

ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ И УПРАВЛЕНИЕ

ОСОБЕННОСТИ РАСЧЕТА ТРАНСПОРТНОЙ НАЦЕНКИ В МЕЖОТРАСЛЕВОМ БАЛАНСЕ СОЮЗНОЙ РЕСПУБЛИКИ (ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЙОНА)

М. Ф. БЕДЕНКОВА
(Москва)

ВВЕДЕНИЕ

Показатели, соответствующие транспортной наценке на продукцию, произведенную в районе, отражаются в межотраслевом балансе данного района по строке «Транспорт». Размер транспортной наценки определяется стоимостью перевозки к месту потребления производимой в районе продукции. Перевозками продукции занимаются все виды общественного транспорта: железнодорожный, водный, автомобильный, трубопроводный, воздушный и гужевой. Следовательно, строка «Транспорт» должна включать в себя показатели по всем перечисленным видам транспорта. При расчете строки «Транспорт» следует иметь в виду, что роль видов транспорта в разного рода перевозках и в различных районах неодинакова. Основная часть (около 90%) перевозок в весовом измерении между экономическими районами осуществляется железнодорожным транспортом. Автотранспорт выполняет в основном внутрирайонные перевозки, его удельный вес в перевозках между союзными республиками (экономическими районами) незначителен. Можно считать, что воздушный транспорт в перевозках массовых грузов * не участвует.

Удельный вес транспортных затрат в стоимости продукции (транспортный коэффициент) в среднем по стране в 1966 г. был равен 4%. Однако в стоимости железной руды он составлял 27%, круглого леса — 28%, строительных материалов — 31%, угля — 23%, нефтяных грузов — 21% **. В отдельных случаях транспортировка топлива, сырья и готовой продукции обходится дороже, чем их добыча или производство. Как правило, продукция с высокой транспортной наценкой имеет и высокую снабженческую наценку.

Роль транспортно-снабженческих расходов в стоимости продукции по экономическим районам сильно колеблется. Особенно велик их удельный вес в окраинных, труднодоступных районах со слабо развитым народнохозяйственным комплексом. Кроме того, как правило, в таких районах транспортные тарифы значительно превосходят себестоимость перевозок. Наиболее высок удельный вес транспортно-снабженческих расходов на Дальнем Востоке. На Северо-Востоке они превышают $\frac{1}{4}$ часть стоимости продукции (в том числе 16,8% составляют транспортные расходы), доходя в районах Колымы до 47%, а в районах Чукотки до 130% к стоимости про-

* К массовым видам грузов относятся: каменный уголь, кокс, нефть и нефтепродукты, руды черных металлов, черные металлы, лесные грузы, строительные материалы, минеральные удобрения, зерно, мука, крупа.

** Рассчитано на основании данных межотраслевого баланса СССР за 1966 г. [1].

дукции. В южных районах Дальнего Востока транспортно-снабженческая наценка ниже — около 13%, в том числе транспортная — 8,7%. Более чем в 1,5 раза выше, чем по СССР, транспортный коэффициент по Восточной Сибири*.

Высокий транспортный коэффициент — следствие незавершенности народнохозяйственного комплекса этих районов, которое обуславливает высокий удельный вес межрайонных перевозок. По Восточной Сибири вывоз составляет 48%* к стоимости произведенной там продукции, а, например, по Поволжью — 27%**.

Транспортные тарифы, например, по рекам Северо-Востока так велики, что дают возможность покрывать за их счет дефицитность речного флота остальных рек восточных районов. Высокая транспортно-снабженческая наценка на некоторые продукты в районах Северо-Востока увеличивает их удельный вес в производстве и в потреблении этих районов. Без выделения наценки такое положение могло бы привести к неправильному выводу о структуре производства и потребления в указанных районах. Исходя из расчетов транспортно-снабженческих наценок по восточным районам были сделаны выводы о необходимости развития там в первую очередь транспорта и удешевления перевозок.

