

**Заключительный отчет Барановой С.П. о проделанной работе
по контракту на оказание консультационных услуг № 338
от 29 февраля 2000 года**

**“Составление дезагрегированной версии таблиц
“затраты-выпуск” РФ за 1995 г. для дальнейшего
использования в качестве исходных данных для
построения модели общего равновесия экономики России”**

В рамках проведенных исследований получены следующие результаты.

1. Построена таблица “затраты-выпуск” РФ за 1995 г. в ценах покупателей с дезагрегацией до 39 “чистых” отраслей против 22 в исходной таблице, официально опубликованной Госкомстатом России.

2. В соответствие с дезагрегированной таблицей “затраты-выпуск” приведены матрицы транспортных и торгово-посреднических наценок и матрицы чистых налогов на продукты (по видам налогов).

3. Осуществлена экспертная оценка подоходного налога с заработной платы наемных работников в разрезе отраслей дезагрегированной таблицы “затраты-выпуск” за 1995 г.

4. Осуществлена экспертная оценка платежей в бюджет из прибыли в разрезе отраслей дезагрегированной таблицы “затраты-выпуск” за 1995 г.

Далее рассматривается содержание и методические основы выполненных расчетов.

I. Дезагрегация исходной таблицы “затраты-выпуск” за 1995 г.

Первый этап. Первоначально была осуществлена дезагрегация ряда отраслей, производящих товары и услуги, с использованием имеющихся данных единовременного обследования структуры затрат на производство, осуществленного Госкомстатом России с целью построения таблиц “затраты-выпуск” за 1995 г. При этом обеспечивалось равенство сумм межотраслевых потоков детализированных отраслей величинам соответствующих межотраслевых потоков исходной 22-отраслевой таблицы “затраты-выпуск”.

Указанным способом были дезагрегированы следующие отрасли:

- ◆ нефтегазовая – на нефтедобычу, нефтепереработку и газовую промышленность;

- ◆ сфера обращения – на торговлю и общественное питание;
- ◆ жилищно-коммунальное хозяйство и бытовое обслуживание населения – на сектора рыночных и нерыночных услуг;
- ◆ здравоохранение, физическая культура и социальное обеспечение, образование, культура и искусство – на здравоохранение, физическую культуру и социальное обеспечение (в разрезе секторов рыночных и нерыночных услуг) и на образование, культуру и искусство (также в разрезе секторов рыночных и нерыночных услуг);
- ◆ наука и научное обслуживание, геология, разведка недр, геодезическая и гидрометеорологическая службы – на науку и научное обслуживание (в разрезе секторов рыночных и нерыночных услуг) и на геологию, разведку недр, геологическую и гидрометеорологическую службы;
- ◆ финансы, кредит, страхование, управление, общественные объединения – на финансы, кредит, страхование и на управление, общественные объединения (в разрезе секторов рыночных и нерыночных услуг).

Второй этап. Дезагрегация транспорта по подотраслям транспорта на железнодорожный, автомобильный, трубопроводный, морской, авиационный и прочий (в составе последней позиции учтены внутренний водный транспорт, лесосплав, городской электрический транспорт, погрузочно-разгрузочные и транспортно-экспедиционные работы и услуги, шоссейное хозяйство, прочие виды транспорта).

Данные по **столбцам** подотраслей транспорта в пределах I и III квадрантов таблицы “затраты-выпуск” были, как и на первом этапе, получены с использованием данных единовременного обследования структуры затрат на производство за 1995 г. и с учетом обеспечения равенства суммы показателей по подотраслям значению соответствующей величины по транспорту в целом.

Аналогичным образом с учетом имеющихся данных статистических разработок к составлению таблицы “затраты-выпуск” за 1995 г. осуществлена дезагрегация **столбца “Транспортная наценка”** в составе корректировочных статей для перехода к использованию отечественных товаров и услуг в основных ценах – в составе транспортной наценки были выделены и распределены по “чистым” отраслям наценки железнодорожного, автомобильного, трубопроводного, внутреннего водного, лесосплава, морского и авиационного транспорта.

Для распределения по видам транспорта показателей **строки “Транспорт”** в пределах I и II квадрантов таблицы “затраты-выпуск” в данных единовременного обследования какие-либо сведения отсутствуют, поэтому для получения

соответствующих оценок использовалась поэтапная экспертная процедура, исходящая из следующих соображений.

