

# ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ УРОВНЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ ОТРАСЛЕЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ЭКОНОМИКУ РОССИИ НА ОСНОВЕ ПРИМЕНЕНИЯ МОДЕЛИ МЕЖОТРАСЛЕВОГО БАЛАНСА<sup>1</sup>

Позамантир Э.И., д.т.н., г.н.с., профессор  
Тищенко Т.И., к.э.н., с.н.с.

## 1. СОСТАВ РЕЗУЛЬТАТОВ РАЗВИТИЯ ОТРАСЛЕЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И СПОСОБЫ ИХ УЧЕТА

Характеристическим признаком инфраструктурных отраслей является то, что вкладываемые в их развитие средства дают отдачу не только и далеко не столько в самих этих отраслях, сколько в отраслях, пользующихся услугами соответствующей инфраструктуры. Важную роль играет и обратное влияние отраслей-пользователей, объемов их продукции и параметров их технологических процессов на требуемую производственную мощность инфраструктуры, на технико-эксплуатационные параметры ее объектов.

Важным, весьма представительным и, в то же время, специфическим примером инфраструктурных отраслей является автомобильное хозяйство. Результаты развития и улучшения автомобильного хозяйства проявляются почти исключительно в создании условий для более эффективной работы автомобильного транспорта. Принципиальная экономическая специфика автомобильного хозяйства заключается в том, что его услуги предоставляются всем пользователям бесплатно, а сам факт предоставления услуги (как, впрочем, и ее качество) никак не регистрируются. У автомобильного транспорта нет экономических рычагов воздействия на автомобильное хозяйство как на поставщика потребляемых им услуг.

В настоящей работе оценка влияния уровня финансирования инфраструктурных отраслей на экономику страны в целом рассмотрена на примере автомобильного хозяйства. Эта оценка выполнена в соответствии с требованиями официального документа [1], в соответствии с которыми эффект от развития и улучшения сети автомобильных дорог определяется как разность подпадающих стоимостной оценке получаемых результатов и требуемых для реализации затрат. При этом разновременные результаты и затраты для сопоставимости приводятся к какому-либо одному моменту времени. Такое приведение осуществляется с помощью операции дисконтирования.

Поскольку целью настоящей работы является определение влияния уровня финансирования дорожного хозяйства на экономику России, то к числу важнейших результатов развития и улучшения автомобильных дорог относится обеспечиваемый при этом прирост валового внутреннего продукта России (ВВП). К числу факторов, непосредственно влияющих на рост ВВП,

относится повышение скорости движения грузовых автомобилей и автобусов, приводящее к снижению себестоимости перевозок и повышению производительности автомобилей.

Совершенствования автодорожной сети, кроме указанного его влияния на рост ВВП, порождает также результаты, не находящие своего отражения в этом показателе. К числу таких результатов относятся

- потребительский эффект от повышения скорости движения легковых автомобилей,
- снижение потерь от ДТП.
- Снижение потерь в народном хозяйстве, вызываемых воздействием автотранспорта на экологические параметры окружающей среды

Один из широко распространенных подходов к определению эффекта от повышения скорости движения легковых автомобилей сводится к умножению экономии времени пассажиров (включая водителя) на объем ВВП, приходящийся на 1 час затраченного в народном хозяйстве рабочего времени (с теми или иными не принципиальными уточнениями и корректировками). Такой подход в условиях современной России нам представляется неудовлетворительным по следующим соображениям:

- время, сэкономленное во время поездки на индивидуальном легковом автомобиле, лишь в небольшой части реально используется как рабочее, в подавляющей же части оно остается нерабочим и, следовательно, непосредственно с ростом ВВП не связано;
- увеличение фонда рабочего времени в условиях наличия безработицы в стране и недостатка современных рабочих мест, если и ведет к росту ВВП, то далеко не пропорциональному, так как дополнительное рабочее время может быть использовано, как правило, лишь на рабочих местах, которые до появления дополнительного фонда рабочего времени не использовались по причине их низкой эффективности.

В этих условиях более адекватным нам представляется подход, основанный на оценке самим пассажиром потребительской ценности высвобождающегося его времени. Одна из правдоподобных гипотез о его поведении заключается в том, что пропорционально повышению скорости поездки он увеличит число и дальность поездок, то есть свою подвижность. По этому показателю Россия сейчас в несколько раз отстает от развитых стран и его повышение весьма актуально.

Для учета повышения подвижности населения в числе результатов автомобильного хозяйства надо оценить эффект от увеличения подвижности в стоимостном выражении. Одна из гипотез, позволяющих дать такую оценку, заключается в предположении, что, если владелец индивидуального легкового автомобиля тратит деньги на его эксплуатацию и ремонт, то, по-видимому, он оценивает полезность поездок для себя не ниже, чем он за это платит. Тогда результат повышения подвижности может быть, в самом первом приближении, оценен как произведение относительного прироста подвижности на величину расходов, связанных с использованием автомобиля. Такая оценка принята в настоящей работе.

## 2. ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА, ИХ АНАЛИЗ

До 2006-2003 г.г. в России действовал налог на пользователей автомобильных дорог, базой которого был объем реализации продукции (оборот) практически всех хозяйствующих субъектов. Существование этого налога подвергалось критике, в основном, по двум основаниям: а) его всеобщность, независимость от фактического использования

<sup>1</sup> Статья выполнена при финансовой поддержке Российского гуманитарного научного фонда в рамках научно-исследовательского проекта РГНФ «Моделирование различных способов формирования инвестиционных ресурсов транспорта и исследование их влияния на развитие экономики России», проект № 04-02 - 00089 а

(или не использования) автомобильных дорог конкретным плательщиком налога; и б) его оборотный характер.

Первое из указанных оснований нам представляется не убедительным – ни один вид продукции не может быть произведен и ни один вид товаров (за исключением электро- и теплоэнергии) не может быть доведен до конечного потребителя без участия автомобильного транспорта, а, стало быть, и автомобильных дорог (рассматривая в числе последних и внутригородские). Наличие и состояние автомобильных дорог влияет, в конечном счете, на величину транспортной наценки к цене производителя товара, в снижении которой он заинтересован для расширения рынка сбыта своего товара. Можно было бы говорить о том, что для разных видов товаров транспортная наценка (как по абсолютной величине, так и по ее доле в конечной цене товара) весьма различна, и на этом основании требовать дифференциации ставок налога по видам производимой продукции. Однако учет фактического занятия дорог перевозками каждой отдельной партии товаров в настоящее время практически невозможен, а затраты на организацию такого учета были бы столь велики, что для покрытия их потребовалось бы значительно увеличить среднюю ставку налога. Совокупность приведенных соображений приводит к выводу о том, что всеобщее обложение налогом по единой ставке всех производителей продукции является практически наиболее приемлемым решением.

Иначе обстоит дело с оборотным характером существовавшего ранее налога на пользователей автомобильных дорог. Такой его характер действительно является принципиальным недостатком, так как это противодействует экономически эффективной специализации и кооперации производства, созданию товарных запасов для сглаживания колебаний спроса и вообще развитию логистики, подталкивает к натуральному хозяйству. Оборотные налоги вообще, и в том числе налог на пользователей автомобильных дорог в той форме, в какой он существовал до 2006 г., не оправданы.

Приведенные соображения приводят к выводу, что налог, средства которого направлялись бы целевым образом на финансирование автодорожного хозяйства, целесообразно взимать по единой ставке со всех хозяйствующих субъектов (за исключением тех, кому законом будет предоставлена соответствующая льгота), но базой налога не должна быть та часть объема реализации продукции, которая используется в промежуточном потреблении. Именно так формируется в России налог на добавленную стоимость – он взимается только с добавленной стоимости произведенной продукции<sup>2</sup>. Правда, он взимается с общей стоимости продукции, поступающей в конечное потребление, но это не влечет указанных выше отрицательных последствий оборотных налогов. Поэтому предложения о введении нового дорожного налога, формируемого либо

аналогично налогу на добавленную стоимость, либо как фиксированная и обособленная часть последнего, обсуждаемые специалистами-автомобилистами уже, по крайней мере, с 2006 г., заслуживают самого серьезного внимания. Такого рода налог предусмотрен в разработанной в настоящее время модели.

Вторым важным источником формирования дорожного фонда является акциз на горюче-смазочные материалы. Направление акциза на ГСМ на финансирование автодорожного хозяйства логически оправдано наличием прямой связи (при данном фиксированном состоянии автодорог) между объемом использованных автотранспортом ГСМ и износом дорог. При этом теоретически может возникнуть нежелательная отрицательная обратная связь между, с одной стороны, совершенствованием начертания сети автодорог путем сооружения спрямляющих линий, исключаяющие кружные маршруты следования автомобилей, и улучшением технико-эксплуатационного состояния дорог, позволяющим снизить удельный расход ГСМ на перевозки, а с другой стороны – с объемом потребления ГСМ и, соответственно, поступлением акциза в дорожный фонд. Однако практически, с учетом того, что планы развития и улучшения сети автомобильных дорог утверждаются органами государственной власти, заинтересованными в создании условий для эффективной деятельности совокупности всех отраслей экономики<sup>3</sup>, вероятность попыток искусственного сдерживания развития и улучшения сети автомобильных дорог с целью повысить поступление акцизов на ГСМ не существенна.

Третий возможный источник поступления средств в дорожный фонд – транспортный налог. По существу он является специфической формой дополнительного налога на имущество: он распространяется только на определенные виды имущества – транспортные средства, а базой его является не стоимость имущества, а его технические характеристики (для автомобилей – мощность двигателя). Хотя в п. 1 статьи 358 главы 28 «Налогового кодекса» приведен в качестве объектов налогообложения весьма широкий перечень транспортных средств различных видов транспорта (кроме железнодорожного и трубопроводного), но практически, с учетом положений п. 2 этой статьи, определяющего перечень транспортных средств, не облагаемых транспортным налогом, подавляющая часть общей суммы налога собирается с владельцев автотранспортных средств. Поэтому не будет слишком большим отходом от принципа справедливости перечисление всей суммы этого налога в дорожный фонд. Принятый в «Законе» принцип формирования налоговой ставки – на единицу мощности двигателя – возражений не вызывает, однако следовало бы предусмотреть возможность пересмотра ставок с учетом, по крайней мере, инфляции. Правда, оговорки, содержащиеся в п.п. 2 и 3 ст. 361, предоставляют субъектам федерации практически почти неограниченные возможности изменения ставок налога, однако не ясно, имеют ли они право изменять однажды установленные ими ставки.

Четвертый и пятый возможные источники поступления средств в дорожный фонд – введение сборов для большегрузных отечественных автомобилей за право проезда по автомагистралям и для всех иностранных автомобилей по

<sup>2</sup> Надо отметить теоретическую ошибочность иногда высказываемого, особенно в кругах хозяйственников-практиков, тезиса о желательности минимизации всех налогов вообще. В действительности, существование государственного бюджета, формируемого за счет налогов, является материальной основой всей деятельности государства. Целый ряд жизненно-важных для общества функций другими субъектами, кроме государства, либо вообще не может быть выполнен, либо выполняется крайне неэффективно. Ведение автодорожного хозяйства – важный тому пример (при всей актуальности вопроса о платных дорогах). Поэтому теоретически правильной является постановка вопроса не о минимизации, а об оптимизации налоговых доходов государственного бюджета на основе оптимального распределения функций между государством и хозяйствующими субъектами.

<sup>3</sup> Эта заинтересованность порождается уже, хотя бы, стремлением максимизировать доход соответствующего государственного бюджета, определяемый суммой всех налогов, в которой акциз на ГСМ составляет весьма небольшую часть.

всей сети автомобильных дорог России. Первый из этих сборов представляет собой, по существу, введение режима платности (в форме, эквивалентной введению абонементной платы) для определенной категории автомобилей по некоторым конкретным автодорогам, перечень которых устанавливается Правительством РФ. Второй сбор – аналог транспортного налога, уплачиваемый владельцами автотранспортных средств-нерезидентами России при въезде их на территорию России. Введение сбора с иностранных автотранспортных средств обеспечивает сближение условий хозяйствования для иностранных и отечественных владельцев автотранспортных средств.