Серьезным недостатком балансовых расчетов за 1966 г. явилось отсутствие единой методики расчета и отображения транспортно-снабженческих затрат в межотраслевых балансах союзных республик и экономических районов, поэтому некоторые расчеты оказались ошибочными и сопоставление данных по экономическим районам было невозможно. Расчет транспортной наценки по союзным республикам и экономическим районам отличается от аналогичных расчетов по стране большей сложностью и трудоемкостью.

В межотраслевом балансе СССР итоги по строке и столбцу «Транспорт» почти совпадают (разница за счет внешней торговли незначительна и сравнительно легко определяется). Имеющаяся информация дает возможность установить провозную плату по широкой номенклатуре грузов, удовлетворяющей требованиям межотраслевого баланса. Для определения транспортных расходов в межотраслевых балансах союзных республик и экономических районов необходимы сложные и трудоемкие расчеты. Кроме того, итоги по строке и столбцу «Транспорт» не сопоставимы, что не дает возможности контроля.

Таким образом, можно сделать вывод об особой важности расчета транспортной наценки и разработки для этого единой методики.

В данной статье предлагается разработанная в ЦЭМИ АН СССР методика, которая была применена при расчетах транспортной наценки по некоторым экономическим районам РСФСР [2].

ТРАНСПОРТ И ОТРАСЛИ МАТЕРИАЛЬНЫХ УСЛУГ В МЕЖОТРАСЛЕВОМ БАЛАНСЕ ПРОИЗВОДСТВА И РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ПРОДУКЦИИ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЙОНА

По строкам межотраслевого баланса экономического района показывается распределение продукции, произведенной и в самом районе, и за его пределами, на фонд возмещения по отраслям материального производства, на фонд потребления и фонд накопления. Показатели «Сальдо вывоза и ввоза» дают возможность для каждой отрасли получить в итоге по строкам объемы валовой продукции данного экономического района. Аналогичный порядок соблюдается и при заполнении строк по транспорту и отраслям материальных услуг.

* Расчеты ИЭ и ОПШ СО АН СССР.

** Расчеты Горьковского государственного университета.

Межотраслевые балансы разрабатываются как в ценах производителя, так и в ценах потребления. Порядок заполнения строк «Транспорт» и отраслей материальных услуг различается в зависимости от вида баланса. Остановимся подробнее на заполнении строк по транспорту и отраслям материальных услуг для баланса в ценах конечного потребления. При существующей на предприятиях системе учета рассчитать транспортно-заготовительные расходы для межотраслевого баланса района в ценах производителя чрезвычайно сложно. Поэтому районные балансы, как правило, строятся в ценах потребления. Все показатели межотраслевого баланса, разрабатываемого в ценах конечного потребления, включая материальные затраты, учитываются в ценах конечного потребления. В результате стоимость транспортировки, хранения и реализации сырья, материалов, полуфабрикатов и топлива автоматически (в составе материальных затрат) входит в цену готовой продукции.

В межотраслевом балансе экономического района строки по транспорту и отраслям материальных услуг заполняются *данными по расходам на транспортировку, хранение и реализацию только продукции (независимо от того, в каком районе эти расходы имели место), произведенной в рассматриваемом районе*. Так, на пересечении строки «Транспорт» со столбцом «Каменный уголь» показываются все расходы на транспортировку каменного угля, добытого в районе. Причем, если уголь вывозился для потребления в другие районы, в его цену должны войти расходы на его перевозку районов, транспорт которых участвовал в доставке угля к потребителю. На пересечении строки «Транспорт» с графой «Транспорт» клетка остается пустой, так как готовая продукция транспорта не перевозится. По столбцам «Транспорт» и отраслей материальных услуг межотраслевого баланса экономического района показываются *материальные затраты и вновь созданная стоимость в этих отраслях рассматриваемого района при транспортировке, хранении и реализации продукции, произведенной в любом районе страны*.

Содержание строк и столбцов по транспорту и отраслям материальных услуг различно, поэтому и итоги по ним также представляют собой разные величины.

