

## A vasúti szállítás össztermelésének kiszámítása

Szállítási termelésen gyakran az úgynevezett szállítási (adicionális) ráfordításokat, azaz a forgalmi költségeknek azt a részét értik, mely a szállításra esik. A szállítási (adicionális) ráfordítás azonban, még ha eszményi tökéletességgel sikerül is kiszámítanunk, nem foglalja magában és nem is foglalhatja magában a szállítás össztermelésének azt a részét, mely a személyszállításból adódik. Még ha tekintetbe is vesszük a személyszállítást, a személyszállításból eredő jövedelmet mégsem számítják hozzá a tiszta termeléshez. Azt az elméleti indokolást, melynek alapján a személyszállítás hozamát a nemzeti jövedelemből kirekesztik, helytelennek tartjuk. A személyszállítás kérdésének vizsgálata a termelőmunka problémájával függ össze. Azok, akik a személyszállításnak a tiszta szállítási termeléshez való hozzászámítását ellenzik, Marxnak „Az érték-többlet elméletei” című művének I. kötetében, a termelő munkáról szóló mellékletben található bizonyos kijelentéseire hivatkoznak, ahol Marx azt mondja, hogy az a munka, melyet a tőkés otthoni háztartásában saját személyi szükségletei kielégítésére vesz igénybe, a tőkés jövedelméből nyer kiegyenlítést, de nem alkot jövedelmet, mert a háztartási alkalmazottaknak kifizetett pénz nem tölti be a tőke szerepét, nem hoz létre érték-többletet. Az a pénz, melyet a tőkés különféle szolgálatokért fizet ki, nem mint tőke, hanem mint forgalmi eszköz szerepel, és a szolgálatok elvégzésére fordított munka nem alakul át tőkévé és általában értékévé, hanem csak használati értéket szolgáltat a munkáltatónak. Minthogy ez a munka nem hoz létre értéket, természetesen jövedelmet sem hoz létre. Marxnak a termelő munka fogalmával kapcsolatos fenti és egyéb tételei elsőrendű módszertani jelentőséggel bír-

nak, nemcsak a tőkés országok viszonyainak megértése, hanem a szocialista gazdasági élet megértése szempontjából is. De e tételek helyes értelmezésével éppen séggel egészen más következtetések vonhatók le, amelyek mellett szólnak, hogy a személyszállítást a szállítási termeléshez kell számítani. Azoknak az érvelése, akik a szállítási termelés korlátozott értelmezésének hívei (vagyis a személyszállítást nem számítják a szállítási termeléshez), formailag logikus. Érvelésük megközelítően a következő: Az egyes magánszemélyek jövedelméből fizetett szolgálatok nem hoznak létre nemzeti jövedelmet. A személyszállítás szolgáltatásokat nyújt. Következésképpen a személyszállítás nem hoz létre nemzeti jövedelmet. Mindez nagyon egyszerűnek, világosnak és egybeillőnek hangzik. A valóságban azonban az érvelés egész menete lényegében téves. Az egész érvelés alapvető hibája és tévedése abban áll, hogy védelmezői a kérdést nem gazdasági, hanem technikai szempontból közelítik meg. És ez elsősorban a szolgáltatás értelmezésében nyilvánul meg. Mit ért Marx szolgáltatáson és miképpen határozza meg ennek fogalmát? Hogy egyik vagy másik munkafaj szolgáltatásnak számít-e vagy sem, azt nem maga a munka folyamata, sem pedig az adott hasznos munka sajátos jellege határozza meg, hanem az illető termelési folyamat gazdasági fontossága, társadalmi formája és szervezete. Vizsgáljuk meg azt a példát, melyet Marx használ „Az érték-többlet elméletei” c. műve I. kötetének mellékletében („a termelőmunka fogalma”): a nadrággépzést. Akár a tőkés műhelyében dolgozik a szabó, akár pedig a megrendelő lakásán vállal munkát a megrendelő tulajdonát képező anyag felhasználásával: a szabómunkának, mint meghatározott munkafajnak,