1. С учетом соотношений между объемом выпуска продукции подотрасли транспорта и величиной транспортной наценки по данному виду транспорта, его подотрасли были распределены на две группы:

а) виды транспорта, не учитываемые в составе промежуточного спроса всех других отраслей (выпуск продукции данной подотрасли транспорта в основных ценах равен или почти равен соответствующей транспортной наценке). К их числу отнесены трубопроводный, морской, внутренний водный, включая лесосплав. В эту же группу включен городской электрический транспорт, услуги которого приняты полностью потребляемыми домашними хозяйствами. Балансировка показателей по строкам этих видов транспорта осуществлялась только в рамках позиций II квадранта матрицы “затраты-выпуск” (экспорт, потребление домашних хозяйств) и корректировочных статей (импорт, налог на добавленную стоимость и спецналог в использовании, прочие чистые налоги на продукты, равные субсидиям);

б) виды транспорта, учитываемые в составе промежуточного спроса всех отраслей. В эту группу включен железнодорожный, автомобильный, авиационный и все остальные не упомянутые в этом пункте подотрасли транспорта. Балансировка показателей по строкам этих видов транспорта осуществлялась в пределах I и II квадрантов матрицы “затраты-выпуск” и корректировочных статей.

2. В целях возможно более достоверного распределения по видам транспорта показателей потребления их услуг по ряду статей необходимо было также распределить выпуск их продукции в основных ценах между грузовым и пассажирским транспортом. При этом полностью к грузовому транспорту отнесены трубопроводный, лесосплав, прочие виды транспорта, полностью к пассажирскому – городской электрический. Распределение между грузовым и пассажирским транспортом выпуска железнодорожного, автомобильного, морского, внутреннего водного транспорта осуществлено пропорционально распределению доходов этих видов транспорта от грузовых и пассажирских перевозок за 1995 год (по автомобильному транспорту дополнительный расчет осуществлен в части выпуска его продукции домашними хозяйствами). По авиационному транспорту распределение осуществляется пропорционально распределению “грузооборота” по видам транспорта, причем пассажирооборот пересчитан в “грузооборот” из допущения о среднем весе пассажира с багажом, равном 100 кг. Погрузочно-разгрузочные и транспортно-экспедиционные работы и услуги отнесены к пассажирскому транспорту пропорционально доле

соответствующих услуг, оказанных для населения, в их общем объеме (по данным формы 5-“з” за 1995 год), шоссейное хозяйство – пропорционально доле пассажирского транспорта в выпуске продукции автомобильного транспорта.

3. Распределение показателей строки “Транспорт” по видам транспорта осуществлялось одновременно с распределением показателей аналогичной строки матрицы “Налог на добавленную стоимость и спецналог в использовании”. В противном случае оказалось практически невозможным обеспечить их взаимное соответствие с указанными показателями по транспорту в целом.

4. Расчеты по распределению показателей строки “Транспорт” матрицы “Затраты-выпуск” и матрицы “Налог на добавленную стоимость и спецналог в использовании” по видам транспорта осуществляются в порядке, обратном последовательности их записи в таблицах, т.е. в последовательности: “выпуск в основных ценах” \pm “корректировочные статьи” = “всего использовано в ценах покупателей”. Из последнего показателя исключаются показатели экспорта и потребления домашних хозяйств, что дает величину промежуточного спроса, распределяемую затем по отдельным отраслям.

5. При распределении импорта по отраслям транспорта учтены оценки специалистов Госкомстата в части морского и авиационного транспорта. Импорт по трубопроводному транспорту принят равным разности выпуска в основных ценах и транспортной наценки. По остальным видам транспорта первоначальные объемы импорта оценены экспертно.

6. При распределении по видам транспорта субсидий на продукты принято во внимание, что они предоставляются пассажирским видам транспорта в части внутригородского и пригородного сообщения, т.е. относились к городскому электрическому, автомобильному, железнодорожному транспорту и отчасти к погрузочно-разгрузочным и транспортно-экспедиционным расходам. Субсидии были распределены примерно пропорционально величинам сальдо внереализационных расходов в составе балансовой прибыли указанных видов транспорта согласно бухгалтерским отчетам за 1995 год.

7. Первоначальная оценка налога на добавленную стоимость и спецналога в использовании в расчете на суммарный объем выпуска и импорта услуг соответствующего вида транспорта устанавливается с учетом таких факторов, как:

различия его ставок в использовании продукции для целей конечного и промежуточного потребления;

освобождения от налога на добавленную стоимость перевозок транспортом во внутригородском и пригородном сообщении.

