolságnak* és az ettől függő szállítási költségeknek? Ezt a kérdést már előbb érintettük: a *piac nem azonos a várossal* és az értékesítési *szállítási költségek az összes szállítási költséggel*. Hiszen a felvásárló-feldolgozó vállalatnak lehet a gazdasághoz közel fellevő telephelye. Hiszen a termelő-eszköz-kereskedelmi vállalatnak lehet a gazdaság közelében értékesítő telephelye (lerakat, utolsó vasútállomás stb.). Végül a szállításnak lényeges *eleme az üzemben belüli szállítás* is. Véleményem szerint ezért sem jött ki megfelelő eredmény abból, hogy a különböző városoktól 0–50 km-es távolságok szerint kísérelték meg a fekvés hatását kimutatni. Később látjuk, a városhoz való távolságnak nem hanyagolható el teljesen a szerepe, hiszen a termelőeszközök egy részét a gazdaságok a városból szállítják. Továbbá akkor sem, ha az értékesítő-szállítási ráfordításokat a vállalatnak különböző *mértékig* térítik meg. (Például a *teljesítményértéket* vagy az önköltséget.)

Milyen szerepe van a vasútsűrűségnek a *fekvési járadékban*? Ennek a szerepe valóban jelentős, mert a vasúti szállítás a legjelentősebb és költségei is a legkisebbek. Valóban *azonos távolságra a vasúton szállítás előnyös, szemben a közúton szállítással*.

A vasúton szállításnál azért a szállítási költségek *különböző* távolságok függvényében alacsonyabb szinten differenciálódnak.

A szállítási költségek különbségei határozzák meg a fekvési járadék hányadát. Más oldalról azonban a szállítási költségeknek vannak olyan részei, amelyek nem a fekvéssel kapcsolatosak. Egyfelől — mint említettük — a szállítási tevékenységben mint „járulékos” termelőtevékenységben és ennek költségeiben is szerepelhetnek *ideiglenes extrajövedelemszerű* részek. (Például: a szállításnak korszerűek az eszközei és jó a szervezettsége.) Másfelől a szállítási költségek nemcsak a *fekvés gazdasági tényezőitől* függnének, hanem természeti tényezőktől is. Így attól, hogy a *szállítási módok* közül melyik választható (például víziutak felhasználása), attól, hogy — különösen a belső szállításban — milyenek a domborzati és talajfelszín tagoltságának a viszonyai, attól, hogy a termőtalaj minősége milyen „természetes utakat” nyújt a szállítás számára. Tehát a szállítási költségek nemcsak a fekvés-gazdasági, hanem a fekvés-természeti tényezőkkel is kapcsolatosak. A fekvési járadék egy része tehát tartalmát tekintve „természeti járadék”. A szállítási költségek két részre választása mégsem indokolt, mert mindkét esetben „monopolizált termelési tényező” járadékszerű jövedelméről van szó. *Összegezeként* megállapíthatjuk, hogy bár a fekvési járadék több tényező eredője, e tényezők többségükben vagy közvetve vagy közvetlenül kapcsolatban vannak a *szállítási költségekkel*. Ezért nem követünk el nagy hibát, ha a fekvési járadékot ennek alapján ragadjuk meg.

V. A tágon vett szállítási költségek típusai és alakulásuk

A bevezetőben említettem, hogy a kérdés tárgyalásánál a logikai analízis módszerét követjük. Mégis szükségességét látjuk annak, hogy néhány *gyakorlati tapasztalat* fényében is megvizsgáljuk a fekvési járadék kérdését. A Csongrád megyei tapasztalatokat a szállítási költségek alakulásában két metszetben vizsgáljuk: a) *A szállítás típusa szerint*: a beszerzési (input) szállítási költségek, a belső-üzemi szállítási költségek értékesítési (output) szállítási költségek. b) A növénytermelés két vertikuma, a gabona- és kender-vertikum szerint.