folyamata és belső tartalma teljesen azonos. Az első esetben azonban a szabó munkája tőkének számít, értéktöbbletet alkot. A második esetben a nadrág megrendelőjét a nadrág csak mint használati érték érdekli, és a szabó munkájában őt nem érdekli az érték és értéktöbblet létrejöttének pillanata, hanem csak az a munka, az a szolgáltatás, melynek folytán a szövetszövetből nadrág lesz. Ennek következtében a dolog lényege nem abban áll, hogy a munka eredménye valamely különösképpen fontos dologban jut-e kifejezésre, hanem a lényeg a munka társadalmi jellegében keresendő. A kapitalista gyárban dolgozó szabómunkás munkája a tőkés alapon megszervezett társadalmi munkához tartozik, ez pedig (kapitalista szemszögből) termelő munka. Ugyanez a munka, ha a szabó a megrendelő lakásán a vele kötött megállapodás szerint végzi, viszont olyan szolgáltatás, melyet a megrendelő saját jövedelméből fizet meg a szabónak. Az ilyen munka igénybevétele, ellentétben a kapitalista munkával, *nem gyarapítja, hanem csökkenti a megrendelő pénzállományát, jövedelmét.* Ebben az esetben a szabó munkája nem számít a társadalmi munka alkotórészének, hanem az otthoni gazdasági szükséglet terén használati fel, és nem eleme a termelés és újratermelés társadalmi folyamatának. Mindebből az következik, hogy a szolgáltatás fogalmának lényeges vonása nem az, hogy az tevékenység formáját veszi fel, sem pedig az, ami valamely termék tárgyasult formáját jellemzi. Az a szabó, aki a megrendelő lakásán varrja a nadrágot, meghatározott dolgot, anyagi terméket állít elő, és egész munkája olyan szolgáltatás, tevékenység, mely nem hoz létre értéket, értéktöbbletet, nemzeti jövedelmet. Mielőtt azonban a szabó munkáját a népgazdaság kapitalista rendszerének egyik ágaként szerepeltetjük, máris értéket, tőkét, jövedelmet hoz létre. Itt nem arról van szó, hogy a szolgáltatásokat az anyagi termeléssel állítjuk szembe. Amikor Marx a szolgáltatásokat nyújtó munkáról mint olyan munkáról beszél, mely nem hoz létre jövedelmet, hanem ellenkezőleg: levonást, kiadást jelent, akkor ő a szolgáltatásnak nem a tevékenységi jellegét, technikai tartalmát érti (hogy a munka érzékelhető dologban

teszesül meg), hanem azoknak a kölcsönös kapcsolatoknak sajátos jellegét, melyek a szolgáltatást végző személy és a munkáltató között állanak fenn és amelyeknek semmi közük sincsen a munka kapitalista igénybevételéhez, melyre a burzsoá társadalom építi termelését.

„... a szolgáltatás: ez a kifejezés általánosságban csak bizonyos használati értéket jelöl, mely bármely más áruhoz hasonlóan munka révén szerezhető meg; e kifejezés azonban a használati érték azon különleges fájára vonatkozik, mely olyan munka révén érhető el, mely nem *anyag*i formában, hanem *tevékenység* formájában végez szolgáltatást, ami azonban semmiben sem különbözteti meg őt egy géptől, például az órától.”<sup>1</sup>

A szolgáltatás megvásárlása semmiben sem különbözik bármilyen más áru megvásárlásától, amelyet szükségleteink kielégítése céljából szerzünk be. Ebben az esetben a munkaező nem mint áru, a pénz pedig nem mint tőke szerepel. A vevő a szolgáltatást úgy tekinti, mint használati értéket, mint valamely szükséglet kielégítésének eszközét, pontosan ugyanúgy, mint az általa beszerzett többi szükségleti cikket (kenyeret, posztót stb.). Az eladó és a vevő között egyik esetben sem áll fenn olyan viszony, amilyen a termelő munkások és a tőke között szokott fennállani. A szolgáltatást végző munkás (a megrendelő lakásán dolgozó szabó) éppúgy, mint a kenyér vagy a posztó eladója, nem munkaezőt, hanem (a vevő szempontját tekintve) meghatározott használati értéket bocsát áruba.