Рассмотренные 5 возможных источников средств, которые могли бы формировать дорожный фонд, не обязательно исчерпывают весь возможный перечень источников. При определенных условиях важным источником формирования дорожного фонда может служить общее увеличение расходов государственного бюджета за счет неналоговых его доходов.

### 3. ВЫЯВЛЕНИЕ ФИНАНСОВЫХ ПОТОКОВ, ФОРМИРУЮЩИХ ДОРОЖНЫЙ ФОНД, В ОТЧЕТНОМ МЕЖОТРАСЛЕВОМ БАЛАНСЕ

#### 3.1. Постановка задачи

В системе национального счетоводства [2] в отчетном балансе поступающая в консолидированный бюджет России сумма налога на добавленную стоимость, акцизов и ввозных пошлин на использованную (приобретенную) импортную продукцию показаны в строке «чистые налоги на использованные в производстве и потреблении товары и услуги». На пересечении этой строки со столбцом «экспорт» указана сумма экспортных пошлин на все экспортируемые товары. В отдельной таблице с таким же наименованием данные этой строки рассматриваются как итоговые и развернуты по каждому столбцу, то есть по видам использованных товаров и услуг.

Данные таблицы «Чистые налоги на использованные в производстве и потреблении товары и услуги» совместно с имеющимися аналогичными структурами таблицами «Транспортная наценка на использованные в производстве и потреблении товары и услуги» и «Торгово-посредническая наценка на использованные в производстве и потреблении товары и услуги» используются для определения исчисленных в ценах покупателей затрат на приобретение каждого из использованных продуктов.

Ниже излагаются разработанные в настоящем исследовании способы учета влияния видов и нормативов налогообложения на параметры прогнозного межотраслевого баланса. Изложены также разработанные способы учета направляемых в дорожный фонд платежей неналогового характера, используемых для увеличения общего объема государственных расходов.

#### 3.2. Анализ возможных подходов к определению величин чистых налогов

Чистые налоги на продукты – это уплачиваемые покупателями продавцам налоговые платежи на приобретенную продукцию за вычетом выделяемых из бюджета субсидий на ее приобретение. Налоги на продукты включают в себя налог на добавленную стоимость, акцизы, импортные и экспортные пошлины. В отчетном межотраслевом балансе за 2000 г. в состав чистых налогов на

использованную продукцию вошел также налог с продаж. Его необходимо выделить для того, чтобы при формировании прогнозного межотраслевого баланса исключить из расчета, так как этот налог, имеющий в прямой форме оборотный характер, в настоящее время отменен.

Независимо от того, будет ли выделен дорожный налог отдельно с условием, что база его будет определяться так же, как для налога на добавленную стоимость, или платежи в дорожный фонд будут формироваться как фиксированная доля от общей величины налога на добавленную стоимость, для целей нашего исследования объем поступлений в дорожный фонд можно рассматривать как некоторую (искомую) долю общей поступающей в консолидированный бюджет России величины налога на добавленную стоимость и варьировать как общую ставку такого обобщенного налога на добавленную стоимость, так и долю обобщенного налога, направляемую в дорожный фонд.

Налоговый кодекс РФ [3, глава 21] установил, что продавец продукции, не освобожденной Кодексом от обложения налогом на добавленную стоимость, в бюджет вносят разность между величиной **НДС**, начисленной на свою продукцию, реализованную внутри России, и величиной **НДС**, уплаченной за приобретение продуктов, использованных в производстве этой продукции. Таким образом, в бюджет вносится так называемая «невыводимая» часть **НДС**, начисленного на реализованную внутри России продукцию, облагаемую, согласно Кодексу, налогом на добавленную стоимость. Важно подчеркнуть, что объем вносимого в бюджет **НДС** не влияет на финансовые результаты хозяйственной деятельности предприятий по выпуску продукции, облагаемой **НДС**. Для производителей же продукции, реализация которой не облагается **НДС**, объемы **НДС**, выплаченные за приобретенную продукцию, включаются в расходы по производству своей продукции и, таким образом, влияют на результаты хозяйственной деятельности по выпуску такой продукции.

В конечном счете, весь поступающий в бюджет объем **НДС** оплачивается совокупностью тех субъектов, которые сами, согласно Кодексу, плательщиками **НДС** не являются. К числу таких субъектов относятся все конечные потребители, а также производители продукции, реализация которой не облагается, согласно Кодексу, налогом на добавленную стоимость. Экономическое благосостояние этих и только этих субъектов непосредственно зависит от устанавливаемой ставки **НДС**.

Величины налоговой ставки и условия принятия к вычету уплаченных сумм **НДС** зависят от множества конкретных условий хозяйствования и реализации продукции, полное моделирование которых в рамках столь агрегированной модели, как межотраслевой баланс, практически невозможно.

Аналогичный характер имеют трудности моделирования формирования акцизов. В соответствии с Налоговым кодексом РФ (глава 22, ст. 181) к числу подакцизных отнесены алкогольная и табачная продукция, входящая в позицию «Продукция пищевой промышленности», автомобили легковые и мотоциклы с мощностью двигателя свыше 90 л.с., входящие в позицию «Продукция машиностроения и металлообработки», автомобильный бензин, дизельное топливо и моторные масла, входящие в позицию «Продукция нефтеперерабатывающей промышлен-

ности», и природный газ, составляющий почти весь объем «Производства газодобывающей промышленности». При этом ряд видов подакцизных товаров облагаются по так называемой «твердой» или «специфической» ставке (то есть, фиксированная величина, выраженная в рублях за единицу количества товара), другие по так называемой «адвалорной» ставке, то есть в виде фиксированного процента от объема реализации товара. По большинству видов подакцизных товаров акциз уплачивает продавец, обозначая при этом сумму акциза отдельной строкой в счете-фактуре, предъявляемом покупателю. Однако по нефтепродуктам, являющимся единственной группой видов подакцизных товаров, акциз на которые направляется и/или может быть направлен в дорожный фонд, акциз уплачивает непосредственно конечный покупатель (статьи 179.1 и 187, п. 3 «Налогового кодекса»). Столь сложная структура системы акцизов не может быть включена непосредственно в рассматриваемую нами модель межотраслевого баланса.

Покупатели импортной продукции оплачивают ее по цене, в которую входят, кроме цены продавца на границе, также импортная пошлина и НДС. Если покупатель импортной продукции сам является плательщиком НДС, то уплаченный им НДС принимается к вычету из суммы НДС, подлежащей внесению в бюджет. Для такого покупателя объем и ставка НДС на купленные им импортные продукты на результаты его хозяйственной деятельности не влияют. Если покупатель импортной продукции плательщиком НДС не является, то уплаченный им НДС на купленную импортную продукцию входит в состав его расходов. Импортная пошлина всегда входит в состав расходов покупателя.

Сказанное выше о трудностях крупноагрегированного моделирования процессов формирования НДС и акцизов приводит к тому, что прямой расчет прогнозируемой величины налогов на использованные продукты через значения налоговой базы и налоговых ставок в рамках настоящей работы практически невозможен.

Разработан упрощенный подход к расчету прогнозируемых значений величины чистых налогов на использованную продукцию и той части величины этих налогов, которая будет направлена в дорожный фонд. Суть этого подхода заключается в расчете по упрощенным методикам величин НДС, акцизов и импортных пошлин на продукты по данным отчетного межотраслевого баланса и вычислении разностей между значениями общей величиной чистых налогов на использованные продукты для каждого из видов потребления (промежуточного и конечного), приведенными в отчетном межотраслевом балансе, и значениями этих величин, определенными указанным здесь способом. Эта разность рассматривается как погрешность принятого упрощенного способа определения величины чистых налогов на использованную в производстве и конечном потреблении продукцию, ее отношение к фактической величине чистых налогов на использованные продукты используется как корректирующий коэффициент. Затем по найденным значениям величин налога, акцизов и пошлин определяются условные (расчетные) значения соответствующих налоговых ставок в базовом периоде.

### 3.3. Методика расчета объемов и ставок НДС, акцизов и импортных пошлин в базовом периоде

Изложение целесообразно начать с изложения вопроса об определении акцизов.

В целях настоящего исследования нас интересует изменение величины чистых налогов на продукты в части, связанной с изменением суммы акцизов на нефтепродукты (горюче-смазочные материалы), поступающей в консолидированный государственный бюджет России. Однако для выделения этой части приходится определять также остальные виды акцизов: на алкогольно-табачную продукцию и на природный газ (суммой акцизов, уплачиваемых при реализации легковых автомобилей большой мощности, в настоящем исследовании можно пренебречь).

В соответствии с «Налоговым кодексом» (глава 22) акциз на нефтепродукты определяется, в конечном счете, стоимостью нефтепродуктов, закупленных конечными покупателями для производственных и непроизводственных целей, и величинами налоговых ставок на различные виды нефтепродуктов. В отчетном и, в конечном счете, в прогнозном межотраслевом балансе совокупность всех нефтепродуктов составляет одну позицию – «продукты нефтепереработки». Для определения общей величины акцизов, поступающих в бюджет, и для адекватного отражения в модели финансовых результатов плательщиков акцизов, для которых эти акцизы являются расходами, необходимо подразделить позицию «продукты нефтепереработки» на следующие виды продуктов:

- автобензин,
- дизельное топливо,
- моторные масла,
- мазут,
- нефтесбитум жидкий дорожный,
- авиакеросин (в зарубежной статистике эта позиция обозначается «реактивное топливо»).

В соответствии с действующим «Налоговым кодексом» акцизом облагаются объемы приобретения для использования внутри России автобензина, дизельного топлива и моторных масел. Структура затрат на приобретение нефтепродуктов (используемых в промежуточном и конечном потреблении) по указанным 6-ти их видам в различных отраслях-потребителях нефтепродуктов и в различных видах конечного использования нефтепродуктов весьма различна. Поэтому суммы акциза, уплачиваемые отдельными категориями приобретателей нефтепродуктов, существенно зависят не только от общей величины их затрат на приобретение нефтепродуктов, но и от упомянутой выше структуры. Это приводит к необходимости определять и учитывать эту структуру в прогнозируемом, а, следовательно, и в отчетном периодах. В работе принято допущение, что структура потребляемых нефтепродуктов (то есть удельные веса каждого из указанных выше 6-ти видов в общей стоимости приобретаемых нефтепродуктов) в прогнозном периоде остается такой же, как в отчетном.

В действующей государственной статистической отчетности каких-либо данных о структуре нефтепродуктов, потребляемых группами потребителей, отнесенных к каждой отдельной позиции межотраслевого баланса, нет. Приходится ограничиться определением структуры потребления нефтепродуктов по экономике России в целом, а затем уже формировать структуру

потребления по каждой позиции (столбцу) межотраслевого баланса, исходя из экспертных соображений, учитывающих технологии, преобладающие в соответствующих отраслях. При формировании структуры потребления нефтепродуктов по столбцам межотраслевого баланса учитывается, естественно, необходимость выхода на ранее определенную структуру по экономике в целом.

Структура исчисленного в «основных» ценах потребления нефтепродуктов по экономике в целом принята такой же, как аналогичная структура реализации (выпуска) нефтепродуктов. В готовом виде таких данных в государственной статистической отчетности нет. Исчисленная в «основных» ценах структура реализации нефтепродуктов определена в настоящей работе через объемы выпуска каждого из видов нефтепродуктов в натуральном выражении и среднегодовые цены их реализации производителями. Объемы выпуска взяты по данным статистического сборника [4], цены производителей – по данным [5]. Ниже приведены использованные данные. В указанных первоисточниках в таблице 7.6 в действительности отсутствуют данные по позициям «Масла смазочные всех видов», «Нефтебитум дорожный жидкий», «Авиакеросин», в таблице 4.10 отсутствуют данные по позиции «Авиакеросин». Недостающие данные вставлены в приведенные ниже таблицы по результатам выполненных в настоящей работе расчетов и экспертных оценок. При этом были использованы данные об объеме первичной переработки нефти, о потерях при переработке нефти и об объемах авиaperевозок и удельном расходе авиакеросина.