Az értékesítési szállítási költségekről a hatályos rendelkezések a következők: *Az értékesítéssel kapcsolatos belső szállításról* a legújabb jogszabályok a következőképpen szólnak: „A mezőgazdasági nagyüzem által értékesített mezőgazdasági termékek termelői ára magában foglalja a terméknek a telephely szállítóeszközökkel megközelítő részen való összegyűjtésének költségeit”. Tehát a *belső* szállításnak nemcsak a termelési szállítással, hanem értékesítési szállítással kapcsolatos eleme is van. A belső áruszállítás és termelőeszköz-szállítás költségeit viszont nem térítik meg.

Az értékesítéssel kapcsolatos külső szállításról: „A mezőgazdasági termékeknek a felvásárló szervezet átvételi helyén történő átadása esetén a mezőgazdasági nagyüzem részére a felvásárló szervezet köteles megtéríteni a következő felmerülő költségeket:

— a mezőgazdasági nagyüzem telephelyétől az átvételi telephelyig történő útszakaszra — az ármegállapításban meghatározott kivételektől eltekintve — a fuvardíjat (tengelyfuvartérítés),

– az átvételi helyre történő szállítással és az átadással kapcsolatos egyéb szolgáltatások (a szállítóeszköztől lerakás, prizmába, vagonba, kazalba rakás stb.) költségeit.

Tehát a felvásárló szervezetek jogilag megtérítik a szállítási költségeket. Azonban a) az ármegállapításban vannak kivételek, b) az „egyéb”, a szállítással kapcsolatos térítés kivételesen elmaradhat.

A fuvardíjtérítés mértékéről a következőképpen intézkedik a *jogszabály*. A tengely-fuvardíjtérítés mértékében – a Tehergépjármű Díjszabás figyelembevételével – a mezőgazdasági termékértékesítési szerződésben kell megállapodni. A felvásárló szervezet és a mezőgazdasági nagyüzemek átalánydíjban, a termény és termék súlyegységére megállapított fuvardíjban stb. is megállapodhatnak.¹² Tehát az országos tarifa figyelembevételével kell a fuvardíjat megállapítani, de az átalánydíjban és súlyegységben is meg lehet állapodni. Itt már bizonyos vállalati erőviszonyok is bejátszhatnak a fuvardíjba. A felvásárló szervezet, ha érdeke megengedi, kihasználhatja ezt.

Vegyük először a *külső értékesítő szállításokat*. Láttuk, hogy az egységes felvásárlási árak nem tartalmazzák a szállítási költségeket, hanem ezeket a felvásárló szervezetek megteszik. Mit jelent ez a közgazdaságtan nyelvén? Azt, hogy a *mezőgazdasági árak alacsonyabbak*, mint a termelési ráfordítások (a szállítási költségek is ilyenek). Továbbá azt, hogy a fekvési járadékot a *jó fekvésű gazdaságokból* elvonják (hiszen ezek az átlagosnál kisebb szállítási költséget kapnak), a *rossz fekvésű gazdaságoknak* kifizetik, ezzel megakadályozzák negatív fekvési járadék keletkezését,¹³ (hiszen az átlagosnál nagyobb szállítási költséghez jutnak). Elvontan és jogilag tehát kikapcsolódik az értékesítési szállításnál a fekvési járadék probléma.

A valóság azonban ennél jóval gazdagabb. *Először*, a gazdaságok között nemcsak a közvetlen termelésben, hanem a szállításban is eltérések vannak a szállítási ráfordítások hatékonyságában (a szállítási tevékenység magasabb technikai színvonala jobb szervezettségű). Ezért ideiglenes extra tisztajövedelem a szállításban is keletkezik. Ha ez nem olyan tartós is, mint a fekvési tényezők, 3–5 évig hatással bírhatnak. Mivel a földjövedelem sincs e jövedelemrészekről megtisztítva, így – ha nem is alapvető – oka ez is lehet a jövedelemdifferenciáknak.¹⁴