Más a helyzet az olyan viszony esetén, amely a szabó és az őt műhelyben alkalmazó munkaadó között, vagy a szövőmunkás és a gyár tőkés tulajdonosa között, vagy pedig a munkás és a sütőüzem tulajdonosa között áll fenn. Itt a munkás (a szabó, a szövőmunkás, a pék) munkaezőt, nem pedig szolgáltatásokat, használati értéket bocsát áruba.

Vizsgáljuk meg most a személyszállítást először a kapitalista rendszerben. Ha valaki saját (a munkaadó tulajdonát képező) lova gondozása és hajtása céljából kocsiat fogad fel, akkor a kocsi és az őt felfogadó személy között nem az a

<sup>1</sup> K. Marx: Az értéktöbblet elméletei, I. kötet, 1936. évi kiadás, 281. old.

viszony fog majd fennállani, ami a termelőmunkás és a tőke között áll fenn. A munkáltató a kocsis szolgáltatást, nem pedig munkaerejét veszi meg. Ha azonban ez a munkáltató mint utas lóvasúton utazik, akkor a lóvasút kocsisja és a kocsisát alkalmazó, lóvasutat fenntartó társaság közötti viszony már olyan lesz, mint a termelőmunkás és a tőke közötti viszony. De azért a villamosvasúti vállalatnál alkalmazásban álló munkások munkájának eredménye továbbra is szolgáltatás marad. Az utas úgy vásárolja meg a szolgáltatást, mint az előbb. Ugyanúgy fizet érte, mint a kenyérért, a posztóért, a fonalért és a saját szükségleteit kielégítő összes többi cikkért. Marx a szolgáltatásokat végző személy munkáját korántsem azért minősíti terméketlennek, mert nem ölt tárgyi alakot külön anyagi termékben, hanem csupán csak azért nem, mert a vevő és a szolgáltatás eladója közötti viszony a termelés polgári módjára jellemző alapvető termelési viszonyon kívül esik. Véleményünk szerint pontosan ugyanígy kell értelmeznünk „Az értéktöbblet elméletei” című könyv I. kötetének végén található azt a közzismert helyet is, ahol Marx az anyagi termelés negyedik területéről szól: „...teljesen egyre megy, hogy ez a szállítóipar (Lokomotionsindustrie) embereket vagy árukat szállít. (A kiemelés a cikkirótól származik.) Itt a termelőmunkásoknak, azaz a bérmunkásoknak viszonya a tőkéhez ugyanolyan, amilyen az anyagi termelés egyéb területein. A munka tárgyát itt arra kényszerítik, hogy bizonyos anyagi jellegű változáson: térbeli, helyzeti változáson, helyváltoztatáson menjen keresztül. A személyszállítás szempontjából ez csak szolgáltatásnak minősül, melyet a vállalkozó nyújt számukra. A vevő és e szolgáltatás eladója közötti viszonynak azonban ugyanolyan kevés köze van a termelőmunkásoknak a tőkéhez való viszonyához, mint a fonal eladója és megvásárlója közötti viszonynak.”<sup>2</sup>

Az idézett szemelvényben Marx a szállítást minden szempontból jellemzi. Ez a jellemzés a tételek egész sorát tartalmazza. Az első tétel: a szállítóipar az

anyagi termelés körébe tartozik, függetlenül attól, hogy személyeket vagy árukat szállít. A második tétel: a szállításban foglalkoztatott bérmunkások munkája ugyanolyan termelékeny, mint az anyagi termelés egyéb területein. A harmadik tétel: az előbbi állítással egyáltalán nem áll ellentétben az a körülmény, hogy az utasok szempontjából a szállítás csak olyan szolgáltatás, melyet *vállalkozó* nyújt számukra.

