

De Work-Factor Raad wil een platform bieden aan Work-Factor gebruikers, arbeidsanalisten, cost engineers en industrial engineers om problemen, oplossingen, ideeën en tips te bespreken. Daartoe zullen we regelmatig een WS Tip sturen aan "WF-leden" en geïnteresseerden. Mocht dit bericht niet op het juiste adres aankomen stuur het dan door naar geïnteresseerden en laat ons dat weten, svp.

Het onderwerp van vorige WS Tips staat op de WF Website onder: WF en Management/Praktisch - Algemeen/WS Tips.

## **BEDRIJFS-ECONOMISCH DENKEN, Deel 6 (In tegenstelling tot Kostprijs Denken)**

**E.e.a. wordt verduidelijkt a.d.h.v. enkele voorbeelden.**

### **10. DE TOL**

Een chemische fabriek leverde dagelijks met tankauto's haar producten af bij de afnemers. Elke auto had zijn eigen route. Twee brachten elke dag hun lading naar een grote klant. De afstand bedroeg 200 km vice versa. Op zekere dag werd een nieuwe weg geopend, met tal van kunstwerken als bruggen en tunnels, te veel om op te noemen. De route werd hierdoor met 100 km bekort, maar er moest wel € 225,- aan tol betaald worden. Er wordt advies ingewonnen over wat te doen.

#### **Advies administratie**

Het kilometertarief van de tankauto's is gebaseerd op een daggemiddelde van 300 km. Het tarief bedraagt op dit moment € 7,- per km. Dit tarief is samengesteld uit een variabel deel van € 2,- / km en een vast deel van € 5,- / km. Het variabel deel omvat brandstofverbruik, bandenslijtage en een bijdrage in het onderhoudsfonds. Het vaste deel bestaat uit lonen, afschrijvingen, verzekering, belastingen, en een toeslag voor algemene kosten.

Daar de onderhavige auto's 200 km per dag rijden, veroorzaakt dit een bezettingsverlies van 100 km à € 5,- / km is € 500,-. Dat wordt ruwweg per jaar becijferd op 250 dagen à € 500,- is € 125.000,- per auto. Dat is € 250.000,- totaal.

Als de route wordt bekort met 100 km, dan is de besparing op de kosten 100 km à € 7,- / km is € 700,-. Anderzijds zal het bezettingsverlies per dag toenemen met 100 km à € 5,- / km is € 500,-. Hetgeen per saldo een voordeel oplevert van € 200,-. Daar tegenover moet aan tolgeld betaald worden € 225,- waardoor per saldo het nadeel per dag komt op € 25,-. Omgerekend op jaarbasis is dat voor de twee wagens € 12.500,-.

Wij menen u daarom te moeten adviseren van de voorgestelde mogelijkheid tot routeverkorting geen gebruik te maken.

Hoe luidt uw advies?

### **10. OPLOSSING DE TOL**

De vaste kosten t.b.v. de 2 trucks bedragen: normale bezetting x vaste kostentarief,  
 dus  $2 \times 300 \times € 5,- = € 3000,-$

De beslissingsafhankelijke uitgaven zijn de variabele kosten.

1) Oude Route:

Variabel tarief per truck is	€ 2,- / km, dus:		
	variabele kosten: $2 \times 200 \times € 2,-$	€	800,-
	overige uitgaven:	€	0,-
	totaal voor 2 trucks	€	800,-

2) Nieuwe Route:

Variabel tarief per truck is	€ 2,- / km, dus:		
	variabele kosten: $2 \times 100 \times € 2,-$	€	400,-
	tol: $2 \times 225,-$	€	450,-
	totaal voor 2 trucks	€	850,-

De vaste kosten blijven hetzelfde maar de variabele kosten nemen toe met € 50,--, dus financieel gezien de oude route blijven volgen.

**Maar** als de nieuwe route wordt gekozen,

- hou ik wel 1 truck over, in die tijd,
- die truck zou ik voor iets anders kunnen gebruiken,
- of ik zou de chauffeur anders kunnen inzetten c.q. ontslaan

Trouwens als het zo "close" is, zou ik dan niet eens moeten kijken of mijn vaste en variabele kosten wel juist zijn berekend, teneinde de juiste b.a. uitgaven te bepalen (bijv. de bijdrage in het onderhoudsfonds).

### 11. N.V. PASMAAT

De heer Pasmaat heeft een goed lopend timmerbedrijf, met drie man personeel.

Het totaal aantal directe arbeidsuren is per jaar  $4 \times 1.750 = 7.000$  uren. De totale jaarlijkse bedrijfskosten exclusief materiaal bedragen € 105.000,--.

De heer Pasmaat heeft alle calculatieproblemen opgelost door per karwei  $105.000 / 7.000 = € 15,--$  per arbeidsuur in rekening te brengen plus het directe materiaalverbruik.

De boekhouder heeft echter een verfijndere methode ontwikkeld.

productiemiddel	productie uren/jaar	totaal	tarief/uur
Mach. 1	300	6.000,--	20,--
2	200	10.000,--	50,--
3	500	10.000,--	20,--
4	400	4.000,--	10,--
5	200	5.000,--	25,--
Arbeid	7.000	<u>70.000,--</u>	10,--
Totaal		105.000,--	

De heer Pasmaat worden twee karweien aangeboden en de boekhouder maakt de volgende calculatie:

Karwei:		"A"		"B"
Materiaal		8.000,--		3.000,--
Mach. 1	60 x 20 =	1.200,--	160 x 20 =	3.200,--
2	36 x 50 =	1.800,--	76 x 50 =	3.800,--
3	60 x 20 =	1.200,--	120 x 20 =	2.400,--
4	280 x 10 =	2.800,--	180 x 10 =	1.800,--
5	40 x 25 =	1.000,--	112 x 25 =	2.800,--
Arbeid	2000 x 10 =	<u>20.000,--</u>	2000 x 10 =	<u>20.000,--</u>
Totaal		36.000,--		37.000,--

Karwei "A" brengt een bedrag op van € 40.000,--

Karwei "B" brengt een bedrag op van € 38.000,--

De firma heeft slechts 2.000 uur ter beschikking, en er moet dus een keuze gemaakt worden tussen "A" en "B".

Het advies van de boekhouder is eenduidig,

"A" levert meer op dan "B".

	"A"	"B"
Opbrengstprijis	40.000,--	38.000,--
Kostprijis	<u>36.000,--</u>	<u>37.000,--</u>
Netto winst	4.000,--	1.000,--

Wat zijn uw bevindingen?

## 11. OPLOSSING N.V. PASMAAT

	"A"	"B"
Opbrengstprij	€ 40.000,--	€ 38.000,--
Beslissingsafhankelijke uitgaven	€ 8.000,--	€ 3.000,--
Kasoverschot	€ 32.000,--	€ 35.000,--

Dus karwei "B".

De jobs zijn allebei 2.000 uur, terwijl ik de vaste kosten bij 2.000 uur toch heb.

Voor reacties naar

G. de Vrij

Secr.: WORK-FACTOR Raad

Tel: +31.40.2046048

E-mail: [work-study@onsmail.nl](mailto:work-study@onsmail.nl) of [info@work-factor.nl](mailto:info@work-factor.nl)

Website: [www.work-factor.nl](http://www.work-factor.nl)