БАЛАНСИРОВКА СТРОКИ И СТОЛБЦА ОТРАСЛИ «ТРАНСПОРТ» * В МЕЖОТРАСЛЕВОМ БАЛАНСЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЙОНА, СОСТАВЛЕННОМ В ЦЕНАХ КОНЕЧНОГО ПОТРЕБЛЕНИЯ

Введем обозначения: R — ресурсы f -го района в ценах конечного потребления; z — вновь созданная стоимость; Z — вновь созданная стоимость вместе с ввозом, приведенным в ценах конечного потребления; X_n^f — продукция отраслей материального производства без транспорта и транспортной наценки; x^f — материальные затраты без транспортной наценки; Y — конечный продукт, включающий вывоз в ценах конечного потребления; R^n , Z^n , Y^n — показатели, аналогичные R , Z , Y , исчисленные по методике статистических органов; D^f — валовый продукт транспорта f -го района (суммарный доход от всех видов произведенных им перевозок), $D^f = D_b^f + D_v^f + D_w^f + D_\tau^f$; D_b^f — доход транспорта f -го района от перевозок продукции, произведенной и потребленной внутри района; D_v^f — то же от перевозок продукции, произведенной в f -м районе и вывезенной из него; D_w^f — то же от перевозок продукции, ввезенной в f -й район; D_τ^f — то же от транзитных перевозок; D_i^f — то же от перевозок продукции, изготовленной

* Имеется в виду грузовой транспорт. Пассажирский транспорт по схеме межотраслевых балансов, составляемых в 1966 г., относится к непроизводственной сфере.

в f -м районе $D_f^f = D_b^f + D_v^f$; D_v^c — доход транспорта других районов по доставке продукции, произведенной в f -м районе; D_w^c — доход транспорта всех районов (кроме f -го) от перевозки продукции, ввозимой в f -й район; D_c^f — доход транспорта f -го района от перевозки продукции, произведенной за пределами района; W_f — ввоз «транспортных услуг» в f -й район; V_f — вывоз «транспортных услуг» из f -го района; V — вывоз продукции из района в ценах конечного потребления; V' — то же без транспортной наценки; V^Φ — фактический вывоз f -го района; W — ввоз в f -й район продукции в ценах конечного потребления; W' — то же без транспортной наценки; W^Φ — фактический вывоз f -го района; C_{fij}^{kl} — доход l -го вида транспорта j -го района на перевозку i -му району потребления k -го продукта, изготовленного в f -м районе; $k = 1, 2, \dots, K$, K — количество видов производимой продукции, согласно принятой номенклатуре, $f = 1, 2, \dots, F$, F — число районов производства продукции, $i = 1, 2, \dots, n$, n — число районов потребителей продукции; $j = 1, 2, \dots, m$, m — число районов, транспорт которых участвовал в перевозке продукции; $l = 1, 2, \dots, L$, L — количество видов транспорта; C_{fij}^k — доход всего транспорта j -го района на перевозку i -му району потребления k -го продукта, изготовленного в f -м районе; E_{fi}^{kl} — стоимость транспортировки l -м видом транспорта i -му потребителю k -го вида продукции, произведенного в f -м районе; E_{fi}^k — стоимость транспортировки i -му потребителю k -го вида продукции, произведенного в f -м районе,

$$E_{fi}^k = \sum_j C_{fij}^k; T_{ij}^k — доход транспорта j-го района от перевозки всей k-й$$

продукции (независимо от ее потребителя), произведенной в f -м районе; T_f^k — транспортная наценка на k -й продукт, произведенный в f -м районе; T_f — транспортная наценка на всю продукцию, произведенную в f -м районе (итог I раздела по строке «Транспорт»), $T_f = D_b^f + D_v^f + D_w^c$; Q_{fi}^{kl} — стоимость погрузки на l -й вид транспорта k -го вида продукции f -го района, предназначенного для i -го района потребления; Q_{fi}^k — стоимость погрузки в f -м районе k -го вида продукции для i -го района потребления; Q_f^k — стоимость погрузки k -го вида продукции в f -м районе производства, независимо от района потребления; H_{fi}^{kl} — стоимость разгрузки с l -го вида транспорта в i -м районе потребления k -го продукта, изготовленного в f -м районе; H_{fi}^k — стоимость разгрузки в i -м районе потребления k -го вида продукции, изготовленного в f -м районе; H_f^k — стоимость разгрузки k -го продукта, изготовленного в f -м районе; S_{fij}^{kl} — расстояние, на которое l -й вид транспорта j -го района осуществляет перевозки k -го вида продукции, произведенной в f -м районе для i -го потребителя; S_{fij}^k — расстояние, на которое транспорт j -го района осуществил перевозку k -го вида продукции, произведенной в f -м районе для i -го потребителя; S_{fi}^k — расстояние перевозки i -му потребителю k -го вида продукции, произведенного в f -м районе; P_{fi}^k — объемы потребления в i -м районе k -го вида продукции, изготовленного в f -м районе.

