

стойности, във вещи, явяващи се предмети за потребление или средства за производство. Обаче някои икономисти, като Д. И. Черномордик, К. Зарев (кн. 4 на сп. „Статистика“ — 1957 год.) и др. считат, че не само товарният транспорт, но и пътническият транспорт трябва да се отнася към сферата на материалното производство. Те твърдят, че при отнасянето на един или друг отрасъл на народното стопанство към сферата на материалното производство не трябва да се изхожда само от веществен характер на произвежданите блага, но че към сферата на материалното производство трябва да се отнасят и ония отрасли, в които се произвеждат материални услуги. Към тия отрасли те отнасят и пътническият транспорт. Но какви материални услуги може да създава пътническият транспорт? Ако едно транспортно предприятие превозва материали за едно промишлено предприятие, то в случая извършва производствени услуги. Тук и самият транспорт при превоза на материалите участва в производството на материални блага — увеличава стойността на товарите със стойността на превозите. Икономическото естество на услугите, извършвани от пътническият транспорт, е съвсем друго. Пътническият транспорт обслужва населението, извършва лични услуги на населението. Затова и въпросът за отнасянето или не на пътническият транспорт към сферата на материалното производство трябва да се разглежда в обща връзка с въпроса може ли или не може услугите да се отнасят към сферата на материалното производство, където се създава обществен продукт. Освен това, като довод за отнасяне пътническите превози към сферата на материалното производство те привеждат факта, че пътническият транспорт не оказва само лични услуги на населението, но той превозва и работниците към местоработата им. Този довод е също неоснователен, защото в дадения случай работниците се явяват като обект на пътническите превози. А дали работниците пътуват към мястото на работата им или пък на почивка, във случая те се явяват като потребители на оказаните им от пътническият транспорт непроизводствени услуги. К. Маркс в „Теории за принадлежната стойност“ част I, стр. 417 говори за транспорта като четвърта област на материалното производство и дава ясно определение на характера на пътническият транспорт: „Отношението на производителния труд, т. е. наемния работник към капиталиста тук е съвсем същото, както и в другите отрасли на материалното производство. По-нататък, тук предметът на труда се подлага на известно материално изменение — в смисъл на пространствена промяна, промяна на мястото. Когато става дума за превозване на хора, тази промяна на мястото е само услуга, изпълнявана за тях от предприемача. Но отношението между купувачите на тази услуга и нейните продавачи има също така малко общо с отношението на производителните работници към капитала, както и отношението между продавачите на прежда и нейните купувачи“.

Ясно е, че в пътническият транспорт, а така също и в другите отрасли, оказващи непроизводствени услуги на населението, обществен продукт не се създава. Затова и пътническият транспорт не следва да се отнася към сферата на материалното производство.

Аналогично с въпроса за пътническият транспорт трябва да се разглежда и въпросът за пощенските, телефонните, телеграфните съобщения и радиосъобщенията. Към сферата на материалното производство се отнасят само тия пощенски, телефонни, телеграфни и радиосъобщения, които обслужват предприятията от производствените отрасли.