A szolgáltatást eladó vállalkozó viszonya a szolgáltatások vevőjéhez egyetlen közös vonást sem tartalmaz a termelőmunkásnak a tőkéhez való viszonyával. Minket azonban a szolgáltatást végző bérmunkás munkájának jellegére vonatkozó kérdés érdekel, nem pedig a vállalkozó, mely ezt a munkát *áruba bocsátja*. Hogy gondolatát még világosabban kifejezze, Marx a szolgáltatások eladója és vevője között fennálló viszonyt egy síkba helyezi a fonal eladója és vevője közötti viszonytal. Egyformán termelőmunkának számít, ha a termelési folyamat eredményeképpen akár tárgyat, akár szolgáltatást (a szabó, a gyári munkás és a szállítómunkás munkáját) kapunk. A fogyasztó által megvett szolgáltatás vagy tárgy egyformán használati értéknek számít. Itt azonban egyáltalán nem a jövedelem felhasználásával (vagyis nem a tőke elhasználásával) egybekötött szolgáltatásról van szó. A szolgáltatás a tevékenységnek egy formája. A szolgáltatások azonban különbözőek más és más eredetűek lehetnek, közöttük tehát különbséget kell tennünk, mégpedig első sorban e szerint az ismérv szerint: a szolgáltatások olyan meghatározott anyagi termelési folyamat eredményei-e, mely folyamat anyagok, termelési eszközök igénybevételét teszi szükségessé, vagy sem? Ez a termelési folyamat kell továbbá, hogy láncszeme, alkotórésze legyen a termelés egész társadalmi rendszerének. Az anyagi termelés külön ágát alkotó és a népgazdaság keretében megszervezett szállítási munka, valamint a szállításban foglalkoztatott munkások munkájuk gazdasági tartalma tekintetében semmiben sem különbözik az anyagi termelés egyéb ágaitól. Teljesen egyre megy, hogy a vasutak árut vagy személyeket szállítanak-e, mivel a termelési folyamat ugyanaz marad és hatása a

<sup>2</sup> K. Marx: Az értéktöbblet elméletei, I. kötet, 1936. évi kiadás, 263. old.

szolgáltatásban jut kifejezésre. Itt csak két mozzanat fontos: a társadalmi szükséglet fennforgása és az e szükséglet kielégítése céljából társadalmilag megszervezett anyagi termelés fennforgása. A szükséglet jellege ugyancsak nem játszik szerepet. Erre vonatkozóan Marx már régóta megállapította a „Tőke” első soráiban: „E szükségletek természetese, hogy pl. a gyomorból vagy a képzeletből fakadnak-e, mit sem változtat a dolgon.” Maga az utasok szükségletének jellege utazásuk alkalmával semilyen alapot nem nyújt ahhoz, hogy a személyszállítást nem termelékenynek minősítsük. A második mozzanat: a termelés társadalmi jellege (a munka társadalmi megszótásának értelmében). Nem az a lényeges, hogy *mit* termelnek (tárgyat, és nevezetesen melyet?, vagy szolgáltatást, és nevezetesen melyet?), hanem az, hogy gazdasági és technikai tekintetben *miképpen* termelik.

Mindaz, amit fentebb a személyszállításról mondtunk, a maga teljes egészében az összes többi szolgáltatásra is vonatkoztatható, melyek a termelés valamilyen anyagi folyamatában kifejtett társadalmi munka eredményei, így például a községi vállalatok szolgálataira is.<sup>3</sup>

Ennek az ágazatnak a vizsgálata nem vág feladatunk körébe; csak a községi szállításokra vonatkozó adatokat vesszük igénybe.