Итог по столбцу «Транспорт» складывается из доходов транспорта f -го района от перевозки продукции, произведенной и потребленной в f -м районе; произведенной в f -м районе и вывезенной из него; ввезенной в f -й район и потребленной в нем и от транзита. Итог по столбцу представляет собой валовый продукт транспорта f -го района или его суммарный доход от всех видов произведенных им перевозок

$$D^f = D_b^f + D_v^f + D_w^f + D_r^f. \quad (1)$$

Итог I раздела по строке «Транспорт» или суммарная транспортная наценка включает в себя все транспортные расходы на продукцию, произ-

веденную в f -м районе. Они складываются из доходов транспорта f -го района от транспортировки своей продукции, потребленной в f -м районе, вывезенной из f -го района, а также затрат транспорта других районов по доставке продукции, произведенной в f -м районе, к потребителям, находящимся за его пределами

$$T_f = D_b^f + D_v^f + D_v^c. \quad (2)$$

Следовательно, для балансировки отрасли «Транспорт» необходимо к итогу I раздела по строке «Транспорт» прибавить доход транспорта f -го района от перевозки «чужой» продукции, ввозимой в район и следующей транзитом, и вычесть доход транспорта других районов, приходящийся на продукцию, произведенную в рассматриваемом районе, но потребленную за его пределами

$$D^f = T_f + D_w^f + D_t^f - D_v^c. \quad (3)$$

Транспортные расходы на экспортируемую продукцию целесообразно считать до границы государства-экспортера, принимая его за условный пункт потребления. Доход транспорта f -го района от перевозки продукции, произведенной в других районах

$$D_c^f = D_w^f + D_t^f$$

следует проставить в графе «Вывоз». Действительно, район как бы вывозит транспортную продукцию, стоимость которой будет включена в виде транспортной наценки в цену продукции, произведенной в других районах. Доход транспорта других районов от перевозки продукции рассматриваемого района проставляется в строку «Ввоз», если показатели ввоза даны в III разделе межотраслевого баланса, или графу «Ввоз», если показатели ввоза помещены во II разделе баланса. Транспортная продукция других районов включается в цену продукции, произведенной в рассматриваемом районе, т. е. как бы ввозится в район. В результате итог по строке «Транспорт» будет равен итогу по столбцу этой отрасли.

РАСЧЕТ СТРОКИ «ТРАНСПОРТ» В МЕЖОТРАСЛЕВОМ БАЛАНСЕ РАЙОНА, СОСТАВЛЕННОМ В ЦЕНАХ КОНЕЧНОГО ПОТРЕБЛЕНИЯ

Строка «Транспорт» заполняется по всем отраслям народного хозяйства района, за исключением отраслей, готовая продукция которых не перевозится. Однако расчет транспортной наценки в балансе района целесообразно производить только по продукции, относящейся к массовым грузам. Перевозки этих грузов дают транспорту основную часть дохода (в 1966 г. свыше 60%). Абсолютная и относительная величина транспортной наценки на продукцию большинства отраслей обрабатывающей промышленности невелика. Можно считать, что погрешность будет малой, если распространить на дорогостоящую продукцию районов процент транспортной наценки соответствующих отраслей, рассчитанный по СССР, тем более, что при существующей статистической отчетности точно вычислить транспортную наценку на продукцию обрабатывающей промышленности района не представляется возможным. Для упрощения расчетов показателей строки «Транспорт» в межотраслевых балансах экономических районов и транспортных наценки на вывозимую и ввозимую продукцию следует в каждом районе определять затраты на перевозку только изготовленной там продукции с выделением в этих затратах доли транспорта каждого района. Если продукция имеет весовые единицы измерения, на основании данных транспортной статистики, балансов межрайонного обмена и тарифных справочников, а для трубопроводного транспорта данных о стоимости перекач-