Таблица 7.6

**ДОБЫЧА (ПРОИЗВОДСТВО) ОСНОВНЫХ ВИДОВ ПРОДУКЦИИ**

Ресурсы	1990	1995	1998	1999	2000	2001
Нефть, включая газовый конденсат, млн.т.	516	307	303	305	324	348
Первичная переработка нефти, млн.т.	298	182	164	169	173	178
Естественный газ, млрд. м <sup>3</sup> .	641	595	591	592	584	581
Бензин автомобильный, млн.т.	40,9	28,1	25,9	26,2	27,2	27,6
Топливо дизельное, млн.т.	76,2	47,3	45,1	46,8	49,2	50,2
Мазут топочный (валовой выпуск), млн.т.	94	61,4	52,8	50,2	48,2	50,3
Масла смазочные всех видов, млн. т.					3,0	
Нефтебитум дорожный жидкий, млн. т.					9,4	
Авиакеросин, млн. т.					10,0	
Уголь, млн.т.	395	263	232	250	258	270
Торф, млн т.	73	13,5	5,6	6,3	4,1	4,6
Сланцы, млн.т.	4,6	2,4	1,7	2	1,7	1,5

По данным таблиц 7.6 и 4.10 (нумерация по первоисточникам) рассчитаны исчисленные в «основных» ценах объемы выпуска (реализации) нефтепродуктов в 2000 г. (цены каждого продукта приняты как полусумма данных за 1999 и 2000 г.г.). Результаты расчетов и общий объем выпуска нефтепродуктов по данным отчетного межотраслевого баланса за 2000 г. приведены в таблице 3. 1.

Учитывая, что в дальнейшем используется только структура выпуска нефтепродуктов, полученная погрешность может быть признана допустимой.

Приведенные в таблице 3.1 показатели структуры дохода от реализации нефтепродуктов по их видам и экспертные оценки структуры потребления нефтепродуктов

в каждом из видов производств (отраслей) и видов конечного использования (внутри России и на экспорт) послужили основой для дезагрегации строки «продукция нефтеперерабатывающей промышленности» отчетного межотраслевого баланса по указанным выше 6-ти видам нефтепродуктов. Экспертные оценки структуры потребления нефтепродуктов в каждом из видов производств и результаты расчетов по дезагрегации строки «нефтепродукты» приведены в Приложении 1.

Таблица 4.10

**СРЕДНИЕ ЦЕНЫ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ НА ОСНОВНЫЕ ВИДЫ ПРОМЫШЛЕННОЙ ПРОДУКЦИИ**

на конец года; рублей за единицу измерения

Топливная промышленность	1998	1999	2000	2001
Нефть, включая газовый конденсат, т.	339	1 000	1 546	1 504
Бензин автомобильный всех марок, т.	1 309	4 640	5 612	4 566
Топливо дизельное, т.	1 092	3 375	5 209	4 777
Мазут топочный, т.	455	1 245	2 244	1 420
Масла смазочные всех видов, т	2 834	12 484	8 603	19 033
Нефтебитум дорожный жидкий, т.	507	1 299	2 248	2 291
Авиакеросин		4 000	5 500	
Газ естественный, тыс. м3.	44,1	57,8	88,2	144
Уголь, т.	114	124	170	212

Таблица 3.1

**ДОХОДЫ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ НЕФТЕПРОДУКТОВ**

Нефтепродукт	Объем реализации, млн. руб.	Доля продукта (%) в общем объеме реализации нефтепродуктов
Бензин автомобильный всех марок	139 427	25,56%
Топливо дизельное	211 166	38,71%
Мазут топочный	84 085	15,41%
Масла смазочные всех видов	46 631	8,55%
Нефтебитум дорожный жидкий	16 760	3,07%
Авиакеросин	47 500	8,71%
Всего по данным расчета	545 569	100,00%
Общий объем реализации нефтепродуктов по данным отчетного межотраслевого баланса	505 252	
Относительная погрешность расчета общего объема реализации	+8,0%	

Из общего объема реализации подакцизных нефтепродуктов облагается акцизом только та часть объема, которая приобретена конечными покупателями (не перепродавцами) на территории России<sup>4</sup>. Хотя по отношению к этим нефтепродуктам применяются, в соответствии с налоговым кодексом, «спецфискальные» («твердые») ставки, периодический пересмотр этих ставок приближает их по характеру исчисления к «адвалорным» (фиксированный процент от стоимости). В качестве упрощающего приема предположение, что расчетная «адвалорная» ставка акциза устанавливается единая для всех подакцизных видов нефтепродуктов. Исходя из этого, в настоящей работе при расчете акцизов на нефтепродукты применяется условная адвалорная ставка, значение которой в отчетном периоде численно равно отношению величины фактически собранных акцизов к суммарной стоимости реализации подакцизных нефтепродуктов. Общий объем собранных в 2000 г. акцизов на нефтепродукты можно принять равным объему налога на ГСМ, по-

<sup>4</sup> Фактически акциз вносит в бюджет продавец, но сумму акциза он включает в цену реализации, так что в конечном счете акциз уплачивает покупатель.

ступившему в консолидированный (федеральный + региональные) дорожный фонд. Величина последнего содержится в [6] в таблицах 2.40 и 2.41 (нумерация, принятая в источнике). Эти таблицы приведены в Приложении 2. Сопоставляя данные, приведенные в Приложениях 1 и 2, получаем, что условную адвалорную ставку акциза на подакцизные нефтепродукты по состоянию на 2000 г. можно принять равной

$$\begin{aligned}
 CmA^{нп.б} &= \\
 &= \frac{НФ^{эсм.б}}{(X_{аб}^б - X_{аб}^{б.экс}) + (X_{дт}^б - X_{дт}^{б.экс}) + (X_{см}^б - X_{см}^{б.экс})} = \\
 &= \frac{(16952 + 3203)}{(127419 - 12559) + (192915 - 73522) + (29083 - 0)} = \\
 &= 0,0768 = 7,68\%, \quad (3.1)
 \end{aligned}$$

где

$НФ^{эсм.б}$  – фактическая величина суммы налога на горюче-смазочные материалы, поступившая в 2000 г. в консолидированный дорожный фонд России;

$X_{аб}^б$  – исчисленная в ценах производителей общая величина объема реализации автомобильного бензина, млн. руб.;

$X_{аб}^{б.экс}$  – исчисленный в ценах производителей объем реализации автомобильного бензина на экспорт, млн. руб.

$X_{дт}^б$ ,  $X_{дт}^{б.экс}$ ,  $X_{см}^б$ ,  $X_{см}^{б.экс}$  – аналогичные величины для дизельного топлива и смазочных масел.

Значения акциза на нефтепродукты, вошедшие в отчетный межотраслевой баланс как использованные по направлению  $j$ , теперь можно определить по формуле

$$A_j^{нп.б} = CmA^{нп.б} (X_j^{аб.б} + X_j^{дт.б} + X_j^{см.б}) \quad \forall j, \quad \text{кроме экспорта}, \quad (3.2)$$

где

$j$  – индекс направления потребления:  $j = 1, \dots, n$  – промежуточное потребление,

$j = n + 1, \dots, n + 6$  – виды конечного потребления:

$n + 1$  - потребление домашних хозяйств,

$n + 2$  - потребление некоммерческих организаций, предоставляющих услуги домашним хозяйствам,

$n + 3$  - расходы государства на предоставление услуг (индивидуальных и коллективных) домашним хозяйствам,

$n + 4$  - валовое накопление основного капитала,

$n + 5$  – изменение запасов продукта у производителей, в торговле и у потребителей,

$n + 6$  – экспорт;

$X_j^{аб.б}$ ,  $X_j^{дт.б}$ ,  $X_j^{см.б}$  - исчисленные в ценах производителей объемы потребления, соответственно, автобензина, дизельного топлива и смазочных масел в  $j$ -м виде потребления (промежуточного или конечного, за исключением экспорта), эти величины приведены в таблице П 1.1.

Значения акциза на газ, вошедшие в отчетный межотраслевой баланс, выявлены следующим образом. Ставка акциза на газ, реализуемый всем российским потребителям, кроме физических лиц, в отчетном периоде была равна, в соответствии со ст. 193 «Налогового кодекса», 15%. Газ, реализуемый российским физическим лицам, (то есть, в терминах межотраслевого баланса - домашним хозяйствам), акцизом не облагался (ст. 183). Таким образом, акциз на газ, потребляемый домашними хозяйствами, ра-

вен 0. Ставка акциза на газ, реализованный на экспорт в страны СНГ – 15%, экспорт в другие страны – 30%. Для того, чтобы определить среднюю ставку акциза на экспортируемый газ, надо знать объемы экспорта в стоимостном выражении в страны СНГ и в другие страны. Такие данные в статистических сборниках Госкомстата РФ не публикуются, а публикуются только данные об объемах экспорта в эти две группы стран в натуральном исчислении (млрд. м<sup>3</sup>). В 2000 г. эти объемы составляли: в страны СНГ – 51 млрд. м<sup>3</sup>, в остальные страны – 134 млрд. м<sup>3</sup>. Учитывая, что, по экспертным оценкам, средние экспортные цены на газ при продаже его за пределы СНГ в несколько раз выше, чем при продаже его в страны СНГ, можно без большой погрешности принять, что средняя ставка акциза на весь экспортируемый газ равна 0,285.

Исходя из этого, значения акциза на газ, вошедшие в отчетный межотраслевой баланс, определяются по формуле

$$A_j^{газ.б} = CmA_j^{газ.б} X_{газj}^б \quad \forall j, \quad (3.3)$$

где  $X_{газj}^б$  - объем потребления газа в  $j$ -м виде использования;

$$CmA_j^{газ.б} = \begin{cases} 0,15 & \text{для всех } j, \text{ кроме } j = j_{\text{эк}} \quad n+1 \\ & \text{и } j = j_{\text{экп}} \quad n+6 \\ 0 & \text{для } j = j_{\text{дх}} \quad n+1; \\ 0,285 & \text{для } j = j_{\text{экп}} \quad n+6. \end{cases} \quad (3.4)$$

Величиной акциза на приобретение на первичном рынке отечественных автомобилей с двигателем, имеющим мощность более 90 л.с., можно пренебречь. Тогда все остальные акцизы сводятся к акцизам на алкогольную и табачную продукцию. Оба эти вида продукции входят в позицию «Продукты пищевой промышленности». Общую величину этих последних акцизов будем определять как разность между общей величиной всех акцизов и суммой определенных выше акцизов на ГСМ и на газ. Вопрос о распределении общей величины акциза на алкогольную и табачную продукцию по потребителям не возникает – практически весь этот акциз относится на потребление продуктов пищевой промышленности домашними хозяйствами. Общая величина всех поступивших в бюджет акцизов приведена в [6, таблица 2.18]. Тогда

$$A^{алк.б} = A^б - \sum_{j \neq j_{\text{экс}}} A_j^{нп.б} - \sum_{j \neq j_{\text{экс}}} A_j^{газ.б}, \quad (3.5)$$

где  $A^б$  - сумма всех акцизов, поступивших в бюджет в базовом периоде.

Вся величина  $A^{алк.б}$  уплачивается домашними хозяйствами, поэтому

$$A_j^{алк.б} = A^{алк.б} \text{ при } j = j_{\text{дх}};$$

$$A_j^{алк.б} = 0 \text{ при все остальных } j,$$

$$\text{кроме } j = j_{\text{дх}} \text{ и } j = j_{\text{экс}}. \quad (3.6)$$

Расчетная условная ставка акциза, применяемая к общей стоимости продукции пищевой промышленности, использованной домашними хозяйствами, равна

$$CmA_j^{алк.б} = \frac{A_{j_{\text{дх}}}^{алк.б}}{X_{инпj_{\text{дх}}}^б} \text{ для } j = j_{\text{дх}};$$

$$CmA_j^{алк.б} = 0 \text{ для всех остальных } j, \quad (3.7)$$

где  $X_{инпj_{\text{дх}}}^б$  - затраты домашних хозяйств на приобретение продукции пищевой промышленности в базовом периоде.