Másodszor, már szóltunk róla, hogy bizonyos monopolhelyzetek és egyéb tényezők miatt a mezőgazdasági vállalatok nem kapják meg a *szállítási teljesítmény értékét* (átlagköltség + átlaghaszon), csupán az önköltséget (esetleg ez alatt vagy *valamelyest* e fölött). Az így keletkezett jövedelemkülönbségek vizsgálhatók azonos értékesítési szerkezetben és különböző értékesítési szerkezetben. (Lásd az 1. táblázatot.) Ha *azonos* az értékesítési struktúra (tehát az árutermékek mindegyikénél a *szállítási önköltséget* térítik meg), a keletkező, de nem *realizált* fekvési járadék (mivel a felvásárló differenciáltnak térít) színvonala alacsonyabb, mint teljes térítésnél. Ezenkívül *negatív* hatás is keletkezik, amely a fekvési járadék keletkezésével eltérő irányban differenciálja a jövedelmeket. Ugyanis az önköltségi-szállítási költséggel a rosszabb fekvésű földekről nagyobb értékelvonás történik, mint a jobb fekvésű földekről (225, illetve 75 egység). Ha *eltérő* a vállalatok értékesítési struktúrája, úgy egyik áruterméknél *teljes* ráfordítást, a másikonál *önköltségi* ráfordítást térítenek; ez még egy tényező, amely a fekvéssel kapcsolatban differenciálja az azonos termékenyséű földön képződő földjövédelmet.

1. táblázat
A fekvési jövedelemkülönbségek és a szállítási költségek megtérítése

A föld fekvése	Szállítási távolság (km)	Azonos termelési struktúra						Szállítási költség (oe. ha)						Különböző termelési struktúra			
		Teljes termelés	+Járadék	Önköltség-rítés	+Járadék	Jöved. elvonás	-Járadék	Teljes termelés	Járadék	Önköltség-rítés	-Járadék	Jöved. elvonás	-Járadék	Járadék	Önköltség-rítés	-Járadék	Jöved. elvonás
1. Rossz fekvésű	75	750	-	525	-	225	150	750	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Közepes fekvésű	50	500	250	350	175	150	75	-	-	350	175	150	75	-	350	175	150
3. Jó fekvésű	25	250	500	175	350	75	-	250	500	175	-	75	-	500	175	-	75
Együttesen	150	1500	750	1050	525	450	225	1000	500	525	175	225	75	500	525	175	225

Összegezőképpen: A szállítási költségek megtérítése a vállalatok számára tehát nem jelenti azt, hogy az értékesítésben teljesen kiküszöbölődik a *fekvés* szerepe. Amennyiben nem térítik meg a teljesítmény értékét a szállításban és eltérő az ebből a szempontból vett értékesítési struktúra, a fekvési tényezők módosíthatják a földjövedelmeket. Megjegyezzük azonban, hogy a mezőgazdasági vállalatok szállítási költségeiben a külső értékesítési szállítások viszonylag kisebb súllyal szerepelnek. Tapasztalati becslés alapján *5–10 %-át tehetik ki a vállalati össz-szállítási költségeknek*. Tehát a fekvés oldaláról ható tényezők közül nem ezek a dominánsak.

Vegyük most sorra a *beszerzési-szállítások költségeit*. Ismert, hogy a mezőgazdasági termelés iparosítása, az ipar és a mezőgazdaság közötti specializáció előrehaladása megnöveli a mezőgazdasági *lekötött és folyamatos ráfordításokban a külső ipari eredetű eszközök és anyagok szerepét*. (Ennek aránya napjainkban mintegy 50–58 %.) Mindezek megnövelik a beszállítások volumenét. *A beszállítási költség* azonban nem nő olyan mértékben, mint amilyen mértékben az ipari eredetű költségek nőnek a mezőgazdasági költségekben. Mindez a mezőgazdaságban felhasznált ipari eszközök eltérő technikai jellemzőivel, továbbá azzal is összefügg, hogy a beszerzési-szállítási költségek jelentős részét is vállalják a termelőeszköz-kereskedelmi vállalatok. Így tapasztalati becslések szerint a beszállítások a vállalati szállítási költségeknek 15–20 %-át teszik ki.

