

доверието към този начин на работа и за по-нататъшното развитие на самото коопериране.

За да се характеризира степента на кооперирането, се използва показателят за относителния дял на кооперираната продукция към общите разходи за производството на стоквата продукция. На тази база се изчислява коефициентът на кооперирането, който има следната формула:

$$K_{\text{кооп.}} = \frac{\text{разходите за доставките, получени по плана от други заводи}}{\text{разходи на предприятието за произвеждането на сток. продукция}}$$

Този показател се определя по счетоводни данни, тъй като в съществуващия сметкоплан са отделени доставените полуфабрикати, детайли и пр., получени по плана за коопериране на предприятията. Този коефициент може да се изчисли не само за цялата продукция на дадено предприятие или отрасъл, но и за отделни видове и групи изделия. Например може да се изчисли какъв е коефициентът на кооперирането в производството на стругове, прикачни зърнокомбайни, кораби и т. н.

Представа за обема на кооперираните доставки дава количеството на доставените детайли и пр., изразено в тонове. Това е особено показателно, когато се сравнява с количеството на металите, получени от предприятието по линията на материално-техническото снабдяване. При анкетата, извършена през 1957 г. се установи, че у нас коефициентът на кооперирането е едва 3.8, а изделията, получени като кооперирани доставки (предимно стоманени отливки), тежат 4.5 х. тона.

За допълнително характеризирание на кооперирането се използва показателят за броя на предприятията, с които дадено предприятие е в система на коопериране. Тези предприятия могат да се групират в зависимост от местонамирането им в предприятията от същия град (населено място), околия, окръг или от други окръзи. По този начин може да се илюстрира отдалечеността на коопериращите се предприятия, с оглед да се определи ефективността на кооперирането от гледище на необходимия транспорт. Така могат да се открият случаите на кръстосани превози, както и на излишно претоварване на транспорта, когато в същото населено място има свободни мощности за коопериране, а са предпочетени далечни предприятия. Тази групировка е особено ценна, когато са установени икономическите райони на страната. Такова райониране на България се прави сега. За нашата страна, която има малка територия, въпросът за кръстосаните превози няма голямо значение, още повече, че през последната анкета се установи, че са единични случаите на коопериране между машиностроителни предприятия от различни градове, освен за стоманени отливки.

От голямо значение е да се изучи дали кооперирането е просто или сложно. Просто е кооперирането, което се основава на използването на свободни мощности в едно предприятие, с цел да се икономисат средства за капитални вложения в друго предприятие, което няма или на което не достигат съответните мощности. Това коопериране е особено много развито у нас. То се осъществява между предприятия, които нямат последователна производствена връзка помежду си. При сложното коопериране има пряка производствена зависимост. Това са случаите например на доставка на електрооборудване, помпи за струговете и т. н. При сложното или, както още се нарича, детайлно коопериране, икономическият ефект за народното стопанство е много по-голям, отколкото при простото