

Валовата продукция в транспорта може да се приведе в съпоставими цени по динамиката на товарооборота, изразен в тон-километри, чрез преценка на база тарифните ставки и чрез динамиката на физическия обем на продукцията от отраслите, където непосредствено се създават материални блага. Като най-правилен за сега е възприет вторият метод — чрез преизчисляване на валовата продукция в текущи цени по индекса на тарифните ставки за товарните превози. Но и този метод крие в себе си редица слабости.

Приемайки за основа на нашите изчисления тарифните ставки, не изпускаме такива фактори, като средното превозно разстояние на видовете товари, тяхното относително тегло в общия обем превози и др. през съответния отчетен период, които от своя страна дават отражение върху средната приходна ставка. Величината на валовата продукция в транспорта, за който и да е период от време представлява произведение от товарооборота в тон-километри по средната приходна ставка. Средната приходна ставка е по-обобщаващ показател от тарифната ставка, защото отразява както влиянието на тарифните ставки, така и средното превозно разстояние, вида, движението и структурата на превозите. Затова и в нашата практика по преизчисляване валовата продукция на транспорта в съпоставими цени се използва индекса на средната приходна ставка.

По същия начин следва да се подходи и при преизчисляването на материалните разходи в транспорта. Необходимо е да се установят индекси на цените на видовете материали, използвани през отчетния и базисен период и след това посредством тези отделни индекси да се преизчислят материалните разходи от отчетния период в съпоставими цени. Чистата продукция в съпоставими цени е разликата между така преизчислената валова продукция и материалните разходи.

Но не така стоят нещата у нас по преизчисляване материалните разходи на транспорта в съпоставими цени. Поради това, че за някои минали години материалните разходи на транспорта са били преизчислявани в съпоставими цени посредством индекса на валовата продукция и за да се запази динамиката на националния доход, дадена от тях години насам, по този метод се работи и досега.

Този метод на преизчисление е неправилен и крие в себе си сериозни недостатъци. Първо, той не само че не дава действителния ръст на чистата продукция спрямо базисната година, но значително намалява нейния размер и съотношение спрямо материалните разходи в общата продукция на транспорта. С прилагане индекса на валовата продукция и към материалните разходи за преизчислението им в съпоставими цени, механически се пренася съотношението на материалните разходи и чистата продукция в общата продукция от транспорта по текущи цени, докато в действителност това съотношение е различно от базисната година. Посоченият метод на изчисление не може да отрази всички тях нови явления в социалистическото народно стопанство, като борбата за по-висока производителност на труда, борбата за икономии на труд и материали, снижение себестойността и намаляване цените на продукцията, новаторството, участието на повече трудещи се в материалното производство и редица други, които изменят структурата на разходите в себестойността на транспортната продукция. Освен това, не може да се прилага един и същ индекс към две различни по естество величини, в случая валовата продукция и материалните разходи. Видяхме по-горе, че индексът на ва-