A fekvési járadék képződésében a beszerző szállítások (például ipari termelőeszköz-beszerzés) azért játszhat — ha nem is alapvető — szerepet, mert: a) bizonyos ipari eredetű mezőgazdaság által felhasznált termelőeszközök szállításának költségeit *teljes egészében a mezőgazdasági vállalatoknak kell viselniük*. b) A szállítási költségeknek csak egy *bizonyos hányadát* vállalják az értékesítő szervek. (Például a műtrágya szállítási költségeinek.) c) *A nagy tömegű* termelőeszközök (műtrágya, ipari takarmány stb.) szállítását az értékesítő vállalatok rendszerint nem a gazdaság telephelyére viszik, hanem az *utolsó vasútállomásra*, amelynek távolsága ettől legtöbbször különböző mértékben eltér.

Vegyük végül az *üzemi belső szállítási tevékenységet és költségeit*. Mennyiben lehet az *üzemek belső szállítási feltételeinek és szállítási költségeinek különbségeit* fekvési járadék-képzőnek tekinteni? Annál is inkább jogos ez a kérdés, mivel a fekvési járadék problémáit a szokásos felfogás leszűkítette az *értékesítési szállítás* költségdifferenciáira. (A piactól való távolság, úthálózat stb.).

Nyilván a belső szállítás költségeire is hatnak természeti és fekvésbeli tényezők. Amennyiben ezek *tartósak és monopolizálhatók* — most csak a fekvési tényezőket vizsgálva —, akkor járadékképző szerepük van. A belső szállítási távolságok eltérése részben az üzemben belüli *értékesítési szállításoknál* mutatkozik. (Például a termények beszállítása a földről az *üzemi telephelyekre*, raktárak, átvévo telephelyei az üzemben belül stb.). Részben az ipari eredetű termelőeszközök szállítása az üzem telephelyekről a *termelési területekre*. Részben a mezőgazdasági termelőeszközök szállítása az *üzemen belül*. A gyakorlati tapasztalatok szerint a szállítási költségeknek a belső üzem szállítás teszi ki a dandár részét, mintegy 70–80 %-át. Nemcsak azért, mert itt *a szállítandó volumen is a legnagyobb, hanem inkább azért, mert ezeket a szállítási költségeket, eltérően az értékesítési és a beszerzési szállítástól, nem térítik meg a külső szervek*.

A belső szállítás három részköltségének különbsége az *egyes* gazdaságokban összegeződhet vagy eliminálódhat *más* gazdaságokban. Így a fekvéssel összefüggő járadékot eredményezhet. Miből adódnak azok a különbségek a gazdaságok között, amelyek az üzem belüli fekvésbeli (szállítási) tényezőkkel kapcsolatosak?

a) Mindenekelőtt az *üzemek nagyságának* növekedéséből és ezen a bázison az üzemek nagyságában mutatkozó eltérésekből. Ez jelentős különbségekkel jár a szállítási távolságokban és költségekben.

b) Mindezek önmagukban még nem eredményeznének fekvési járadékot akkor, ha a *szállítással, felvásárlással, értékesítéssel, raktározással összefüggő infrastrukturális* létesítmények a *különböző üzemekben egyenletesen* helyezkednének el. Ez azonban nem lehet reális feltételezés. Hiszen az áruszállítással kapcsolatos átdó-átvívó telephelyek elhelyezése és sűrűsége nem egyenletes a különböző üzemekben. Hiszen a belső szállítás eszközeinek diszponálható helyei is egyenlőtlenül vannak a különböző üzemeken belül elhelyezve.

c) A belső szállításnak e három altípusát a *felvásárlási árak sem tartalmazzák, és a felvásárló-értékesítő szervek sem térítik meg*. Ezek a termelési költségeket és így a tisztajövedelmet differenciálják. Véleményem szerint itt kereshető a fekvési járadék *fő fészke*. (Lásd a 2. táblázatot.)

2. táblázat

A beszerzési-szállítások volumenének és költségeinek megoszlása Csongrád megyében

Megnevezés	Agrokereskedelmi vállalat				Mezőgazdasági termelő vállalatok			
	meny- nyiség (ezer q)	%	szállítási költség (ezer Ft)	%	meny- nyiség (ezer q)	%	szállítási költség (ezer Ft)	%
Műtrágya	600	38	33,000	87	200 ¹	17	2750 ²	54
Gép- és alkatrész	470	29	2,600	7	470	29	1300 ³	25
Növényvédőszer	350	22	820	2	350	29	410	8
Vegyes	180	11	1,300	4	180	15	650	13
Összesen	1600	100	37,720	100	1200	100	5110	100

Forrás: A Csongrád megyei Agroker adatai alapján számítva.

