

ство разходи. На същата база в автомобилния и въздушен транспорт се приема, че десет пътник-километра са равни на един тон-километър. Ако в същото време се проследи себестойността на тон-километър и пътник-километър в отделните видове транспорт, се вижда, че съществува значителна разлика. Условни измерители се прилагат при отнасянето на едни или други разходи към товарните или пътнически превози. При разграничаване материалните разходи от смесени разходни пера, също се прилагат коефициенти, получени чрез репрезентативни наблюдения. У нас тези последните коефициенти са установени още през 1953 г. и са доста остарели, като не се смята и това, че са получени при сравнително ограничени наблюдения. Те не могат да отразят всички структурни и методологични промени, които настъпиха от тогава в сметкоплановите и счетоводната отчетност на отделните транспортни предприятия. Необходимо е ревизия на горните коефициенти, а за в бъдеще установяването на тия коефициенти да става на по-къси периоди при по-разширени наблюдения.

По този сложен метод за сега се изчислява чистата продукция от железопътния, воден, автомобилен и въздушен транспорт. За по-точни резултати при изчисленията, през последните години в някои случаи се използват калкулациите за себестойността на превозите, където разходите се дават по-диференцирано. По-лесно разрешим е въпросът с товаро-разтоварните дейности към видовете транспорт: Автотек, Тред, Деспред, експедицията в пристанищата, тъй като тези дейности обслужват изключително товарните превози и изцяло се отнасят към материалното производство.

При пощенските, телефонните, телеграфните и радио съобщения, валовата продукция и материалните разходи се установяват само чрез коефициенти. Валовата продукция на пощенските, телефонните, телеграфните и радиосъобщенията представлява стойността на услугите, оказани на предприятията от отраслите на материалното производство. Коефициентите за установяване на валовата продукция са получени чрез репрезентативни наблюдения в самите предприятия на съобщенията. Естествено и те крият известни непълноти и условности и също водят до приблизителни резултати в изчисленията. Но валовата продукция от съобщенията може да се получи и по друг метод, а именно чрез извличане на съответните разходи от счетоводните отчети на предприятията от отраслите на материалното производство. В счетоводните отчети на тези предприятия разходите за пощенски, телефонни и телеграфни услуги се отразяват като материални разходи, които за съобщенията се явяват валова продукция, получена за извършените пощенски, телефонни и телеграфни услуги на предприятията. В досегашната наша практика по изчисляване валовата продукция от съобщенията този метод не е прилаган, а той трябва да се приложи, защото чрез него най-вярно ще се отрази участието на пощенските, телефонни и телеграфни съобщения в създаването на обществен продукт и национален доход.

Пак във връзка с установяване общия обем на валовата продукция от транспорта и съобщенията, необходимо е да се разреши въпросът с някои особени дейности към транспорта.

На първо място да разгледаме дейността на локомотивните дела към железопътния транспорт и сервизните работилници към автомобилния транспорт. В тях освен текущото обслужване се извършват текущи и средни ремонти, които по своето естество, взети отделно, представляват