ки, находится стоимость транспортировки k -го вида продукции из f -го района производства до i -го района потребления. Расчет ведется отдельно по каждому l -му виду транспорта. Долю l -го вида транспорта каждого района в перевозке k -го продукта к i -му потребителю можно рассчитать пропорционально расстояниям, на которые была осуществлена транспортировка. Расходы на погрузку и на разгрузку следует отнести на те районы, где эти работы были произведены

$$C_{fij}^{kl} = \frac{(E_{fi}^{kl} - Q_{fi}^{kl} - H_{fi}^{kl})S_{fij}^{kl}}{S_{fi}^{kl}} + Q_{fi}^{kl} + H_{fi}^{kl}, \quad (4)$$

$$\sum_j C_{fij}^{kl} = E_{fi}^{kl}.$$

Доход транспорта j -го района в перевозке всей k -й продукции (независимо от потребителя), произведенной в f -м районе, будет

$$T_{fj}^k = \sum_{i,l} C_{fij}^{kl}. \quad (5)$$

По тем видам продукции, по которым не имеется данных в весовом измерении, транспортная наценка исчисляется пропорционально этому показателю по СССР. В данном случае рассчитанный для f -го района производства объем транспортной наценки на k -й вид продукции вначале распределяется по районам потребления пропорционально расстояниям перевозки и объемам потребления, которые могут быть выражены и не весовыми показателями.

$$E_{fi}^k = \frac{T_f^k P_{fi}^k S_{fi}^k}{\sum_i P_{fi}^k S_{fi}^k}. \quad (6)$$

В случаях, когда можно определить стоимость погрузо-разгрузочных работ, формула (6) изменяется

$$E_{fi}^k = \frac{(T_f^k - Q_f^k - H_f^k)P_{fi}^k S_{fi}^k}{\sum_i P_{fi}^k S_{fi}^k} + Q_{fi}^k + H_{fi}^k. \quad (6')$$

Стоимость перевозки до i -го потребителя k -го вида продукции, произведенного в f -м районе, распределяется по j -м районам пропорционально расстояниям, на которые все виды транспорта этих районов перевозили указанную продукцию согласно (4) и (5). Величина транспортной наценки на всю продукцию, произведенную в f -м районе, определяется следующим образом

$$T_f = \sum_k T_f^k.$$

Ввоз «транспортных услуг» в f -й район из других районов страны равен транспортной наценке на всю продукцию f -го района без дохода своего транспорта от перевозки продукции собственного производства или доходу транспорта других районов по доставке продукции, произведенной в f -м районе: $W_f = D_f^c$, $W_f = T_f - D_f^f$. Вывоз «транспортных услуг» f -м райо-

ном в другие районы страны равен доходу транспорта f -го района без дохода от перевозки продукции собственного производства или доходу транспорта f -го района от перевозок ввозимой продукции и транзита: $V^i = D^f - D_{T^f}$, $V^j = D_w^f + D_T^f$.

Ввоз и вывоз в межотраслевом балансе экономического района, рассчитанном в ценах конечного потребления, дается в этих же ценах. Если данные по ввозу и вывозу рассчитаны в оптовых ценах промышленности, их следует перевести в цены конечного потребления. Оптовые цены могут иметь один из следующих видов: 1) франко-склад производителя; 2) франко-станция (пристань) отправления; 3) франко-вагон (судно) отправления; 4) франко-станция (пристань) назначения; 5) франко-склад потребителя. Следовательно, при расчете данных по ввозу и вывозу для межотраслевого баланса в их цену необходимо включить в зависимости от назначения продукта снабженческо-сбытовую или торговую наценку (скидку), а также расходы на транспорт, не вошедшие в оптовую цену.