A személyszállítás lebonyolítására hatalmas arányú szállítási vállalatokra van szükség, melyeknek nagy ráfordításokat jelentenek: a berendezések, vágányok, utak, a gördülőanyag, általában a közlekedési eszközök előállítás és fenntartása, az ipari szakmában dolgozó nagyszámú munkás és alkalmazott javadalmazása, az igen pontos technikai berendezés beszerzése és fenntartása. A személyszállítás igen bonyolult technikai termelő folyamat, amely a technika, a termelési eszközök és a munkások munkájának felhasználása tekintetében semiben sem különbözik az árucikkeket

előállító ipari vállalatoktól. Világos, szemléltető példáját szolgáltatja ennek a L. M. Kaganovics nevről elnevezett moszkvai földalatti vasút, mely csak városon belüli személyszállítást bonyolít le. Ez a hatalmas arányú, tökéletes technikával működő vállalat a vasutak között az első helyen áll. A moszkvai földalatti vasút, mely a községi gazdálkodás részét alkotta, jelenleg ismét önálló vasút jogával rendelkezik. És teljességgel érthetetlen, hogy melyek lehetnek azok az elvi alapok, a gyakorlatiokról nem is szólva, amelyek alapján a földalatti vasutat és általában a városi személyszállítást kizárják a társadalmi termelés köréből.

A Központi Statisztikai Hivatal csak a teherszállítást veszi fel a termelési és fogyasztási mérlegbe (jóllehet a személyszállítást is nyilvántartja), mégpedig annak az elgondolásnak alapján, hogy a népgazdasági mérleget nyilván kizárólag az anyagi termelés mérlegeként tekintik, az anyagi mérleget a szó szoros értelmében véve, vagyis a termékek mérlegét értve alatta.

Mindazonáltal sem az egyes termékek anyagi mérlegei, sem pedig az egész anyagi termelés együttes mérlege nem fedik a népgazdasági mérleg fogalmát. A népgazdasági mérleg nem áruszámla, hanem végeredményben az anyagi termelésben foglalkoztatott társadalom munkájának a mérlege. Márpedig (az ebben az értelemben vett) anyagi termelés mérlege és az anyagi termékek mérlege nem egy és ugyanaz. Az előbbi szélesebb körű, teljesebb a másiknál, amennyiben magába foglalja az anyagi termelésnek azon ágait és vállalatait is, melyek nem árucikkeket, hanem szolgáltatásokat nyújtanak, természetesen nem akármilyen szolgáltatást, hanem (mint például a népművelés, egészségvédelem) olyanokat, melyek meghatározott termelési folyamatot tesznek szükségessé.

Itt nem csupán az elvont meghatározások, skolasztikus és formális meghatározások közötti megkülönböztetésekről van szó, hanem reális mennyiségről: azon társadalmi munka hányadáról, mely az anyagi termelés keretében alkalmazott, társadalmilag elosztott munka közös rendszerébe és összességébe tartozik.

Teljesen el szokták felejtetni azt is, hogy a személyszállítások jelentős része

<sup>3</sup> Az anyagi termelést egy meghatározott technikai folyamatnak: az embernek a munkaeszközök révén a természetre való ráhatásának fennforgása jellemzi. Ezért van az, hogy a borbélyműhelyeket, kórházakat és egyéb hasonlókat nem számítjuk az anyagi termeléshez. Utóbbiaknál a ráhatás tárgya maga az ember.

nagy jelentőséggel bír a termelési folyamat normális menetének biztosítása szempontjából. Az utasoknak nyújtott szállítási szolgáltatások egy része nem rendelkezik az egyéni fogyasztás jellegével, hanem a termelésben való részvételrel kapcsolatos.

Mind a vasúton, mind pedig a városi szállítóeszközökön lebonyolított személyszállítások jelentős részét ugyanis a munkások és alkalmazottak munkahelyükre és munkahelyükről haza történő utazásai képezik.