### 3.4. Методика определения расчетных значений объема и ставки НДС

Отдельно для каждой отрасли (вида производства), являющейся в соответствии с Налоговым Кодексом плательщиком НДС, определяется «теоретическое» значение невычитаемого НДС по формуле

$$\text{НДС}_j^{m.б} = \text{СтНДС}_j^{m.б} (X_j^б - X_j^{б.экс}) - \sum_{i=1}^n \text{СтНДС}_i^{m.б} X_{ij}^б,$$

$$\text{для } j \in J^{\text{НДС}}, \quad (3.8)$$

где  $\text{НДС}_j^{m.б}$  - «теоретическое» значение невычитаемого НДС, посчитанное для базисных условий (отчетного периода);

$\text{СтНДС}_j^{m.б}$ ,  $\text{СтНДС}_i^{m.б}$  - «теоретическое» значение налоговой ставки по  $j$ -й,  $i$ -й продукции в базисных условиях;

$X_j^б$  - объем реализации  $j$ -й продукции в базисных условиях, исчисленный в «основных» ценах;

$X_j^{б.экс}$  - исчисленная в «основных» ценах стоимость продукции, реализованной на экспорт;

$X_{ij}^б$  - исчисленная в «основных» ценах стоимость продукта  $i$ , использованного в производстве продукта  $j$ ;

$J^{\text{НДС}}$  - множество отраслей (видов производств), являющихся плательщиками НДС.

В качестве «теоретического» значения налоговой ставки в базисных условиях принято для всех видов продукции, облагаемой НДС, кроме продукции пищевой промышленности, значение 0,2, а для продукции пищевой промышленности - 0,1. Такие значения были установлены в 2000 г. (для которого имеется отчетный межотраслевой баланс) по отношению к преобладающей части видов продукции, входящих в соответствующие позиции межотраслевого баланса. Не являлись плательщиками НДС производители некоторых видов услуг, в основном, социального характера.

### 3.5. Методика определения расчетных ставок импортных пошлин

Фактическая стоимость каждого вида импортных продуктов, использованных в производстве каждого из видов отечественной продукции и в каждом из видов конечного использования, содержится в готовом виде в «Таблице использования импортных товаров и услуг в основных ценах», входящей в состав комплекта таблиц «Затраты-Выпуск», разрабатываемых и публикуемых Роскомстатом РФ (в 2000 г. - Госкомстатом РФ). Фактическая величина поступивших в бюджет РФ импортных пошлин, отдельно по каждому виду импортной продукции содержится в «Таблице «Затраты - Выпуск в ценах покупателей»» в столбце «Налоги на импорт». Первую из упомянутых таблиц обозначим  $\text{Имп} = (\text{имп}_{ij})_{\substack{i=1, \dots, n \\ j=1, \dots, n, n+1, \dots, n+k}}$ , совокупность общих объемов импорта каждого из продуктов представим в виде вектора-столбца

$$\text{ИмпС} = (\text{ИмпС}_i)_{i=1, \dots, n},$$

где

$$\text{ИмпС}_i = \sum_{j=1}^{n+k} \text{имп}_{ij}.$$

Столбец «Налоги на импорт» обозначим  $\text{Нимп} = (\text{нимп}_i)_{i=1, \dots, n}$ . Примем, что условная расчетная ставка импортной пошлины на продукт  $i$  равна

$$\text{СтИмп}_i = \frac{\text{Нимп}_i}{\text{ИмпС}_i}.$$

### 3.6. Увязка расчетных ставок налогов с отчетными данными об объемах собранных налогов

В силу принятого нами способа построения расчетных ставок акцизов и импортных пошлин применение этих ставок к отчетным значениям объемов использования соответствующих продуктов обеспечивает требуемую увязку.

Иначе дело обстоит с НДС - необходимая увязка принятым способом определения ставок автоматически не обеспечивается. Чтобы такую увязку обеспечить, определим по принятым «теоретическим» ставкам общий объем НДС, который должен был бы быть собран по экономике в целом и сопоставим полученное расчетное значение с фактическим. Отношение этих двух значений общего объема НДС будем рассматривать как корректирующий коэффициент, обеспечивающий эту конкретную увязку. Тогда откорректированное по рассматриваемому здесь условию значение ставки НДС равно

$$\text{СтНДС}_j^к = \text{СтНДС}_j^{m.б} \frac{\text{НДС}^{\phi.б}}{\sum_{j \in J^{\text{НДС}}} \text{НДС}_j^{m.б}} \quad \forall j \in J^{\text{НДС}}, \quad (3.9)$$

где  $\text{НДС}^{\phi.б}$  - общая величина налога на добавленную стоимость, фактически поступившая в консолидированный государственный бюджет России в базовом периоде.

Теперь выполнены все условия равенства расчетных величин общего объема каждого из видов рассматриваемых нами налогов их фактическим значениям. Это необходимо, однако недостаточно - кроме того, надо обеспечить совпадение расчетных и фактических значений суммы всех видов налогов, то есть общей величины чистых налогов на использованные в производстве и конечном потреблении продукты, отдельно по каждой клетке отчетной таблицы «Чистые налоги на использованные продукты».

Общая величина чистых налогов на использованные продукты представляет собой, в общем случае, сумму импортной пошлины, акциза и налога на добавленную стоимость. При этом акциз входит только в налоги на использованные подакцизные товары, НДС входит в состав налога на продукты, реализация которых облагается НДС, использованные только теми покупателями, которые сами не являются плательщиками НДС. «Теоретическая» удельная величина чистых налогов в расчете на единицу объема использованного продукта равна:

$$\text{нп}_{ij}^{\#} = \text{СтИмп}_i + \text{СтА}_{ij} + \text{СтНДС}_i^к, \quad \forall i \text{ и для } j \notin J^{\text{НДС}}$$

$$\text{нп}_{ij}^{m.б} = \text{СтИмп}_i + \text{СтА}_{ij}, \quad \forall i \text{ и для } j \in J^{\text{НДС}}, \quad (3.10),$$

где

$$CmA_{ij} = \begin{cases} CmA_{j}^{нп.б} & \text{для } i = i_{нп} \quad \forall j \\ CmA_{j}^{зав.б} & \text{для } i = i_{зав} \quad \forall j \\ CmA_{j}^{алк.б} & \text{для } i = i_{нп}, \Rightarrow j \quad j_{ох} \quad n+1 \\ 0 & \text{для всех остальных } i, j \end{cases} \quad (3.11)$$

Фактические значения удельной величины суммы всех чистых налогов в расчете на единицу стоимости использованного продукта для каждой клетки межотраслевого баланса равно

$$нп_{ij}^{ф.б} = \frac{НП_{ij}^б}{X_{ij}^б}, \quad (3.12)$$

где

$НП_{ij}^б$  – значение величины чистых налогов на продукт  $i$ , использованный по направлению  $j$ , то есть в производстве  $j$  – го продукта ( $j = 1, \dots, n$ ) или в  $k$  – м виде конечного использования ( $j = n+1, \dots, n+k$ );

$X_{ij}^б$  – объем (в стоимостном выражении в основных ценах) продукта  $i$ , использованного по направлению  $j$ .

Величины  $НП_{ij}^б$  и  $X_{ij}^б$  берутся из отчетного межотраслевого баланса.

Для дальнейшего нам потребуются значения долей акциза на нефтепродукты и налога на добавленную стоимость в общей величине удельных чистых налогов. Эти доли равны:

Доля акциза на нефтепродукты

$$\eta_{ij}^{анп} = \begin{cases} \frac{CmA_{j}^{нп}}{нп_{ij}^{ф.б}} & \text{для } i = i_{нп} \text{ и } \forall j \\ 0 & \text{для всех } i \neq i_{нп} \end{cases} \quad (3.13)$$

Доля налога на добавленную стоимость

$$\eta_{ij}^{ндс} = \begin{cases} \frac{CmHDC_i^к}{нп_{ij}^{ф.б}} & \forall i \text{ и } j \notin J^{ндс} \\ 0 & \forall i \text{ и } j \in J^{ндс} \end{cases} \quad (3.14)$$

#### 4. ВКЛЮЧЕНИЕ ФИНАНСОВЫХ ПОТОКОВ, ФОРМИРУЮЩИХ ДОРОЖНЫЙ ФОНД, В МОДЕЛЬ ПРОГНОЗНОГО МЕЖОТРАСЛЕВОГО БАЛАНСА

По условиям рассматриваемой задачи в прогнозируемом периоде из числа налоговых параметров могут измениться ставка акциза на ГСМ и ставка налога на добавленную стоимость. Соответственно могут меняться общие объемы этих платежей, поступающие в консолидированный бюджет России.

Для целей нашего расчета требуется определить прогнозные значения следующих величин:

- общая сумма акциза на нефтепродукты,
- общая сумма налога на добавленную стоимость,
- удельная величина чистых налогов на продукты, использованные в производстве и потреблении.

Расчет прогнозных значений акциза на нефтепродукты выполняется по формуле

$$A_j^{нп.прог} = H^{нп.прог} X_{i_{нп}j}^{прог} (\alpha_{аб,j} + \alpha_{дм,j} + \alpha_{см,j}) \quad \forall j, \quad (4.1)$$

где

$A_j^{нп.прог}$  – сумма акциза на нефтепродукты, использованные в  $j$  – м виде потребления (промежуточного или конечного, за исключением экспорта);

$H^{нп.прог}$  – прогнозируемая (искомая) ставка акциза на нефтепродукты;

$X_{i_{нп}j}^{прог}$  – прогнозируемый объем потребления нефтепродуктов в  $j$  – м виде потребления;

$\alpha_{аб,j}$ ,  $\alpha_{дм,j}$ ,  $\alpha_{см,j}$  – доли, соответственно, автобензина, дизельного топлива и смазочных масел в общем объеме потребления нефтепродуктов в  $j$  – м виде их использования (берутся по данным таблицы П 1.1).

Прогнозируемая величина общей суммы налога на добавленную стоимость равна

$$HDC^{прог} = \sum_{j \in J^{ндс}} * \left( CmHDC_j^{прог} (X_j^{прог} - X_j^{прог.экс}) - \sum_{i=1}^n CmHDC_i^{прог} X_{ij}^б \right). \quad (4.2)$$

Прогнозируемые значения удельных величин чистых налогов на продукты, использованные в производстве и в конечном потреблении, определяются по формуле

$$нп_{ij}^{прог} = нп_{ij}^{ф.б} * \left( 1 + \eta_{ij}^{анп} \left( \frac{CmA_j^{нп.прог}}{CmA_j^{нп.б}} - 1 \right) + \eta_{ij}^{ндс} \left( \frac{CmHDC_i^{прог}}{CmHDC_i^{ф.б}} - 1 \right) \right). \quad (4.3)$$

#### 5. МЕТОДИКА УЧЕТА ИЗМЕНЕНИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ АВТОМОБИЛЕЙ В МОДЕЛИ ПРОГНОЗНОГО МЕЖОТРАСЛЕВОГО БАЛАНСА

Намечаемое на прогнозируемый период изменение технико-эксплуатационного состояния автомобильных дорог имеет непосредственным своим следствием изменение скоростей движения потоков грузовых автомобилей, автобусов и легковых автомобилей. Это ведет к изменению себестоимости перевозок и производительности грузовых автомобилей и автобусов, а, следовательно, и численностей их эксплуатируемых парков. Предполагая, что для легковых автомобилей суммарное за год время нахождения их в движении остается постоянным, изменение их средней скорости движения приводит к пропорциональному изменению величины их годового пробега. Указанные последствия изменения технико-эксплуатационного состояния дорог должны быть отражены в модели прогнозного межотраслевого баланса. Разработана следующая методика учета этих факторов.

1. По формуле вида  $e = a + \frac{b}{v}$ , где  $a$  и  $b$  – коэффициенты, значения которых получены осреднением по трем группам автомобилей – грузовым, автобусам и



легковым,  $v$  – средняя скорость движения соответствующего потока автомобилей, определяются расчетные значения себестоимости 1 автомобиле-км при исходном и прогнозируемом транспортно-эксплуатационном состоянии сети дорог. Эти значения обозначим, соответственно,  $e_0^g, e_0^a, e_0^n$  и  $e_1^g, e_1^a, e_1^n$ .

2. Коэффициенты прямых затрат столбцов «грузовой автомобильный транспорт» и «пассажирский автомобильный (автобусный) транспорт» умножаем на

корректирующие множители  $\left(1 - \delta^{ez} \left(1 - \frac{e_1^g}{e_0^g}\right)\right)$  и

$\left(1 - \delta^{ea} \left(1 - \frac{e_1^a}{e_0^a}\right)\right)$  соответственно, где  $\delta^{ez}$  и  $\delta^{ea}$  -

доли объема транспортной работы, выполняемой автомобилями, относящимися к отрасли «автомобильный транспорт», на внегородских дорогах.