В межотраслевом балансе в ценах конечного потребления одни и те же транспортно-реализационные расходы показываются как по ввозу, так и по вывозу (см. таблицу). Вывозимая продукция f -го района должна содержать в себе доходы от ее перевозки транспортом как своего района, так и других районов страны. При этом D_v^c , включенный в цену вывозимой продукции, попадает в колонку «Вывоз», а по строке «Транспорт» — в колонку «Ввоз».

Структура показателей вывоза и ввоза межотраслевого баланса f -го экономического района в ценах конечного потребления

Показатели	Вывоз	Ввоз	Сальдо вывоза и ввоза
Продукция отраслей промышленности, сельского хозяйства (без транспортной наценки)	V'	W'	$V' - W'$
Транспортная наценка на нее	$D_v^f + D_v^c$	$D_w^c + D_w^f$	$D_v^f + D_v^c - D_w^c - D_w^f$
Продукция транспорта	$D_T^f + D_w^f$	D_v^c	$D_T^f + D_w^f - D_v^c$
Итого	$V = V' + D_v^f + D_v^c + D_T^f + D_w^f$	$W = W' + D_w^c + D_w^f + D_v^c + D_T^f$	$V - W = V' + D_v^f + D_T^f - W' - D_w^c - D_w^f - D_v^c$
Фактический объем вывоза и ввоза f -го района	$V^\Phi = V' + D_v^f + D_T^f$	$W^\Phi = W' + D_w^c$	$V^\Phi - W^\Phi = V' + D_v^f + D_T^f - W' - D_w^c$

Транспортная наценка на ввозимую в f -й район продукцию содержит доходы транспорта всех районов, участвующих в ее перевозке ($D_w^c + D_w^f$). В этом случае доходы транспорта f -го района от транспортировки ввозимой в него продукции показаны по «Ввозу» в цене ввозимой продукции; эта же величина по строке «Транспорт» в колонке «Вывоз». Транспорт f -го района как бы вывозит «услуги» в район производства ввозимой в f -й район продукции, ибо их стоимость входит в цену произведенной продукции. В результате объемы ввоза и вывоза искусственно увеличиваются. Так, транспорт района вывозит произведенную в нем продукцию, цена которой еще не содержит затрат от ее перевозки транспортом других районов. Но в балансе эти затраты уже включены в цену вывозимой продукции. Сальдо ввоза и вывоза при этом не возрастает (см. таблицу). Для определения

фактического объема ввоза и вывоза f -го района необходимо из всего объема вывоза и ввоза вычесть доход транспорта других районов от перевозки продукции, вывозимой из f -го района, и доход транспорта своего района от перевозки продукции, ввозимой в f -й район: $V^{\Phi} = V - D_v^c - D_w^f$, $W^{\Phi} = W - D_v^c - D_w^f$.

Итак, фактический вывоз продукции из f -го района равен объему вывозимой продукции промышленности и сельского хозяйства (без транспортной наценки) плюс доход транспорта f -го района от перевозки вывозимой продукции и транзита: $V^{\Phi} = V^i + D_v^f + D_r^f$. Фактический ввоз продукции в f -й район равен объему ввезенной туда промышленной и сельскохозяйственной продукции (без транспортной наценки) плюс доход транспорта других районов от перевозок продукции, ввозимой в f -й район. Транспортная наценка по вывозу и ввозу рассчитывается только на продукцию франко-склад производителя, франко-станция (пристань) отправления; транспортная наценка без стоимости погрузки — по продукции с оптовой ценой франко-вагон (судно) отправления. Оптовая цена франко-станция (пристань) назначения и франко-склад потребителя не требует добавления к ней транспортных расходов по перевозке.

Транспортная наценка на вывозимую из f -го района продукцию определяется аналогично расчету этого показателя на готовую продукцию. При нахождении цены конечного потребления ввозимой в f -й район продукции целесообразно использовать данные расчета транспортной наценки районов-производств этой продукции.