Ha tehát a személyszállítást az egész népgazdaság szemszögéből vizsgáljuk, az tűnik majd ki, hogy a személyszállítások, igen jelentős mértékben, aligha 50 százalékon alul, a termelés szükségleteivel függnek össze, a termelés előfeltételét és nélkülözhetetlen részét alkotják. Ez azonban nem jelenti azt, hogy figyelmen kívül szabad hagyni azokat a szállítási szükségleteket, melyek nem a termeléssel függnek össze (szabadsággal, turisztikával, családi ügyekkel stb. kapcsolatos utazások). Az ilyen utazások éppen olyan egyenrangú szükségletek, akárcsak az összes többiek. A szocialista gazdaság és kultúra gyors fejlődésének feltétele nemcsak a teherszállítás, hanem az olcsó, gyors és zavartalan személyszállítás lehetősége is. Ezt nem szabad szem elől téveszteni. Erre hívta fel a figyelmet L. M. Kaganovics elvtárs az 1935. december 22-én a Szovjetunió Kommunista (bolsevik) Pártja Központi Bizottságának plénuma előtt tartott előadásában, amikor a teherszállítás zavarmentessé tételének feladata állott még teljes egészében a figyelem előterében. Míután kiemelte a teherszállítás feltétlenül igen fontos, elsőrendű népgazdasági jelentőségét, L. M. Kaganovics elvtárs ezeket mondta előadásában („A vasúti szállítás kérdései a Sztahanov-mozgalommal kapcsolatban“): „De, vasutas elvtársaim, ha valaki azt javasolná, hogy a személyforgalmat háttérbe kell tolni, akkor előre figyelmeztetjük az illetőt, hogy ebbe nem egyezhetünk bele. A népesség szaporodása következtében a szállítások is szaporodni fognak, az utasforgalom megnövekedik, biztosítani kell a nép szükségleteit. Ha majd most a szállítás terén rendeződjünk, felemelkedünk és munkánkat megjavítva elérjük kitűzött cél-

jainkat, 1936-ban az utasforgalmat is meg kell javítanunk. Már most néhány évre előre kell felkészülnünk, amikor majd nálunk a személyforgalom valóban a technika legutolsó eredményei alapján, mintaszzerűen, pontosan, szocialista módon fog működni.“<sup>4</sup>

A szállítás tiszta termeléséhez kell tehát hozzászámítani a személyszállításra eső részt is. Ez tekintélyes összeget képvisel. Az 1935. évi személyszállítás bruttó és tiszta termelését az alábbi számok jellemzik (az illető év millió rubelértékében. Táblázatot lásd a következő lapon).

Ha ehhez még hozzáadjuk a gépkocsikon végzett személyszállításból adódó 120 millió rubel tiszta termelést, akkor a személyszállítás együttes tiszta termelése 1935-ben 1 936,3 millió rubelt tesz ki (1816,3 + 120 millió rubel).<sup>5</sup>

A (folyó árakon) majdnem két milliárdot kitevő és a személyszállításból eredő tiszta termelés figyelmen kívül hagyása óriási százaléokban csökkentené a szállítás tiszta termelését és az egész ország nemzeti jövedelmét.

A személyszállítások teljes számbavétele a szállítás tiszta termelése keretében nagy jelentőséggel bír a tőkés országok nemzeti jövedelmével való egybevetése szempontjából is.

A jövedelem részei között szerepelnek olyan kisebb tételek, melyeket megfelelő alap nélkül számítanak a szállítás bruttó termeléséhez. Ilyenek az egyes bírságokból eredő bevételek, 1935-ben az ilyen címen bevételezett pénzek együttes összege 211,4 millió rubelt tett ki. Ebből az összegből egyedül a gördülőanyag állása miatt befolyt 103,9 millió rubelt lehet a bruttó termelés között szerepeltetni. Ha a gördülőanyag tétlenül áll, várva a rakomány megérkezését, ezt a kocsiállást lényegében azonosnak vehetjük azzal az esettel, amikor a gördülőanyag az üzletfélnek van bérbeadva. Hogy az üzletfél hogyan használta fel a

<sup>4</sup> „Pravda” 1935. évi december hó 28-i számából.