3. Указанные в п. 2 столбцы описывают, в соответствии с принятой методологией формирования межотраслевого баланса, одноименные «хозяйственные отрасли». Состав этих отраслей значительно шире, чем используемое в транспортной статистике понятие «транспорт общего пользования», но в то же время значительно уже, чем совокупность всех автомобилей, работающих в отраслях экономики. Ни в транспортной, ни в общеэкономической статистике в их нынешнем состоянии нет никаких данных о распределении парка автомобилей необщего пользования по отраслям экономики, ни, тем более, об аналогичном распределении объема транспортной работы этого парка. Однако эти данные необходимы для корректировки столбцов, относящихся к отраслям, использующим парк необщего пользования в своих технологических процессах, поэтому в настоящей работе использованы экспертные оценки этих показателей. Такие оценки основаны на сопоставлении имеющихся в транспортной статистике данных о численности парков общего и необщего пользования, а также о себестоимости перевозок в автомобилях общего пользования. Кроме того, используются имеющиеся в отчетном межотраслевом балансе данные об общей величине затрат на эксплуатацию автомобилей (раздельно – грузовых и автобусов) по хозяйственным отраслям «грузовой автомобильный транспорт» и «пассажирский автомобильный транспорт». Очерченная кратко выше методика экспертных оценок реализована следующим образом:

а. Предполагаем, что численность парка, относящегося в отчетном периоде к хозяйственной отрасли «автомобильный транспорт», пропорциональна затратам на его эксплуатацию:

$$N^{xam} = N^{on} \frac{\mathfrak{E}^{xam}}{\mathfrak{E}^{on}}, \quad (5.1)$$

где:

$N^{xam}$  – численность парка, относящегося к хозяйственной отрасли «автомобильный транспорт»;

$N^{on}$  – численность парка общего пользования, данные берутся из транспортной статистики;

$\mathfrak{E}^{xam}$  – расходы по эксплуатации парка, относящегося к хозяйственной отрасли «автомобильный транспорт», данные берутся из межотраслевого баланса;

$\mathfrak{E}^{on}$  – расходы по эксплуатации парка общего пользования, данные берутся из транспортной статистики.

Все использованные в этой формуле величины определяются раздельно для грузового и пассажирского (автобусного) автотранспорта. Величины, относящиеся к грузовому автотранспорту, помечаются дополнительным верхним индексом « $g$ », относящиеся к автобусному – индексом « $a$ ».

b. Численность парка автомобилей необщего пользования, принадлежащих в совокупности всем отраслям, кроме хозяйственной отрасли «автомобильный транспорт» равна

$$N^{nnp} = N^g - N^{xam}, \quad (5.2)$$

где  $N^g$  – общая численность всего парка автомобилей (раздельно грузовых, автобусов)

с. Экспертно, с учетом характера технологий, используемых в отраслях экономики, устанавливаются доли общей численности парка необщего пользования, принадлежащие каждой из отраслей, кроме отрасли «автомобильный транспорт» -  $\gamma_j^{nnp,2}$  и

$\gamma_j^{nnp,a}$ . Естественно, устанавливаемые значения этих долей должны удовлетворять условиям  $\sum_j \gamma_j^{nnp,2} = 1$  и  $\sum_j \gamma_j^{nnp,a} = 1$ .

d. Коэффициенты прямых затрат в столбцах, относящихся к отраслям, использующим в своих технологических процессах автомобили необщего пользования, корректируются следующим образом.

i. Расход продукта  $i$  на производство продукта  $j$ , то есть величина  $X_{ij}$ , включает в себя расход на все элементы технологического процесса, в том числе и на эксплуатацию автомобилей необщего пользования, используемых в этом технологическом процессе. Представим  $X_{ij}$  в виде:

$$X_{ij} = X_{ij}^{ocm} + X_{ij}^{ammz} + X_{ij}^{amma}, \quad (5.3)$$

где

$X_{ij}^{ammz}$  – часть расхода продукта  $i$  на производство продукта  $j$ , затрачиваемая на эксплуатацию и ремонт грузовых автомобилей, используемых в технологическом процессе производства продукта  $j$ ;

$X_{ij}^{amma}$  – то же на эксплуатацию и ремонт автобусов;

$X_{ij}^{ocm}$  – остальные расходы продукта  $i$  на производство продукта  $j$ .

ii. Примем допущение, что удельные в расчете на 1 автомобиль затраты на эксплуатацию и текущий ремонт для автомобилей, используемых в технологических процессах отраслей, имеют такую же величину и структуру, как и для автомобилей, относящихся к отрасли «автомобильный транспорт». Тогда

$$X_{ij}^{amm} = \gamma_j^{nnp} N^{nnp} \frac{X_{ijam}}{N^{xam}}. \quad (5.4)$$

iii. Изменение транспортно-эксплуатационного состояния сети автомобильных дорог общего пользования оказывает влияние на затраты только тех автомобилей, которые работают на внегородских дорогах общего пользования, в состав которых не входят внутригородские дороги, внутризаводские дороги, внутренние дороги сельскохозяйственных предприятий, карьеров, лесовозные дороги и т. п. Обозначим долю парка техно-

логических автомобилей, работающих на дорогах общего пользования,  $\xi_j^{доп}$ , а затраты  $i$ -го продукта на работу этих автомобилей  $X_{ij}^{amm.доп}$ . Тогда

$$X_{ij}^{amm.доп} = \xi_j^{доп} X_{ij}^{amm} \quad (5.5)$$

Все использованные в формулах (5.4) и (5.5) величины определяются отдельно для грузового и пассажирского (автобусного) автотранспорта. Величины, относящиеся к грузовому автотранспорту, помечаются дополнительным верхним индексом «z», относящиеся к автобусам – индексом «a».

iv. Затраты отрасли  $j$  на приобретение продукта  $i$ , с учетом корректировки их в связи с изменением себестоимости работы автомобилей не общего пользования, используемых в технологическом процессе производства продукта  $j$ , работающих на автодорогах общего пользования, можно определить по формуле

$$X_{ij}^1 = X_{ij}^0 - X_{ij}^{ammz.доп} \left(1 - \frac{e_1^z}{e_0^z}\right) - X_{ij}^{amma.доп} \left(1 - \frac{e_1^a}{e_0^a}\right), \quad (5.6)$$

где величины  $X_{ij}^{ammz.доп}$  и  $X_{ij}^{amma.доп}$  определяют по формулам (5.4) - (5.5) отдельно по грузовым автомобилям и автобусам.

v. Новые значения коэффициентов прямых затрат, учитывающие влияние изменения технико-эксплуатационного состояния внегородских автомобильных дорог на затраты по эксплуатации и ремонту автомобилей, используемых непосредственно в технологических процессах производства продуктов, равны

$$a_{ij}^1 = a_{ij}^0 * \left(1 - \frac{a_{ijamz}^0}{a_{ij}^0} \xi_j^{доп,z} \gamma_j^{пнп,z} \frac{X_{jza}}{X_j} \left(1 - \frac{e_1^z}{e_0^z}\right) \left(\frac{N^{e,z}}{N^{оп,z}} \frac{\Xi^{оп,z}}{\Xi^{x,z}} - 1\right) - \frac{a_{ijama}^0}{a_{ij}^0} \xi_j^{доп,a} \gamma_j^{пнп,a} \frac{X_{jaa}}{X_j} \left(1 - \frac{e_1^a}{e_0^a}\right) \left(\frac{N^{e,a}}{N^{оп,a}} \frac{\Xi^{оп,a}}{\Xi^{x,a}} - 1\right)\right). \quad (5.7)$$

## 6. ПРОГРАММНЫЙ КОМПЛЕКС, РЕАЛИЗУЮЩИЙ РАЗРАБОТАННУЮ МОДЕЛЬ

В настоящей работе ввод исходных данных, их первичная обработка и вывод конечных результатов решения реализуются с помощью соответствующих блоков («рабочих книг», «листов») EXCEL, а расчет ядра модели - прогнозного межотраслевого баланса – запрограммирован в системе MATLAB 7, которая имеет специальные хорошо развитые средства обмена информацией с EXCEL.

В системе MATLAB 7 запрограммированы следующие модули, каждый из которых представляет отдельный так называемый «М-файл»:

1. расчет матриц цененок в исходном балансе;
2. вычисление коэффициентов прямых и полных затрат в базовых ценах;
3. вычисление коэффициентов прямых и полных затрат в текущих ценах
4. вычисление таблиц цененок для расчета\_01;
5. расчет вектора использования продуктов домашними хозяйствами;

6. расчет матрицы конечного использования продуктов другими секторами, кроме домашних хозяйств;
7. расчет прогнозного межотраслевого баланса;
8. программа, организующая последовательный вызов и исполнение модулей в порядке, определяемом реализуемым алгоритмом.

## 7. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫХ РАСЧЕТОВ, ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ УРОВНЕЙ ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА НА МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ РОССИИ

### 7.1. Содержание расчетов

Экспериментальный расчет выполнен для некоторого экспертно сформированного варианта развития сети автомобильных дорог России в период 2006-2015 г.г., именуемого далее для краткости «Программа». Принято, что затраты на реализацию программы составляют 1,5% от объема ВВП соответствующего года. В соответствии с п. 1 в качестве результата реализации «Программы» принята сумма величин прироста ВВП России, прироста потребительского эффекта от увеличения скорости легковых автомобилей, снижения потерь, связанных с ДТП и с воздействием автотранспорта на окружающую среду. Все указанные значения приростов положительных и снижения негативных результатов определены по сравнению с вариантом, предусматривающим затраты, составляющие 70% по сравнению с величиной, предусмотренной в «Программе». Последний вариант в дальнейшем называется «базовым». Принятые для расчета эффектов значения затрат на реализацию рассматриваемых вариантов развития сети и скоростей движения автомобилей, обеспечиваемых при реализации каждого из вариантов, приведены в таблицах 7.1 – 7.3.

### Расчет изменения себестоимости перевозок и производительности

Формула для вычисления себестоимости  $c = a + b/v$

	Принятые значения коэффициентов	
	a	b
Грузовые автомобили	1,83	338,56
Автобусы	4,13	278,45
Легковые автомобили	0,67	75,44

Формула для вычисления индекса производительности  $1 + (lck - 1) * d$ ,

где  $lck$  – индекс скорости ;  
 $d$  – доля времени в движении в годовом бюджете времени инвентарного парка.

### НОРМАТИВЫ, ПРИНЯТЫЕ ДЛЯ РАСЧЕТА ИНДЕКСА ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ В 2010 ГОДУ

	Доля времени в движении в годовом бюджете времени инвентарного парка
грузовые автомобили	0,56
автобусы	0,67

Таблица 7.1

ПЕРЕСЧЕТ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ПОДПРОГРАММЫ В ЦЕНЫ 2001 Г.