По завершении всех расчетов эти показатели дополнительно уточняются.

8. По каждому виду транспорта рассчитывается показатель “Всего использовано услуг в ценах покупателей” по формуле: “Выпуск в основных ценах” + “Импорт” – “Чистые налоги (субсидии) на продукты” + “Налоги на добавленную стоимость и спецналог в использовании” – “Транспортная наценка”.

9. При распределении экспорта по отраслям транспорта учтены оценки специалистов Госкомстата России в части морского и авиационного транспорта. Оставшаяся от общей суммы экспорта небольшая часть экспертно распределена между железнодорожным, автомобильным и внутренним водным транспортом. Налог на добавленную стоимость рассчитан по ставке на экспорт услуг транспорта в целом.

10. Потребление домашних хозяйств распределено по видам транспорта в два этапа:

а) полностью отнесены на данную статью услуги городского электрического транспорта, продукция пассажирского автомобильного транспорта в части, произведенной домашними хозяйствами, пассажирского морского и внутреннего водного транспорта;

б) оставшаяся часть услуг пассажирского железнодорожного, автомобильного, авиационного и прочего транспорта в части их потребления домашними хозяйствами определена пропорциональными долями от объема общего выпуска услуг пассажирского транспорта соответствующими отраслями.

При распределении налога на добавленную стоимость на потребление услуг транспорта по видам транспорта учтено, что этот налог не взимается на внутригородские и пассажирские перевозки. Поэтому сумма налога на добавленную стоимость для городского электрического транспорта принята нулевой. Для пассажирского железнодорожного, автомобильного (автобусного) и внутреннего водного транспорта характерная ставка налога для целей конечного потребления (около 16%) уменьшена пропорционально доле внутригородских и пригородных пассажирских перевозок в общем объеме пассажирооборота (для железнодорожного транспорта в 1995 году эта доля составляла 41%, для автобусного - 88%, для внутреннего водного - 18%).

11. После завершения предыдущего этапа осуществляется окончательная балансировка показателей распределения услуг трубопроводного, морского, внутреннего водного (включая лесосплав) и городского электрического транспорта.

Для остальных видов транспорта - железнодорожного, автомобильного, авиационного и оставшихся подвидов прочего транспорта - исчисляется оценка общего объема промежуточного спроса по формуле: “Всего использовано в ценах покупателей” - “Экспорт” - “Потребление домашних хозяйств”. Рассчитываются предварительные удельные веса в общем объеме промежуточного спроса на транспортные услуги отдельных видов транспорта.

12. Для дальнейшего более детального анализа выбираются отрасли, в максимальном объеме потребляющие услуги транспорта, а также отрасли с высокой ставкой налога на добавленную стоимость на потребление транспортных услуг, для этих отраслей экспертно корректировались удельные веса отдельных видов транспорта, предварительно оцененные для промежуточного спроса в целом.

К указанным отраслям были отнесены:

“Управление” (нерыночные услуги) - повышен удельный вес железнодорожного транспорта за счет авиационного;

“Финансы, кредит, страхование” - повышен удельный вес автомобильного и авиационного транспорта за счет железнодорожного;

“Наука и научное обслуживание” - повышен удельный вес авиационного транспорта за счет железнодорожного;

“Народное образование, культура и искусство”, “Здравоохранение, физическая культура, социальное обеспечение”, “Жилищно-коммунальное хозяйство и бытовое обслуживание населения” - повышен удельный вес автомобильного транспорта за счет железнодорожного;

“Торговля (сфера обращения)” - крупнейший потребитель транспортных услуг в составе промежуточного спроса - повышен удельный вес автомобильного и авиационного транспорта за счет железнодорожного;

“Строительство” - повышен удельный вес железнодорожного и прочего транспорта за счет автомобильного и авиационного;

“Нефтедобыча” - повышен удельный вес прочего транспорта за счет железнодорожного и авиационного.

Суммы показателей промежуточного спроса по указанным отраслям в разрезе видов транспорта исключаются из соответствующих итогов общего промежуточного спроса, и для оставшейся его части вновь рассчитываются удельные веса отдельных видов транспорта, по которым рассчитывается промежуточный спрос для всех остальных отраслей исходя из соответствующих межотраслевых потоков отрасли “Транспорт” в целом.