1/ A termelő vállalatok művi szállítása.

2/ A számított adat, mivel a termelővállalatoknak a mintegy 30 %-kal alacsonyabb vasúti szállítás költségeit térítik, miközben közúton szállítanak.

3/ A termelő vállalatok szállítása rövidebb távú, mint a kereskedelmi vállalatoké, ugyanakkor szállítási költségei magasabbak.

E becslés-szerű adatok is rámutatnak arra, hogy

a) a mezőgazdaságban az ipari termelőeszköz beszállításának mintegy 62 %-át a mezőgazdaság látja el a kereskedelmi telephelytől a gazdaságig.¹⁵ Sajátos a helyzet a kereskedelmi vállalatok szállításának nagy részét kitevő műtrágyánál, ahol a beszerzési szállítás 1/3-át végzik a mezőgazdasági termelők, a művi kiszolgálás esetén.

b) A beszerzési szállításoknál azonban nem az a fontos, hogy ki szervezi a szál-

lításokat, hanem az, hogy *ki viseli a szállítási költségeket*. Mint láthatjuk, a szállítások költségeit az ipari eszközök jelentős hányadában (gép és -alkatrész, növényvédőszer, vegyes) a kereskedelmi telephelytől a gazdaságig teljes egészében a termelő vállalatok viselik. A szállítási költségek azonban itt jóval alacsonyabbak a rövidebb szállítási távolságok miatt.¹⁶ A műtrágya – mint a legnagyobb volumenű anyag – szállítása itt is sajátos, mivel a mezőgazdasági termelő az ipari termelőtől szállít (művi kiszolgálás), akkor a kereskedelmi vállalat a vasúti szállítás költségeit téríti. A 25–30 %-kal magasabb közúti szállítás költségei a mezőgazdasági termelőt terhelik. Az igazság kedvéért – és ez nemcsak a beszállításra vonatkozik – említenünk kell azt is, hogy a szállítási költségek alacsonyabb szintje is járhat előnnyel a termelő vállalat számára: részben akkor, ha ez olyan időszakban történik, amikor a szállítási kapacitását egyébként nem tudnák kihasználni, részben akkor, ha ezzel a szállítási időt le tudja rövidíteni (a munkák időbeni elvégzését, a termékek veszteség nélküli szállítását biztosítani tudja).

c) Mindezek megengedik azt a következtetést, hogy a gazdaságok – a nem elhanyagolható társadalmi szállítási költségátvállalás mellett is – a *beszerzési szállításnál jelentős költségeket* vállalnak. Mivel ezek a szállítási költségek is differenciálódhatnak vállalatonként, a fekvési járadék anyagi alapját képezik.

Összegezőképpen hangsúlyozzuk, hogy a kérdéshez alapvetően *logikai-elemző módon nyúltunk*, a verifikálásnak csak a *legkezdetibb* lépését, néhány gyakorlati tapasztalattal való szembesítését téve meg. A statisztikai-konkrét verifikálást ezért el kellene végezni. Ezek alapján mire juthatunk?

1. Azonos földminőséghez tartozó gazdaságok eltérő földjövedelem-nagysága alapvetően két tényezővel függhet össze. a) Azonos eszközhatékonyság esetén azzal, hogy a *területegységre jutó eszköz* (lekötött tőkeáfordítások) az egyes gazdaságokban azonos minőségű földön jelentősen eltérnek. Ha a tőkejövdelemet fix kamatlábbal – mondjuk az összes eszközre 8,5 %-kal – számítjuk,¹⁷ akkor a „maradvány földjövedelem” a területegységre jutó *ráfordítás-voluméntól függ*. Más szóval földjövedelemnek tűnik az, amely tulajdonképpen ráfordítás-jövedelem. b) A ráfordítások nagyságát adottnak véve a vállalati jövedelmek nagymértékben differenciálódnak az *eszközhatékonyság eltéréseiből eredően* is. Más szóval, földjövedelemként jelentkezik az *ideiglenes extrajövedelem* is.