		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	всего за период 2002-2010
Индекс среднегодовых цен к предыдущему году		1,000	1,165	1,157	1,143	1,120	1,100	1,080	1,070	1,060	1,050	1,050	
Индекс цен к 2001 г.		0,859	1,00	1,157	1,322	1,481	1,629	1,759	1,882	1,995	2,095	2,200	
Всего затрат по данным подпрограммы "Автомобильные дороги" в действующих ценах, млрд. руб.				184,3	200,6	188,8	214,2	268,6	363,4	472,0	602,1	763,3	3 257,2
Рекомендуемый вариант - всего затрат по программе в ценах 2001 г. по данным подпрограммы "Автомобильные дороги", млрд. руб.				159,3	151,7	127,5	131,5	152,7	193,1	236,5	287,4	347,0	1 786,5
Рекомендуемый вариант - всего затрат по программе в ценах 2001 г. при постоянном темпе роста по годам, млрд. руб.				139,6	149,1	169,2	192,0	201,6	213,7	226,5	240,1	254,5	1 786,5
Базовый вариант - в сумме за 2002-2010 г.г. на 30% меньше, чем по "Национальной программе" при постоянном темпе роста в 2006-2010 г.г., млрд. руб.				98,2	104,8	119,0	135,0	141,8	150,3	159,3	168,8	179,0	1256,1
ВВП	в действующих ценах	7 305,6	8 943,6	10 817,5	13 201,1	16 778,8							
	в ценах 2001 г.	8 509,7	8 943,6	9 349,5	9 983,9	11 330,1	12 857,78	13 500,67	14 310,71	15 169,35	16 079,51	17 044,28	119 625,8
Темп роста ВВП, исчисленного в постоянных ценах				1,0454	1,0678	1,1348	1,05	1,06	1,06	1,06	1,06	1,06	
Доля затрат на автомобильное дорожное хозяйство по отношению к ВВП	Рекомендуемый вариант			1,70%	1,52%	1,13%	1,02%	1,13%	1,35%	1,56%	1,79%	2,04%	1,49%
	Базовый вариант			1,05%	1,05%	1,05%	1,05%	1,05%	1,05%	1,05%	1,05%	1,05%	1,05%

Таблица 7.2

ВАРИАНТ ПРОГРАММЫ "БАЗОВЫЙ"

	Скорости движения автомобилей			Индекс скорости в 2010 году	
	2005	2010		При отказе от реализации программы	При реализации программы
		При отказе от реализации программы	При реализации программы		
Грузовые автомобили	54	x	58,0	x	1,074
Автобусы	54	x	58,0	x	1,074
Легковые автомобили	68	x	72,0	x	1,059

	Расчет себестоимости			Индекс себестоимости в 2010 году	
	2005	2010		При отказе от реализации программы	При реализации программы
		При отказе от реализации программы	При реализации программы		
Грузовые автомобили	8,10	x	7,67	x	0,947
Автобусы	9,29	x	8,93	x	0,962
Легковые автомобили	1,78	x	1,72	x	0,965

	2010			
	При отказе от реализации		При реализации программы	
	Индекс скорости	Индекс производительности	Индекс скорости	Индекс производительности
Грузовые автомобили	x	x	1,074	1,041
Автобусы	x	x	1,074	1,050

Таблица 7.3

ВАРИАНТ ПРОГРАММЫ "РЕКОМЕНДУЕМЫЙ"

	скорости движения автомобилей			Индекс скорости в 2010 году	
	2005	2010		При отказе от реализации программы	При реализации программы
		При отказе от реализации программы	При реализации программы		
Грузовые автомобили	54	x	62,0	x	1,148
Автобусы	54	x	62,0	x	1,148
Легковые автомобили	68	x	78,0	x	1,147

	Расчет себестоимости			Индекс себестоимости в 2010 году	
	2005	2010		При отказе от реализации программы	При реализации программы
		При отказе от реализации программы	При реализации программы		
Грузовые автомобили	8,10	x	7,29	x	0,900
Автобусы	9,29	x	8,62	x	0,928
Легковые автомобили	1,78	x	1,64	x	0,920

	Расчет производительности автомобиля			
	При отказе от реализации		При реализации программы	
	Индекс скорости	Индекс производительности	Индекс скорости	Индекс производительности
Грузовые автомобили	x	x	1,148	1,083
Автобусы	x	x	1,148	1,099

Эффект, то есть разность суммы всех результатов и затрат, определен в сумме за жизненный цикл развития сети и последующей ее эксплуатации – за период с 2006 года по 2035 год, то есть с начала работ по развитию сети до их завершения в 2015 году и затем еще в течение 20 лет эксплуатации сети при условном сохранении ее состояния, достигнутого в 2015 году. Инвестиции в развитие и улучшение сети учитываются на протяжении периода действия «Программы», то есть с 2006 по 2015 год. Расходы на содержание и ремонт сети в период 2006 – 2015 г.г. приняты по данным «Программы», а соответствующие годовые показатели в периоде 2016-2035 г.г. учтены в размере, составляющем постоянную долю от годового объема ВВП соответствующих лет. Естественно, что при расчетах показателей эффективности все затраты и результаты исчисляются в постоянных ценах, в работе приняты цены 2005 г.

Выполненные в ИСА РАН специальные исследования показали, что величина народно-хозяйственного эффекта, порождаемого ресурсосбережением в какой-либо одной отрасли, существенно зависит от вида источника финансирования мероприятий, обеспечивающих это ресурсосбережение. Рассматриваемые в настоящей работе мероприятия по улучшению сети автомобильных дорог в подавляющей части финансируются из консолидированного бюджета Российской Федерации. В этом случае, как это следует из результатов упомянутого выше исследования, весьма существенно – осуществляется ли увеличение финансирования дорожного хозяйства в пределах сложившейся общей величины расходов государственного бюджета или эта общая величина возрастает на величину прироста расходов на дорожное хозяйство. В последнем случае в экономике страны возникает мультипликативный эффект, в результате которого рост ВВП оказывается в 2,5-3,5 раза выше, чем при увеличении расходов на дорожное хозяйство без увеличения общей величины расходов государственного бюджета. Ввиду отсутствия в настоящее время надежных данных о будущих способах финансирования прироста расходов на дорожное хозяйство – в пределах сложившейся общей величины расходов бюджета или с одновременным увеличением последних – в настоящей работе расчеты по модели межотраслевого баланса выполнены в двух вариантах – с учетом и без учета мультипликативного эффекта.

Для анализа результатов расчетов необходимо знать подразделение общей величины полученного эффекта по факторам – снижение себестоимости автомобильных перевозок, расширение бизнеса, вызванное снижением себестоимости и повышением скорости этих перевозок, снижением упоминавшихся выше негативных эффектов. В целях выделения той части эффекта, которая непосредственно связана со снижением себестоимости автомобильных перевозок, в каждом из указанных выше вариантов –

«базовом» и предусмотренном «Программой» – расчеты по модели межотраслевого баланса выполнены для двух подвариантов – когда учитывается только непосредственный эффект снижения себестоимости и когда учитывается весь совокупный эффект. Всего, таким образом, выполнены 4 варианта расчетов по модели межотраслевого баланса – с учетом и без учета мультипликатора, а для каждого из них рассчитаны весь совокупный эффект и та часть его, которая получена автотранспортом.

## 7.2. Результаты расчетов

Результаты расчета величины ЧДД и других показателей эффективности «Программы» для одного из вариантов – совокупный эффект от всех факторов с учетом мультипликатора – приведены в полном объеме в приложении 3. Аналогичные таблицы для остальных 3 вариантов расчета не приведены в целях экономии места. Сводка результатов расчета, соответствующего финансированию половины всего прироста затрат на дорожное хозяйство за счет соответствующего увеличения общей суммы расходов государственного бюджета, приведена в таблице 7.4.

Анализ данных таблицы 7.4 позволяет сделать следующие выводы об эффективности рассматриваемого варианта «Программы». Даже без учета мультипликативного эффекта этот вариант эффективен, так как имеет положительное значение ЧДД. Тот факт, что значение ЧДД невелико по сравнению с затратами, не должен вводить в заблуждение о, якобы, низкой эффективности «Программы». В действительности любое, даже малое превышение нулевого значения ЧДД, говорит о том, что эффективность проекта превышает нормативное значение, и, значит, его эффективность вполне достаточна. Об этом говорит и полученное значение внутренней нормы доходности, которое превышает принятое в работе нормативное значение дисконта.

Следует, однако, отметить, что доля снижения транспортных издержек в общей величине результата в сфере транспорта оказалась меньше 10%. Не на много большим оказался и результат активизации бизнеса. Детальный анализ показал, что это является следствием весьма малого прогнозируемого роста скорости движения потока автомобилей. По-видимому, при дальнейшей работе над планами улучшения автомобильных дорог следует уделить больше внимания обоснованному определению главного результата улучшения дорог – роста скорости и разработке мер по формированию более тесной связи между объемом средств, выделяемых на улучшение автомобильных дорог, и достигаемым при этом ростом скорости.

**Таблица 7.4**  
**СВОДКА РЕЗУЛЬТАТОВ РАСЧЕТА<sup>5 6</sup>**

Показатели	Значения*	
	Без учета мультипликатора	С учетом мультипликатора**
1. Общий объем финансирования Программы модернизации и развития дорожной сети за период 2006-2015 гг., млрд руб., всего	751,3	751,3
2. Результат в сфере транспорта, всего, млрд руб., в том числе:	642,2	1146,4
2.1. Потребительский эффект от повышения скорости движения легковых автомобилей	350,4	350,4
2.2. Эффект от снижения транспортных эксплуатационных издержек	87,2	591,4
2.3. Эффект от уменьшения числа и тяжести последствий ДТП	204,6	204,6
3. Результат во внедорожной сфере, всего, млрд руб., в том числе:	241,0	1055,2
3.1. Эффект от снижения негативного влияния транспортно-дорожного комплекса на состояние окружающей среды	100,3	100,3
3.2. Эффект от активизации предпринимательской деятельности, снижения себестоимости товаров за счет сокращения транспортных издержек, создания дополнительных рабочих мест	140,7	954,9
4. Суммарный результат	883,2	2201,6
5. Чистый дисконтированный доход (разность "суммарный результат" - "объем финансирования"), млрд руб.	131,9	1450,3
6. Срок возврата дисконтированных затрат, лет	19,5	11,7
7. Индекс доходности	1,2	2,9
8. Внутренняя норма доходности, %	11,8%	30,8%

Анализ результатов расчета, выполненного с учетом мультипликативного эффекта, показал, что этот фактор коренным образом повышает эффективность работ по улучшению автомобильных дорог, причем достигается это, главным образом, за счет многократного увеличения результатов, связанных со снижением себестоимости автомобильных перевозок и с активизацией бизнеса. Следует, однако, подчеркнуть, что этот фактор проявляется только в том случае, если прирост затрат, выделяемых на улучшение автомобильных дорог, в значительной мере финансируется за счет увеличения общей величины расходов государственного бюджета. Этот вывод может быть адресован, в первую очередь, правительству, которое устанавливает объем расходов государственного бюджета. Руководство Росавтодора может использовать ссылку на этот фактор как дополнительный аргумент при обсуждении вопроса об объеме средств, выделяемых на автодорожное хозяйство. Рост направляемых на эту цель расходов государственного бюджета не будет влечь за собой инфляцию, так как, в конечном счете, почти все эти средства пойдут на увеличение спроса на продукты российского производства. Такой рост спроса не должен вызвать роста потребительских цен в стране, поскольку в этой сфере имеются неисполь-

<sup>5</sup> Все стоимостные значения представляют собой сумму затрат или результатов за период 2006-2035 г.г., дисконтированных (приведенных) к 2015 г.

<sup>6</sup> В предположении, что половина прироста затрат на автодорожное хозяйство финансируется за счет увеличения общего объема расходов государственного бюджета.

зуемые резервы и отечественных производственных мощностей, и рабочей силы.

## 8. ФОРМИРОВАНИЕ ОБОБЩЕННЫХ ОЦЕНОК ВЛИЯНИЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА НА ЭКОНОМИКУ РОССИИ

Выполненные в настоящей работе теоретические исследования и результаты экспериментальных расчетов по разработанной специализированной модели межотраслевого баланса позволили сформировать обобщенные оценки влияния финансирования дорожного хозяйства на экономику России, то есть на объем ВВП, представляющие собой отношения величин важнейших результатов, получаемых при улучшении транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, к величине затрат, требуемых для этого улучшения. Ориентировочные значения этих оценок следующие (в рублях на рубль затрат, вкладываемых в улучшение автомобильных дорог; оценки приведены в виде «вилки», левая граница которых соответствует отсутствию мультипликативного эффекта, правая – его наличию в размере, определяемом финансированием половины затрат за счет увеличения общего объема расходов государственного бюджета):

1. Весь эффект в сфере транспорта составляет 0,85 – 1,53 руб / руб, в том числе:
  - a) Потребительский эффект от повышения скорости движения легковых автомобилей – 0,47 руб / руб.
  - b) Эффект от снижения транспортных эксплуатационных издержек 0,12 - 0,79 руб / руб.
  - c) Эффект от уменьшения числа и тяжести последствий ДТП – 0,27 руб / руб.
2. Весь эффект во внедорожной сфере составляет 0,32 – 1,40 руб / руб, в том числе:
  - a) Эффект от снижения негативного влияния транспортно-дорожного комплекса на состояние окружающей среды – 0,13 руб / руб.
  - b) Эффект от активизации предпринимательской деятельности, снижения себестоимости товаров за счет сокращения транспортных издержек, создания дополнительных рабочих мест – 0,19 – 1,27 руб / руб.