Показатели налога на добавленную стоимость и спецналога в использовании по отдельным видам транспорта по строкам в пределах I квадранта таблицы “затраты - выпуск” рассчитываются по ставке для отрасли “Транспорт” в целом.

13. После расчетов всех показателей строк по видам транспорта в пределах I и II квадрантов таблицы “затраты - выпуск” уточняются суммарные объемы “Промежуточного спроса” и “Всего использовано в ценах покупателей”, а также суммарные по видам транспорта показатели “Налог на добавленную стоимость и спецналог в использовании”. Окончательная балансировка из-за отклонений от первоначальных оценок (эти отклонения были относительно невелики) осуществлялась за счет уточнений показателей импорта и чистых налогов на продукты (субсидий).

Третий этап. Дезагрегация связи по подотраслям “Электросвязь (телекоммуникации)” и “Прочие виды связи”.

К сожалению, все разработочные материалы к построению таблицы “затраты - выпуск” за 1995 год содержали только показатели по связи в целом, поэтому распределение ее на две подотрасли было возможно исключительно экспертным путем.

Исходной базой для определения объема услуг электросвязи послужили данные о составе доходов от основной деятельности организаций связи за 1995 год:

	млрд.руб.	в % к итогу
Связь – всего *	21416,5	100,0
в том числе:		
Электросвязь*	17249,7	80,5
из нее:		
междугородная и международная телефонная связь	8925,0	41,7
документальная электросвязь (телеграф и т.п.)	957,9	4,5
городская телефонная связь	5197,8	24,3
сельская телефонная связь	717,6	3,4
радиосвязь, радиовещание, телевидение и спутниковая связь	952,3	4,4
проводное вещание (радиотрансляция)	499,1	2,3

* Без учета “Сухопутной радиосвязи с подвижными объектами”, данные о доходах которой впервые опубликованы только по итогам за 1997 год, причем их доля в общих доходах связи в 1997 году составила 0,3%, в доходах электросвязи – 0,6%.

Прочие виды связи	4166,8	19,5
из нее:		
Почтовая	3907,2	18,2
спецсвязь и фельдсвязь	163,2	0,8
контроль по использованию радиоэлектронных средств и высоко- частотных устройств	96,4	0,5

Выпуск в основных ценах подотрасли “Электросвязь”, таким образом, был определен как 0,8 от выпуска отрасли “Связь”.

Распределение элементов затрат между электросвязью и прочими видами связи по **столбцам** этих подотраслей с отклонением от пропорции 0,8:0,2 осуществлялось в тех случаях, когда исходя из содержательных соображений можно было предполагать более высокий удельный вес затрат продукции той или иной отрасли на соответствующую подотрасль связи.

В частности, более высокий удельный расход на подотрасль “Электросвязь” был предусмотрен по продукции электроэнергетики, черной и цветной металлургии, строительства, связи, жилищно-коммунального хозяйства, оплаты труда и некоторых других отраслей; более высокий удельный расход на подотрасль “Прочие виды связи” - продукции нефтепереработки, угольной и прочей топливной промышленности, лесной, деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности, транспорта.

По аналогичным соображениям устанавливаются отклонения от пропорции 0,8:0,2 при распределении потребления услуг связи отраслями по **строкам** матрицы “затраты - выпуск”.

Объемы налога на добавленную стоимость и спецналога по подотраслям связи распределены пропорционально разделению по этим подотраслям общего объема услуг связи по каждому каналу потребления в пределах I и II квадрантов таблицы “затраты - выпуск”.

II. Деагрегация матриц транспортных, торгово-посреднических наценок и чистых налогов на продукты

Исходные матрицы наценок и чистых налогов на продукты с учетом имеющихся статистических разработок представлены в следующих разрезах:

матрицы наценок:

- 1) матрица транспортных наценок;
- 2) матрицы торгово-посреднических наценок;

матрицы чистых налогов на продукты:

- 3) матрицы налога на добавленную стоимость и спецналога в использовании;
- 4) матрицы чистых налогов на продукты (без налога на добавленную стоимость и спецналога в использовании);

из них:

- 4.1) матрица налога на горюче-смазочные материалы;
- 4.2) матрица субсидий*;
- 5) матрица налогов на импорт.