В настоящее время в статистических органах имеется иной подход к учету транспортных затрат при построении межотраслевых балансов союзных республик (экономических районов) в ценах конечного потребления: ввоз и вывоз приводятся в ценах франко-граница республика (район) производства [3]. При расчете строки «Транспорт» предполагается брать во внимание не затраты транспорта на перевозку продукции от места производства до места ее потребления (т. е. транспортную наценку), а затраты транспорта только своего (f -го) района на все виды перевозок, за исключением транзита. В этом случае на продукцию k -й отрасли, произведенную в f -м районе, относятся затраты транспорта только f -го района по перевозке k -й продукции, как произведенной в f -м районе, так и ввезенной из других районов. В результате валовый продукт k -й отрасли, даже при отсутствии этой отрасли в f -м районе, выразится величиной, представляющей собой затраты транспорта f -го района на транспортировку k -й продукции, ввозимой в f -й район. Такая «валовая продукция» k -й отрасли будет увеличиваться не за счет роста производства ее в f -м районе, а за счет ее ввоза и потребления в f -м районе.

В межотраслевом балансе района, составленном в ценах конечного потребления, итог I и III разделов, включая ввоз, складывается следующим образом: $R = x' + T^f + z + W' + D_w^c + D_w^f + D_v^c$.

Статистические органы предлагают следующие равенства: $R^n = x' + D^f - D_r^f + z + W' + D_w^c$ или $R^n = X_n^i + 2(D_b^f + D_v^f + D_w^f) + D_r^f + W' + D_w^c$. В последнем случае в ресурсы дважды включаются доходы транспорта f -го района от осуществления внутрирайонных перевозок, ввоза и ввоза. В то же время не учитываются затраты транспорта других районов на доставку продукции f -го района к потребителям, находящимся за его пределами. Показатель R^n не соответствует ресурсам f -го района в ценах конечного потребления. Однако распределение ресурсов по отраслям производства и непроизводственной сферы предполагается дать в ценах конечного потребления, так как все показатели I и II разделов, за исключением вывоза, намечается показывать в ценах конечного потребления.

Ввозимая продукция, которая будет показана в III разделе баланса в ценах франко-граница республики производства, входит в показатели I и II разделов уже в ценах конечного потребления. В результате исчисленные для f -го района ресурсы не равны распределенным в нем ресурсам. Итог I и III разделов не равен итогу I и II разделов, т. е. итог III раздела не равен итогу II раздела. В межотраслевом балансе общий объем затрат обязательно должен быть равен выпуску продукции, а итог II раздела — итогу III раздела. Это условие соблюдается при расчете всех показателей в одинаковых ценах (например, в ценах конечного потребления): $Z = Y$.

По методике, предлагаемой статистическими органами, итог по III разделу (Z^u) меньше Z на величину затрат транспорта f -го района на ввозимую в этот район продукцию и на объем ввоза «транспортных услуг»

$$Z^u = Z - (D_w^f + D_v^f).$$

Итог по II разделу Y^u отличен от Y следующим образом

$$Y^u = Y - (D_v^c + D_w^f + D_t^f).$$

Однако $D_w^f + D_v^f \neq D_w^f + D_v^f + D_t^f$, следовательно

$$Z \neq Y - D_t^f, \text{ отсюда } Z^u \neq Y^u.$$

Итак, кроме нарушения единства цен, искажения валового продукта и ресурсов района методика статистических органов вводит в межотраслевой баланс ничем не оправданный двойной счет нескольких показателей, а главное нарушает сбалансированность модели.

ЛИТЕРАТУРА

1. Народное хозяйство СССР в 1966 г. М., «Статистика», 1967.
2. Э. Ф. Баранов, М. Ф. Беденкова, А. К. Семенов. Отчетный межотраслевой баланс союзной республики (экономического района). Экономика и матем. методы, 1969, т. V, вып. 1.
3. Основные методологические положения по исчислению ввоза и вывоза продукции для составления отчетного межотраслевого баланса производства и распределения продукции в народном хозяйстве РСФСР за 1972 год. (Проект). М., 1972 (Управление баланса народного хозяйства ЦСУ СССР. Управление балансовых работ ЦСУ РСФСР).

Поступила в редакцию
15 V 1972