Приведенные оценки представляют собой, по сути, соответствующие компоненты индекса доходности, естественно, что их сумма равна этому показателю. Следует предостеречь от возможных попыток рассматривать эти оценки порознь, предполагая, что можно получить один из эффектов без всей их совокупности. Это неверно, так как внося затраты, мы получаем обязательно весь комплект результатов. В то же время невозможно каким-либо логичным способом разделить общую сумму затрат на части, каждая из которых обеспечивала бы свою часть эффекта.

Практическая ценность приведенных обобщенных оценок снижается из-за весьма широкой вилки их значений по важнейшим позициям. Устранить или хотя бы существенно сузить вилки значений обобщенных оценок можно будет после проведения специальных исследований факторов, объективно определяющих долю затрат на улучшение автомобильных дорог, которую возможно и целесообразно финансировать за счет увеличения общей величины расходов государственного бюджета.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

Таблица П 1.1

РАСЧЕТ ДЕЗАГРЕГИРОВАННЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ СТРОКИ "ПРОДУКТЫ НЕФТЕПЕРЕРАБОТКИ"

	№	Продукты нефтепереработки, всего	Бензин автомобильный	Топливо дизельное	Мазут топочный	Масла смазочные	Нефтебитум дорожный жидкий	Авиакеросин	
Электро-энергетика	1	1,000	0,000	0,020	0,960	0,000	0,000	0,020	
Нефтедобы-вающая промышленность	2	1,000	0,150	0,550	0,000	0,100	0,100	0,100	
Нефтепере-рабатывающая промышленность	3	1,000	0,250	0,450	0,100	0,000	0,200	0,000	
Газовая промышленность	4	1,000	0,090	0,400	0,100	0,060	0,100	0,250	
Угольная промыш-ленность	5	1,000	0,100	0,700	0,100	0,100	0,000	0,000	
Прочая топливная про-мышленность	6	1,000	0,200	0,700	0,100	0,000	0,000	0,000	
Черная металлургия	7	1,000	0,100	0,150	0,600	0,100	0,000	0,050	
Цветная металлургия	8	1,000	0,100	0,600	0,050	0,100	0,000	0,150	
Химическая и нефтехи-мическая промыш-ленность	9	1,000	0,600	0,300	0,000	0,050	0,000	0,050	
Машино-строение и металло-обработка	10	1,000	0,100	0,650	0,050	0,150	0,000	0,050	
Лесная, деревообра-батывающая и целлю-лозно-бумажная про-мышленность	11	1,000	0,100	0,700	0,050	0,100	0,000	0,050	
Промышленность строительных материалов (включая стекольную и фарфоро-фаянсовую промышленность)	12	1,000	0,100	0,600	0,150	0,050	0,100	0,000	
Легкая промыш-ленность	13	1,000	0,400	0,500	0,000	0,050	0,000	0,050	
Пищевая промыш-ленность	14	1,000	0,300	0,600	0,000	0,050	0,000	0,050	
Прочие отрасли про-мышленности	комбикормовая промышленность	15	1,000	0,750	0,200	0,000	0,050	0,000	0,000
	полиграфическая промышленность	16	1,000	0,700	0,200	0,000	0,050	0,000	0,050
	другие отрасли промышленности	17	1,000	0,700	0,200	0,000	0,050	0,000	0,050
Строительство	18	1,000	0,100	0,600	0,000	0,100	0,200	0,000	
Сельское хозяйство	растение-водство	19	1,000	0,300	0,600	0,000	0,100	0,000	0,000
	животно-водство	20	1,000	0,700	0,200	0,000	0,100	0,000	0,000
	сельско-хозяйст-венные услуги	21	1,000	0,700	0,200	0,000	0,100	0,000	0,000
Лесное хозяйство	22	1,000	0,700	0,200	0,000	0,100	0,000	0,000	
Транспорт грузовой	Лесное хозяйство	23	1,000	0,050	0,800	0,050	0,100	0,000	0,000
	Перевозки грузов федеральным железно-дорожным транспортом	24	1,000	0,050	0,800	0,050	0,100	0,000	0,000
	Перевозки грузов федеральным железно-дорожным транспортом	25	1,000	0,250	0,650	0,00	0,100	0,000	0,000
	Трубопроводный	26	1,000	0,050	0,650	0,050	0,100	0,000	0,150
	Перевозка грузов внутренним водным транспортом	27	1,000	0,050	0,800	0,050	0,100	0,000	0,000
	Лесосплав	28	1,000	0,200	0,750	0,000	0,050	0,000	0,000
	Перевозки грузов морским транспортом	29	1,000	0,050	0,800	0,050	0,100	0,000	0,000
	Перевозки грузов авиационным транспортом	30	1,000	0,050	0,000	0,000	0,050	0,000	0,900
	Погрузочно-разгрузочные и транспортно-экспедицион-ные работы и услуги	31	1,000	0,600	0,300	0,000	0,100	0,000	0,000
	Прочие виды транспорта	32	1,000	0,050	0,800	0,050	0,100	0,000	0,000
	Транспорт пассажирский	Перевозки пассажиров железнодорож-ным транспортом в дальнем сообщении	33	1,000	0,050	0,850	0,000	0,100	0,000
Перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении		34	1,000	0,050	0,850	0,000	0,100	0,000	0,000
Городской электрический		35	1,000	0,900	0,000	0,000	0,100	0,00	0,000
Перевозка пассажиров автомобильным транспортом		36	1,000	0,800	0,100	0,000	0,100	0,000	0,000
Перевозка пассажиров внутренним вод-ным транспортом		37	1,000	0,050	0,850	0,000	0,100	0,000	0,000
Перевозки пассажиров морским транспортом		38	1,000	0,050	0,850	0,000	0,100	0,000	0,000
Перевозки пассажиров авиационным транспортом		39	1,000	0,050	0,000	0,000	0,050	0,000	0,900
Шоссейное хозяйство	40	1,000	0,050	0,200	0,100	0,050	0,600	0,000	
Связь	41	1,000	0,800	0,100	0,000	0,100	0,000	0,000	
Торговля	42	1,000	0,800	0,100	0,000	0,100	0,000	0,000	
Общественное питание	43	1,000	0,800	0,100	0,000	0,100	0,000	0,000	
Заготовки	44	1,000	0,800	0,100	0,000	0,100	0,000	0,000	
Информационно-вычисли-тельное обслу-живание	45	1,000	0,800	0,100	0,000	0,100	0,000	0,000	
Операции с недвижимым имуществом	46	1,000	0,950	0,000	0,000	0,050	0,000	0,000	
Общая коммерческая деятельность по обес-печению функци-онирования рынка	47	1,000	0,9000	0,000	0,000	0,100	0,000	0,000	

	№	Продукты нефтепереработки, всего	Бензин автомобильный	Топливо дизельное	Мазут топочный	Масла смазочные	Нефтебитум дорожный жидкий	Авиакеросин	
Геология и разведка недр, геодезическая и гидрометеорологическая службы	48	1,000	0,500	0,150	0,000	0,050	0,000	0,300	
Прочие виды деятельности по производству товаров и услуг	49	1,000	0,950	0,000	0,000	0,050	0,000	0,000	
	50	1,000	0,950	0,000	0,000	0,050	0,000	0,000	
	51	1,000	0,950	0,000	0,000	0,050	0,000	0,000	
Жилищное хозяйство	52	1,000	0,950	0,000	0,000	0,050	0,000	0,000	
Коммунальное хозяйство	53	1,000	0,103	0,503	0,229	0,075	0,090	0,000	
Непроизводственные виды бытового обслуживания населения	54	1,000	0,950	0,000	0,000	0,050	0,000	0,000	
Здравоохранение, физическая культура и социальное обеспечение	55	1,000	0,950	0,000	0,000	0,050	0,000	0,000	
Образование	56	1,000	0,950	0,000	0,000	0,050	0,000	0,000	
Культура и искусство	57	1,000	0,950	0,000	0,000	0,050	0,000	0,000	
Наука и научное обслуживание	58	1,000	0,950	0,000	0,000	0,050	0,000	0,000	
Финансы, кредит	59	1,000	0,950	0,000	0,000	0,050	0,000	0,000	
страхование	60	1,000	0,950	0,000	0,000	0,050	0,000	0,000	
Управление, общественные объединения	61	1,000	0,353	0,339	0,20	0,050	0,000	0,238	
Расходы на конечное потребление	62	1,000	0,890	0,000	0,050	0,060	0,000	0,000	
	63	домашних хозяйств	1,000	0,050	0,400	0,050	0,100	0,000	0,4000
		на коллективные услуги	1,000	0,900	0,000	0,050	0,050	0,000	0,000
	64	на индивидуальные товары и услуги	1,000	0,950	0,000	0,000	0,050	0,000	0,000
65	некоммерческих организаций, обслуживающих домашние хозяйства	1,000	0,950	0,000	0,000	0,050	0,000	0,000	
Валовое накопление основного капитала	66	1,000	0,250	0,700	0,000	0,050	0,000	0,000	
Изменение запасов материальных оборотных средств	67	1,000	0,250	0,700	0,000	0,050	0,000	0,000	
	68	1,000	0,250	0,700	0,000	0,050	0,000	0,000	
	69	1,000	0,250	0,700	0,000	0,050	0,000	0,000	
Чистое приобретение ценностей	70	1,000	0,250	0,700	0,000	0,050	0,000	0,000	
Экспорт в основных ценах	71	1,000	0,103	0,603	0,246	0,000	0,000	0,048	
Импорт в основных ценах	72	1,000	0,502	0,4999	0,000	0,000	0,000	0,000	

	№	По данным отчетного МОБ	По расчету						Всего
		Продукты нефтепереработки, всего	Бензин автомобильный	Топливо дизельное	Мазут топочный	Масла смазочные	Нефтебитум дорожный жидкий	Авиакеросин	
Электро-энергетика	1	32 870 314	0	657 406	31 555 501	0	0	657 406	32 870 314
Нефтедобы-вающая промышленность	2	8 005 541	1 200 831	4 403 048	0	800 554	800 554	800 554	8 005 541
Нефтеперерабатывающая промышленность	3	20 407 127	5 101 782	9 183 207	2 040 713	0	4 081 425	0	20 407 127
Газовая промышленность	4	1 490 274	134 125	596 110	149 027	89 416	149 027	372 569	1 490 274
Угольная промышленность	5	860 447	86 045	602 313	86 045	86 045	0	0	860 447
Прочая топливная промышленность	6	58 112	11 622	40 678	5 811	0	0	0	58 112
Черная металлургия	7	9 851 501	985 150	1 477 725	5 910 901	985 150	0	492 575	9 851 501
Цветная металлургия	8	7 247 593	724 759	4 348 556	362 380	724 759	0	1 087 139	7 247 593
Химическая и нефтехимическая промышленность	9	7 962 448	4 777 469	2 388 734	0	398 122	0	398 122	7 962 448
Машино-строение и металлообработка	10	20 442 780	2 044 278	13 287 807	1 022 139	3 066 417	0	1 022 139	20 442 780
Лесная, деревообра-батывающая и целлюлозно-бумажная промышленность	11	10 414 881	1 041 488	7 290 417	520 744	1 041 488	0	520 744	10 414 881
Промышленность строительных материалов (включая стекольную и фарфорофаянсовую промышленность)	12	7 967 083	796 708	4 780 250	1 195 062	398 354	796 708	0	7 967 083
Легкая промышленность	13	712 297	284 919	356 149	0	35 615	0	35 615	712 297
Пищевая промышленность	14	16 850 142	5 055 042	10 110 085	0	842 507	0	842 507	16 850 142
Прочие отрасли промышленности	15	129 590	97 193	25 918	0	6 480	0	0	129 590
	16	413 911	289 738	82 782	0	20 696	0	20 696	413 911
	17	993 881	695 717	198 776	0	49 694	0	49 694	993 881
Строительство	18	38 182 621	3 818 262	22 909 573	0	3 818 262	7 636 524	0	38 182 621
Сельское хозяйство	19	20 248 373	6 074 512	12 149 024	0	2 024 837	0	0	20 248 373
	20	6 128 714	4 290 100	1 225 743	0	612 871	0	0	6 128 714
	21	1 143 929	800 751	228 786	0	114 393	0	0	1 143 929