Дезагрегация перечисленных матриц до 39 “чистых” отраслей, выпускающих товары и услуги, **в основном** осуществлена с учетом разработочных материалов к составлению таблиц “затраты - выпуск” РФ за 1995 год. **Особенности** этого расчета имеются при дезагрегации по подотраслям транспорта и связи, поскольку для указанных подотраслей такие разработочные материалы отсутствуют.

При дезагрегации наценок и чистых налогов на продукты и услуги, **потребляемые** в процессе производства продукции подотраслей транспорта и связи, принято вполне реальное допущение о том, что отношение суммы наценки (чистого налога на продукты) к величине соответствующего межотраслевого потока по подотрасли транспорта (связи) равно указанному отношению по отрасли “Транспорт” (“Связь”) в целом. Соответствующие расчеты выполнялись для возможно более детальной номенклатуры потребляемых продуктов и услуг с последующей агрегацией до принятой номенклатуры отраслей, что позволяет более точно отразить особенности формирования наценок и чистых налогов на продукты в разрезе подотраслей транспорта и связи. Таким образом осуществлен расчет **столбцов** указанных подотраслей в матрицах наценок и чистых налогов на продукты.

Что касается **строк** указанных подотраслей в этих матрицах, то они имеют ненулевые значения только в матрице налога на добавленную стоимость и спецналога в использовании, способы расчета которого по подотраслям транспорта и связи описан в предыдущем разделе.

Кроме того, необходимо отметить, что по подотраслям транспорта распределена сумма субсидий на продукты. Соответствующие показатели содержатся в матрице

* Разность матрицы 4) и суммы матриц 4.1) и 4.2) представляет матрицу акцизов, включающую по столбцу “Экспорт” налоги на экспорт.

“МОБ за 1995 год в ценах покупателей” по графе “Чистые налоги на продукты (без НДС и спецналога)”, которые равны в данном случае субсидиям на продукты.

III. Экспертная оценка подоходного налога на оплату труда наемных работников в разрезе отраслей таблицы “затраты-выпуск”

Для оценки подоходного налога на оплату труда наемных работников в разрезе отраслей таблицы “затраты-выпуск” были использованы данные ежегодного единовременного обследования распределения работников по уровню оплаты труда, которые в 1995 году было проведено в апреле.

При использовании этих данных было принято во внимание, что характер указанного распределения является достаточно устойчивым в динамике.

Данные единовременного обследования распределения работников по уровням оплаты труда приведены в таблице 1. Для расчета оценки общего объема и средней заработной платы по отраслям по данным обследования использовались средние значения месячной заработной платы по каждому из 20 интервалов уровней месячной оплаты труда. При этом для 1-го интервала (менее 35 тыс. руб.) среднее значение было принято равным $2/3$ верхней границы, для 19-ого интервала (5000 до 20000 тыс. руб.) - соответственно более близким к нижней его границе, для 20-ого интервала - экспертно оценено на уровне 25000 тыс. руб. (малочисленность соответствующей группы работников обеспечивает весьма незначительное искажающее влияние выбора оценки).

Распределение данных единовременного обследования на показатели таблицы “затраты-выпуск” осуществляется исходя из следующих принципов:

1) количество интервалов распределяется работников по уровню оплаты труда принимается неизменным - равным 20, а распределение работников по этим 20 интервалам в каждой отрасли таким же, как и по данным единовременного обследования;

2) дифференциация среднего значения оплаты труда по каждому интервалу между отраслями устанавливается исходя из разности общего объема среднемесячной оплаты труда по данным обследования за апрель 1995 года и среднемесячной оплаты труда в целом за 1995 год по данным таблицы “затраты-выпуск”:

$$W(k, s, I-O) = W(S) + [W(k, I-O) - W(k, OB)], \quad (1)$$

где $W(k, s, I-O)$ - среднее значение оплаты труда по интервалу S в отрасли k , приведенное к данным таблицы “затраты-выпуск”;

- $W(S)$ - среднее значение оплаты труда по интервалу S шкалы, принятой в обследовании;
- $W(k, I-O)$ - среднемесячная оплата труда наемных работников отрасли k по данным таблицы “затраты-выпуск”;
- $W(k, OB)]$ - среднемесячная оплата труда наемных работников отрасли k по данным обследования (рассчитывается как средневзвешенная из средних значений оплаты труда по каждому интервалу, где в качестве весов выступает численность работников, отнесенных к соответствующим интервалам).