2. A *fekvés-szállítás* konkrét vizsgálata azt valószínűsíti, hogy a földjövedelem sokkal inkább függ a fekvéstől, tartalmaz fekvési jövedelem-elemeket, mint a földértékelés során ezt feltételeztük a 9 km-es felvásárlási árak, illetve a szállítási költségek megtérítésével. Az, hogy a földjövedelmek a városokhoz való távolság szerint nem differenciálódnak, még egyáltalán nem jelenti, hogy nem tartalmaznak fekvési járadékot.

A fekvési járadék megközelítése két mozzanat szerint indokolt.

a) A *területegységre jutó szállítási költségek, illetve differenciái alapján*. Ugyanis ez tartalmazza a szállítás mindhárom típusának költséghatásait, és területegységre viszonylag könnyen meghatározható.

b) Ha az értékesítési szállításnál a jelenlegi szállítási költségtérítés fennmarad, akkor az e típusú szállításnál a *szállítási nyereségek differenciáiból is képződik fekvési járadék*. Tehát a költség- és nyereséj járadékot egyaránt számba kell venni.

c) Amennyiben a földjövödelmek korrelációt mutatnak a szállítási költségekkel, két megoldás lehet: az *egyik*, korrigáljuk a termőhelyi pontértékszámokat, a *másik*, korrigáljuk a földjövödelmeket. A második megoldás a jobbnak tűnő, mert a fekvés nagyrészt nem természeti tényező, továbbá a szállítási költségek a mindenkori ár- és jövödelemszabályozásnak a függvénye.

JEGYZETEK

1. SZABÓ K. 1985: Arányossági elv és érték a modern gazdaságban. Akadémiai Kiadó, Budapest.
2. MARX, K. 1974: A tőke III. MEM 25. kötet, Kossuth Könyvkiadó, Budapest, p. 617.
3. Pl. Michigan állam rossz talajjal bírt az USA-ban, de folyó és csatorna összeköttetése New York állammal a legnagyobb gabonakivivővé tette.
4. MARX, K.: Uo. p. 725.
5. Lásd: NAGY L. 1964: A földjáradék a termelészövetkezetekben. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
6. PAPP S. 1967: Különbözeti földjáradék és gazdaságpolitika. Kossuth Könyvkiadó, Budapest.
7. A termőhelyi-értékszám a termőföldnek nagyrészt a természetes tulajdonságait: természetes termékenység, talajtagoltság, domborzati viszonyok, éghajlati viszonyok, a talaj vízgazdálkodása stb. fejezi ki. Ezeket értékeli 1–100-ig terjedő termőhelyi pontértékekkel. (A természeti és gazdasági tényezők szerepét a földértékelésben korábban színvonalasan tárgyalta: BENET IVÁN – GOCZÁN LÁSZLÓ: Kísérlet új földértékelésre. Közgazdasági Szemle, 1973. 3. sz.)
8. Mindezek az esetek a termékenység és fekvés együttes és ellentétes alakulásával függnek össze.
9. A földek közgazdasági értékelése rendszerének és módszerének kialakításával kapcsolatos feladatokról. A Földértékelési Tématanács anyaga. 1987.
10. Nyilván vannak a fekvési járadéknak egyéb tényezői is, így az öntözött terület nagysága, hiszen a fekvésbeli tényezőktől is függ ennek megvalósíthatósága és költsége. Az öntözött terület viszonylag alacsony aránya, ill. a ráfordításoknak ebben domináns szerepe miatt ezzel nem foglalkozunk.
11. BERNÁT T. — FERENCZI T. 1983: A földek közgazdasági értékelésének egy megközelítése különös tekintettel a helyzeti járadék számítási lehetőségeire és a szükséges adatkör definiálására. Kézirat.
12. OAÁH – MÉM a mezőgazdasági termények, állatok és állati termékek termelési árára vonatkozó IV/38/1985. ármegállapítása. (ATZOSZ p. 1180.)
13. Feltételezve, hogy a „határfekvés” nem a legrosszabb fekvés.
14. Ez nyilván így van akkor, ha a szállítás másik két típusát: a beszerzési és belső szállítást vesszük is.
15. A kereskedelmi vállalatokat a termelőműtől a saját telephelyekig szintén terheli szállítási költség.
16. A kereskedelmi vállalatok átlagos szállítási távolsága 200–250 km, a termelő vállalatoké 50–70 km.
17. Megközelítően ennyi az álló- és forgóeszköz súlyozott kamatlába a jelenlegi földértékelési javaslatokban.

