

промишлена дейност. Тук изниква въпросът като каква трябва да се третира тая дейност и как да се обхваща при изчисляване чистата продукция от транспорта. Необходимо е да се отбележи, че в досегашната наша практика, поради неизясняване на горния въпрос, в един случай дейността на депата и сервизите е отнасяна като подсобна дейност на транспорта, в други — като промишлена дейност и е отнасяна към промишлеността. Но да разгледаме резултатите при единия и при другия случай.

В първия случай, ако дейността на депата и сервизните работилници третираме като подсобна дейност на транспорта, при изчисляване чистата продукция от транспорта, стойността на текущите и средни ремонти, която в същност представлява сумата на всички разходи за тия ремонти, не се отнася към валовата продукция на транспорта, а цялата се минава като материално-производствени разходи. Понеже чистата продукция се получава като разлика между валовата продукция и материалните разходи, то в тия материални разходи няма да се включи цялата сума на разходите за текущи и средни ремонти на подвижния състав, а само сумата на материалните разходи, свързани с тия ремонти. Чистата продукция от дейността на депата и сервизните работилници ще представлява в краен резултат работната заплата на работниците, извършващи текущите и средните ремонти, плюс известна част други парични и натурални възнаграждения.

При втория случай, ако дейността на депата и сервизните работилници третираме като промишлена дейност, цялата сума на разходите за текущи и средни ремонти, включително и работната заплата на работниците, извършващи ремонтите в транспорта, ще се отнесе като материални разходи, а в промишлеността — като валова продукция, представляваща стойността на извършените текущи и средни ремонти. Чистата продукция при това положение ще бъде равна пак на разликата между валовата продукция и материалните разходи или тя ще се покрие с чистата продукция, изчислена в първия случай при транспорта.

Изводът от разгледаните случаи е, че чистата продукция общо в промишлеността и транспорта и в двата случая остава неизменна, с тая особеност, че при втория случай се увеличава валовата продукция на промишлеността. Отнасянето на чистата продукция от дейността на депата и сервизите към един или друг отрасъл идва само да измени съотношението между отделните отрасли на народното стопанство.

Като се изходи от това, че текущите и средни ремонти на подвижния състав представляват само разходи на транспорта, свързани с неговата основна дейност — превоза на товари и пътници, че тези разходи се включват в себестойността на превозите, неправилно би било продукцията от тези ремонти да се счита като съставна, допълнителна част на обществения продукт. Друг е въпросът, ако тези ремонти се извършваха в отделни самостоятелно обособени ремонтни предприятия. Тук случаят е аналогичен с вътрешнозаводския транспорт в промишлените предприятия.

Други особени дейности към транспорта по отношение организацията им, са преносно-превозните задруги и Съюза за обществен автомобилен транспорт (СОАТ). В организационно отношение те представляват съюзи на частни лица, които със собствени превозни средства извършват обществени превози. Като възнаграждение за тази своя дейност те получават по-голямата част от получените от превоз приходи, а остатъкът отива като издръжка на управленията им, данъци и др. Но