Таким образом, в данном случае предполагается, что переход на другой уровень средней оплаты труда приводит к линейному сдвигу всего распределения работников по уровням оплаты с изменением средней оплаты труда по каждому интервалу и неизменными пропорциями распределения работников между интервалами;

3) среднемесячная оплата труда в каждой отрасли по данным таблицы “затраты-выпуск” определяется следующим образом:

а) в случае отсутствия производства продукции отрасли домашними хозяйствами - как частное от деления показателя “Оплата труда наемных работников” (без учета отчислений на социальное страхование) из таблицы “затраты-выпуск” на среднегодовую численность занятых, а затем - на 12 (число месяцев в году);

б) в случае выпуска части продукции отрасли домашними хозяйствами величина среднемесячной оплаты труда бралась из соответствующего статистического отчета за 1995 год (исходя из предположения, что она может несущественно отличаться от среднемесячной оплаты труда наемного работника по “чистой” отрасли).

Среднегодовая численность работников наемного труда по отраслям таблицы “затраты-выпуск”, часть продукции которых выпускается домашними хозяйствами, определена как частное от деления показателя “Оплата труда наемных работников” (без учета отчислений на социальное страхование) на среднегодовую ставку оплаты труда по данной отрасли.

Учитывая, что по отрасли “Управление” весьма значительная часть занятых освобождена от уплаты подоходного налога, численность занятых, фонд оплаты труда и среднемесячная заработная плата были взяты из соответствующего статистического отчета.

Численность занятых по отрасли “Наука и научное обслуживание” была также определена исходя из указанных статистических отчетов, поскольку исходя из

содержащихся в расчетах к таблице “затраты-выпуск” данных об этой численности можно допустить вероятность ее повторного счета при распределении занятых между производством рыночных и нерыночных услуг в данной отрасли;

4) В отдельных случаях отраслевая классификация показателей данных обследования распределения работников по уровням оплаты труда представлена в более агрегированном виде, чем в принятой для данного исследования номенклатуре отраслей таблицы “затраты-выпуск” (в частности, топливная промышленность, металлургическая промышленность, транспорт). Для исчисления средних значений заработной платы по интервалам шкалы для составляющих эти отрасли подотраслей используется тот же подход, что и в формуле (1), где выражение в квадратных скобках характеризует разность между средней заработной платой по отрасли в целом и по составляющей ее подотрасли.

Исключение было сделано для “прочей топливной промышленности”, которой характерны весьма низкие ставки оплаты труда. В данном случае в качестве эталона распределения работников по уровням оплаты труда была взята отрасль “Сельское хозяйство”.

5) Расчет подоходного налога после приведения показателей распределения работников по оплате труда в соответствии с показателями таблицы “затраты-выпуск” (см. Таблицы 1.1 - 1.4) осуществлялся исходя из ставок подоходного налога, действовавших в 1995 году, а именно:

12% с совокупного дохода, полученного в календарном году в размере до 10 000 000 руб.;

1 200 000 руб. плюс 20% с суммы, превышающей 10 000 000 руб.;

9 200 000 руб. плюс 30% с суммы, превышающей 50 000 000 руб.

Результаты расчетов представлены в таблице 1.5. “Теоретическая” величина налога (по действовавшим в 1995 году ставкам) на фонд оплаты труда наемных работников составила 48713 млрд. рублей, фактически в консолидированный бюджет Российской Федерации в 1995 году было уплачено подоходного налога с физических лиц 36574 млрд. руб.

Отклонения “теоретической” величины от фактической объясняются в основном следующими причинами:

а) различиями в объемах начисленной и фактически выплаченной заработной платы (за 1995 год прирост задолженности по заработной плате только в промышленности, сельском хозяйстве, строительстве и на транспорте составил 9180

млрд. руб., что эквивалентно недобору по действующим ставкам подоходного налога в размере примерно 1100 млрд. руб.

б) многочисленными льготами по подоходному налогу, сводная информация о распределении которых по отраслям отсутствует;

в) несовпадением во времени моментов начисления и уплаты налогов (в частности, часть налогов, начисленных в 1995 году, уплачивается в 1996 году, а часть налогов, начисленных в 1994 году - в 1995 году) и т.д.

Безусловно, значительная часть разности между “теоретической” и фактически уплаченной в консолидированный бюджет суммой подоходного налога обусловлена также низкой платежной дисциплиной, уклонением от уплаты налогов.