<sup>5</sup> A gépkocsikon lebonyolított személyszállítás tiszta termelését az alábbi módon számítottuk ki: a Központi Statisztikai Hivatal adatai szerint a gépkocsikon lebonyolított személyszállításból eredő bevétel 1935-ben 172 millió rubelt, a tiszta termelés aránylagos súlya pedig a gépkocsikon végzett teherszállítás bruttó termelésében 1934-ben és 1936-ban 70 százalékot tett ki: 172 millió rubel 70 százaléka = 120 millió rubel.

szerelvényt, ez természetesen a vasút szempontjából nem közömbös, annyi azonban bizonyos, hogy maga a vasút az ácsorgó szerelvény felhasználásával bizonyos mennyiségű termelőmunkát tudott volna végezni. Ebből az következik, hogy a kocsiállások után fizetett bírság-

tételek ugyanolyan természetűek, mint a gördülőanyag bérbeadásából eredő bevételek. A bírságtétel itt egyenértékű a potenciális termeléssel és bizonyos feltételek értelemben a bruttó termelésre vonatkoztatható.

A szállítás fajtái	Bruttó termelés	Folyó termelési-költségek	Dologi elhasználódás	Tiszta termelés	Tiszta termelés összesen
Vasúti szállítás .....	2215,3	322	164,5	1728,8	} 1816,3 millió rubel
Folyami szállítás .....	98,3	26,1	7,6	64,6	
Tengeri szállítás .....	27,3	3,2	1,2	22,9	

Mindezek olyan összegek, melyek újrateremtés révén a vasutak rendelkezésére bocsátatnak és a szállítási termelés terjedelmével semmiféle összefüggésben nem állanak. Ezeket az összegeket tehát ki kell emelni a vasutak bruttó és tiszta termelését kimutató számviteltől, úgy-

hogy a vasutak bruttó termelésének nagysága az ennek megfelelő összeggel le fog csökkenni. Ugyanezt kell mondanunk a többi (vízi, autóbusz, villamos) szállításnál adódó, hasonló természetű bevételekről.

## A „SZOCIALISTA STATISZTIKA KÖNYVTÁRA”

című kiadványsorozat tizennegyedik számaként

megjelent

I. M. BOGDANOV

## KULTÚRSTATISZTIKA

c. művének magyar fordítása

E könyv az iskolastatisztika kérdéseit, az iskolaköteles gyermekek számának kiszámítási és nyilvántartási módszereit, az oktatók statisztikáját és nyilvántartását, az iskolaelőtti és gyermekintézmények, a szakemberek (specialisták) és tudományos dolgozók kéderképzésének statisztikáját, a könyvtárak statisztikáját, a sajtóstatisztikát, a színházak, mozik és kulturális intézmények, a lakosság irni-olvasni tudásának statisztikáját, a kulturális építés anyagi alapjainak statisztikáját és nyilvántartását, a kultúrstatistika elemzési munkáját, a kerületi statisztikai felügyelők kultúrstatisztikai munkáját stb. tárgyalja.

Bogdanov munkája hasznos segítséget nyújt nemcsak a statisztikusoknak és a tanácsok oktatási és népművelési osztályai dolgozóinak, hanem a pedagógusoknak is elsőrendű fontosságú kulturális és statisztikai munkájuk területén.

**Kapható a 14. SZ. TERVGAZDASÁGI KÖNYVESBOLTBAN és az ÁLLAMI KÖNYVTERJESZTŐ VÁLLALAT KÖNYVESBOLTJAIBAN**