NAGY, LAJOS:

ON THE RELATIONSHIP BETWEEN LOCATIONAL RENT AND LAND EVALUATION

(Summary)

Locational rent has come into prominence nowadays with the requirement of the thrifty use and the protection of natural (and economic) resources. In Hungary it is also necessary to analyse the role of locational rent in the differentiation of enterprise income from land use.

Three points are dealt with in the paper:

(1) *In Marx's land rent theory* there are two fields where locational rents play a role: in colonies where land is abundant) and in the order of which land is taken into cultivation. Marx also pointed out that progress in societal production leads to two contrasted tendencies, both to equalization and differentiation, in land rents.

(2) *Locational rent in the socialism* is not regarded as a productive force given by nature but as an objective factor which affects expenditures, income and profit. The paper touches upon the specific features of locational rent within socialism and states that they only change on the long run and both physical and economic factors take part in their evolution.

There are factors which increase and others which decrease locational rent also in the socialist economy. *Transportation* expenditures have a major impact on the formation of locational rent. They have three components: transportation expenditures related to supply, to marketing and to production.

(3) The paper also deals with the *relationship between locational rent and land evaluation*. It discusses the proportion of locational rent within land income and the impact of various transportation costs, taken in a wide sense, on locational rent.

Finally, the paper suggests an approach to locational rent on the basis of differentiation in transportation costs and transport profits among spatial units. Statistical surveys and calculations would make it possible to correct land income on the basis of locational rent.

Translated by Eta Daróczi

НАДЬ, ЛАЙОШ:

ОБ ОТНОШЕНИИ РЕНТЫ РАСПОЛОЖЕНИЯ И ОЦЕНКИ ЗЕМЛИ

(Резюме)

Проблема ренты расположения выдвигается на передний план в наши дни. С одной стороны, это требуется экономным использованием и охраной природных (и экономических) ресурсов. А с другой стороны, в ходе разработки системы оценки земли в Венгрии появляется необходимость изучить, какую роль играет рента расположения в больших разницеах между предприятиями в доходах с земли.

В статье рассматривается три вопроса.

1. *В марксистской теории ренты рента расположения* имеет значение в двух областях: в колониях (где много свободной земли) и в порядке освоения земель. Маркс объяснил и то, что развитие общественного производства одновременно приводит к двум противоположным тенденциям в отношении ренты: к нивелированию и к дифференцированию.

2. *Рента расположения при социализме*, если она и не является природной производительной силой, представляет собой объективный фактор, который влияет на величину затрат, на общий и чистый доход.

В статье излагаются особенности ренты расположения при социализме, с указанием на то, что она меняется за относительно длинное время, и что в образовании ренты играют роль как природные так и экономические факторы. Далее, и в социалистической экономике имеют место те факторы, которые действуют в направлении уменьшения или наоборот, увеличения ренты расположения. В величине ренты расположения главное значение имеют *транспортные* затраты, состоящие из трех частей: затраты на транспорт при реализации, при закупке и при перевозках внутри производства.

3. Статья рассматривает и *взаимосвязь ренты расположения и оценки земли*. В частности, определяется удельный вес ренты расположения в доходе с земли, а также влияние отдельных типов транспортных затрат в широком смысле на ренту расположения.

В итоге автор предлагает подход к ренте расположения на основе транспортных расходов на единицу площади и их разниц, а также на основе разниц в прибылях от транспортировки. С применением соответствующих статистических наблюдений и вычислений становится возможным ввести коррекции в доходы с земли на основе ренты расположения.

Перевел: Тамаш Бауко