IV. Экспертная оценка платежей в бюджет из прибыли в разрезе отраслей таблицы “затраты-выпуск”

В 1995 году ставка налога на прибыль, подлежащей уплате в федеральный бюджет, составила 13%. Что касается территориальных бюджетов, то субъектам Российской Федерации было предоставлено право устанавливать ставки таких отчислений для подавляющего большинства видов деятельности в интервале от 0 до 25%, для банков - в интервале от 0 до 30% (в середине 1995 года в эти нормативы были внесены изменения - интервал для большинства видов деятельности - от 0 до 22%, для торговли, банковских и страховых организаций - от 0 до 30%).

В силу отмеченных обстоятельств невозможно определить какие-либо “технологические” ставки платежей в бюджет из прибыли в разрезе отраслей “затраты-выпуск”. С использованием показателей бухгалтерской отчетности можно сопоставить объемы прибыли и платежей в бюджет из прибыли с показателями выпуска товаров и услуг в основных ценах из таблиц “затраты-выпуск”.

Соответствующие расчеты приведены в таблице 2.

1. Первоначально рассчитывается показатель прибыли, приходящейся на выпуск основного вида продукции. Как известно, балансовая прибыль (сальдированный финансовый результат) является суммой результата от реализации продукции, результата от прочей реализации и сальдо внереализационных доходов и расходов, (строки 02 - 05 таблицы 2).

Показатели налогов не могут ставиться в соответствие с сальдированным финансовым результатом, поскольку в случае убытка налог на прибыль начислен быть

не может. Поэтому в качестве отправного показателя используется величина полной балансовой прибыли (до вычитания из нее величины убытка) - строка 05.

Предполагается, что в случае **положительного результата от реализации продукции** (строка 08) отношение валовой прибыли от всех видов деятельности к балансовой прибыли (строка 08) идентично аналогичному результату от реализации продукции, что дает возможность оценить полную прибыль от реализации продукции (строка 09) и рассчитать ее долю (строка 10) в оценке выпуска продукции по данным бухгалтерской отчетности (затраты на производство реализованной продукции, работ, услуг плюс результат от реализации продукции).

В случае, если результат от реализации продукции является *отрицательной* величиной (как правило, это корреспондирует со значительным положительным сальдо внереализационных доходов и результата от прочей реализации) предполагается, что убытки от реализации перекрываются остальными статьями, и расчетная величина **полной** прибыли от реализации продукции рассчитывается как: (строка 07) минус (строка 02) плюс (строка 03). Такой подход применялся для “Сельского и лесного хозяйства”, “Автомобильного транспорта”, “Прочего транспорта”, “Жилищно-коммунального хозяйства и бытового обслуживания населения”, “Народного образования, культуры и искусства”.

Расчетная величина доли полной прибыли в стоимости выпуска продукции (строка 10) умножается на выпуске товаров в основных ценах без учета производства товаров и услуг домашними хозяйствами (строка 17), что дает возможность рассчитать полные объемы налогооблагаемой прибыли по отраслям таблицы “Затраты-выпуск”.

2. Платежи в бюджет из прибыли по данным бухгалтерской отчетности представлены в виде составной части показателя “Использовано прибыли” (строка 11). В отдельных случаях показатель “Использовано прибыли” весьма значительно отличается от величины балансовой прибыли (например, в угольной промышленности и некоторых других отраслях) скорее всего вследствие отнесения к использованной прибыли поступлений из других источников (в частности, в виде субсидий). Поэтому для оценки “норматива платежей из прибыли” использовались как показатели отношения этих платежей к балансовой прибыли (строка 12), так и к объему использования прибыли (строка 13), и в качестве окончательной оценки выбиралось минимальное из этих отношений, которое умножалось на оценку полной прибыли в расчете на выпуск товаров и услуг по отраслям таблицы “затраты-выпуск” (строка 18), а полученный результат отражался в строке 19.

3. В сводном отчете о результатах финансовой деятельности отраслей экономики отсутствуют данные по отрасли “Финансы, кредит, страхование”. Соответствующий показатель платежей налога на прибыль принят по отчету Минфина РФ за 1995 год о поступлении налоговых платежей в консолидированный бюджет по отрасли “Банковская деятельность”. Полная прибыль оценена условно из ставки платежей в бюджет на уровне 25%. По отрасли “Управление (рыночные услуги)” показатель полной прибыли в расчете на выпуск товаров и услуг и соответствующий ему объем платежей в бюджет условно рассчитаны по соотношению для отрасли “Прочие виды деятельности по производству товаров”.