	№	По данным отчетного МОБ	По расчету							
		Продукты нефтепереработки, всего	Бензин автомобильный	Топливо дизельное	Мазут топочный	Масла смазочные	Нефтебитум дорожный жидкий	Авиакеросин	Всего	
Лесное хозяйство	22	735 938	515 156	147 188	0	73 594	0	0	735 938	
Транспорт грузовой	Лесное хозяйство	23	4 976 412	248 821	3 981 130	248 821	497 641	0	0	4 976 412
	Перевозки грузов федеральным железнодорожным транспортом	24	892 479	44 624	713 983	44 624	89 248	0	0	892 479
	Перевозки грузов федеральным железнодорожным транспортом	25	11 470 217	2 867 554	7 455 641	0	1 147 022	0	0	11 470 217
	Трубопроводный	26	1 823 460	91 173	1 185 249	91 173	182 346	0	273 519	1 823 460
	Перевозка грузов внутренним водным транспортом	27	2 017 874	100 894	1 614 300	100 894	201 787	0	0	2 017 874
	Лесосплав	28	37 479	7 496	28 109	0	1 874	0	0	37 479
	Перевозки грузов морским транспортом	29	2 589 299	129 465	2 071 439	129 465	258 930	0	0	2 589 299
	Перевозки грузов авиационным транспортом	30	3 360 285	168 014	0	0	168 014	0	3 024 257	3 360 285
	Погрузочно-разгрузочные и транспортно-экспедиционные работы и услуги	31	2 335 416	1 401 249	700 625	0	233 542	0	0	2 335 416
Прочие виды транспорта	32	146 825	88 095	44 048	0	14 683	0	0	146 825	
Транспорт пассажирский	Перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в дальнем сообщении	33	1 480 385	74 019	1 258 328	0	148 039	0	0	1 480 385
	Перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении	34	441 751	22 088	375 488	0	44 175	0	0	441 751
	Городской электрический	35	180 871	162 784	0	0	18 087	0	0	180 871
	Перевозка пассажиров автомобильным транспортом	36	4 094 787	3 275 830	409 479	0	409 479	0	0	4 094 787
	Перевозка пассажиров внутренним водным транспортом	37	414 513	20 726	352 336	0	41 451	0	0	414 513
	Перевозки пассажиров морским транспортом	38	90 475	4 524	76 904	0	9 048	0	0	90 475
	Перевозки пассажиров авиационным транспортом	39	21 438 688	1 071 934	0	0	1 071 934	0	19 294 819	21 438 688
Шоссейное хозяйство	40	2 118 981	105 949	423 796	211 898	105 949	1 271 388	0	2 118 981	
Связь	41	5 895 127	4 716 102	589 513	0	589 513	0	0	5 895 127	
Торговля	42	42 910 913	34 328 730	4 291 091	0	4 291 091	0	0	42 910 913	
Общественное питание	43	467 001	373 601	46 700	0	46 700	0	0	467 001	
Заготовки	44	321 476	257 181	32 148	0	32 148	0	0	321 476	
Информационно-вычислительное обслуживание	45	125 492	100 393	12 549	0	12 549	0	0	125 492	
Операции с недвижимым имуществом	46	712 031	676 429	0	0	35 602	0	0	712 031	
Общая коммерческая деятельность по обеспечению функционирования рынка	47	4 691 144	4 222 030	0	0	469 114	0	0	4 691 144	
Геология и разведка недр, геодезическая и гидрометеорологическая службы	48	4 085 189	2 042 594	612 778	0	204 259	0	1 225 557	4 085 189	
Прочие виды деятельности по производству товаров и услуг	металлические, неметаллические и пищевые отходы, лом	49	141 376	134 307	0	0	7 069	0	0	141 376
	металлические, неметаллические и пищевые отходы, лом	50	47 763	45 375	0	0	2 388	0	0	47 763
	вневедомственная охрана	51	843 140	800 983	0	0	42 157	0	0	843 140
Жилищное хозяйство	52	1 721 483	1 635 409	0	0	86 074	0	0	1 721 483	
Коммунальное хозяйство	53	8 494 884	874 973	4 272 927	1 945 329	637 116	764 540	0	8 494 884	
Непроизводственные виды бытового обслуживания населения	54	347 343	329 976	0	0	17 367	0	0	347 343	
Здравоохранение, физическая культура и социальное обеспечение	55	5 567 063	5 288 710	0	0	278 353	0	0	5 567 063	
Образование	56	2 227 123	2 115 767	0	0	111 356	0	0	2 227 123	
Культура и искусство	57	3 177 956	3 019 058	0	0	158 898	0	0	3 177 956	
Наука и научное обслуживание	58	3 393 077	3 223 423	0	0	169 654	0	0	3 393 077	
Финансы, кредит	59	2 337 870	2 220 976	0	0	116 893	0	0	2 337 870	
страхование	60	474 960	451 212	0	0	23 748	0	0	474 960	



	№	По данным отчетного МОБ		По расчету						
		Продукты нефтепереработки, всего	Бензин автомобильный	Топливо дизельное	Мазут топочный	Масла смазочные	Нефтебитум дорожный жидкий	Авиакеросин	Всего	
Управление, общественные объединения	61	30 161 546	10 631 945	10 227 780	612 279	1 511 093	0	7 178 448	30 161 546	
Расходы на конечное потребление	домашних хозяйств	62	7 323 710	6 518 102	0	366 186	439 423	0	0	7 323 710
	государственных учреждений	на коллективные услуги	63	0	0	0	0	0	0	0
		на индивидуальные товары и услуги	64	0	0	0	0	0	0	0
	некоммерческих организаций, обслуживающих домашние хозяйства	65	0	0	0	0	0	0	0	0
Валовое накопление основного капитала	66	0	0	0	0	0	0	0	0	
Изменение запасов материальных оборотных средств	у производителей	67	-239 047	-59 762	-167 333	0	-11 952	0	0	-239 047
	у потребителей	68	-91 699	-22 925	-64 189	0	-4 585	0	0	-91 699
	в торговле	69	24 593	6 148	17 215	0	1 230	1 230	1 230	24 593
Чистое приобретение ценностей	70	0	0	0	0	0	0	0	0	
Экспорт в основных ценах	71	121 927 811	12 558 565	73 522 470	29 994 242	0	0	5 852 535	121 927 811	
Импорт в основных ценах	72	-35 405 230	-17 738 020	-17 667 210	0	0	0	0	-35 405 230	
ВСЕГО использовано отечественных нефтепродуктов в основных ценах (распределение по видам продуктов - по данным статистических сборников)	73	484 711 790	127 479 201	192 915 292	76 584 463	29 082 707	15 510 777	43 139 349	484 711 790	
ВСЕГО использовано отечественных товаров по результатам расчета	74		127 462 167	192 907 568	76 593 232	29 099 762	15 500 167	43 148 894	484 711 790	
Расхождение между данными МОБ и расчета	75		-17 034	-7 725	8 770	17 054	-10 610	9 545	0	

Приложение 2

Таблица 2.41

Таблица 2.40

**ИСПОЛНЕНИЕ БЮДЖЕТОВ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ**

**ИСПОЛНЕНИЕ БЮДЖЕТОВ ФЕДЕРАЛЬНОГО И РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ<sup>7</sup>**

млн. рублей

Показатели	1998	1999	2000
Остаток средств на начало года	189	436	137
Поступление - всего	17 760	33 687	55 940
в том числе:			
налог на реализацию горюче-смазочных материалов	5 754	10 568	16 952
налог на пользователей автомобильными дорогами	11 851	22 775	38 438
прочие	155	344	550
Расходование - всего	19 544 <sup>8</sup>	33 750	55 348
в том числе на:			
субвенции и дотации территориальным фондам	6 830	8 146	7 756
финансирование дорожного хозяйства	12 695	25 028	42 064
в том числе:			
текущие расходы	5 810	8 168	13 810
из них:			
содержание и ремонт автомобильных дорог и сооружений на них	5 398	76 03	13 117
расходы на управление автомобильными дорогами	412	565	693
капитальные вложения	6885	16860	28254
из них:			
строительство и реконструкция	6 668	16 388	28 066
приобретение техники	217	472	188
резерв средств фонда	19	28	25
прочие		548	5503

Показатели	1998	1999	2000	2001
Поступление - всего	530 66	101 573	168 081	113 805
в том числе:				
налог на реализацию горюче-смазочных материалов	1 582	2 600	3 203	
налог на пользователей автомобильными дорогами	37 942	79 733	135 700	87 177
налог на приобретение автотранспортных средств	2 025	3 538	5 878	582
налог с владельцев транспортных средств	2 514	3 392	4 069	5 221
из бюджета субъектов Российской Федерации	25	62	45	31
из Федерального дорожного фонда Российской Федерации	6 284	7 908	9 343	15 641
от вклада на депозит и прочих финансовых вложений	3	1	116	
возврат ранее размещенных средств	23	193	136	165
штрафы, пени, прочие санкции	1	1	23	214
кредиты, ссуды	633	858	693	1 943
прочие	2 034	3 672	8 875	2 831
Расходование - всего	53827	97901	162468	117365
в том числе на:				
финансирование федеральных программ	760	907	1567	1691
финансирование дорожного хозяйства	47 800	87 209	148 029	105 695
в том числе текущие расходы	22 644	38 787	59 110	55 052
из них:				
содержание автомобильных дорог и сооружений на них	9 477	18 130	25 984	21 715
ремонт автомобильных дорог и сооружений на них	11 786	19 472	31 343	31 303
расходы на управление автомобильными дорогами	1 381	1 185	1 783	2 031

<sup>7</sup> Фонд упразднен с 1 января 2001 г. в соответствии с Федеральным законом от 27 декабря 2000 г. № 150-ФЗ.

<sup>8</sup> Включая сумму просроченной кредиторской задолженности, направленной согласно решения Правительства

Показатели	1998	1999	2000	2001
капитальные вложения	25 156	48 422	88 919	50 643
из них:				
строительство и реконструкция	23748	45655	82934	46223
приобретение техники	1 408	2 767	5 985	4 420

Показатели	1998	1999	2000	2001
финансирование исполнительной дирекции Фонда	86	312	269	228
возврат кредитов, ссуд	360	430	1 387	1 596
финансовые вложения	46	87	60	-
платежи в бюджет	71	133	302	200
прочие	4 704	8 823	10 854	7 955

Приложение 3

Показатели эффективности «Программы»

	годы									
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ВВП, млрд. руб.		16 060	17 080	18 170	19 320	20 550	21 860	23 513	25 290	27 202
удельный эффект от улучшения сети автодорог в расчете на 1 руб. ВВП	0,000000	0,001381	0,002762	0,004143	0,005524	0,006905	0,008286	0,009667	0,011048	0,012429
разность между удельным эффектом и удельными затратами на улучшение сети автодорог	0,000000	-0,008619	-0,007238	-0,005857	-0,004476	-0,003095	-0,001714	-0,000333	0,001048	0,002429
разность между полным эффектом и полными затратами на улучшение сети автодорог, млрд. руб.		-138,4	-123,6	-106,4	-86,5	-63,6	-37,5	-7,8	26,5	66,1
разность между полным эффектом и полными затратами на улучшение сети автодорог в текущем году, приведенная к базовому 2025 году с учетом дисконтирования, млрд. руб.	0,000	-931,2	-756,1	-591,7	-437,1	-292,3	-156,5	-29,8	91,5	207,3
разность между полным эффектом и полными затратами на улучшение сети автодорог нарастающим итогом, приведенная с учетом дисконтирования, млрд. руб.		-931,2	-1 687,3	-2 279,0	-2 716,1	-3 008,4	-3 165,0	-3 194,7	-3 103,3	-2 895,9

Продолжение

	годы									
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ВВП, млрд. руб.	29 258	31 470	33 638	35 956	38 433	41 082	43 912	46 938	50 172	53 629
удельный эффект от улучшения сети автодорог в расчете на 1 руб. ВВП	0,013810	0,015190	0,016571	0,017952	0,019333	0,020714	0,022095	0,023476	0,024857	0,026238
разность между удельным эффектом и удельными затратами на улучшение сети автодорог	0,003810	0,005190	0,006571	0,007952	0,009333	0,010714	0,012095	0,013476	0,014857	0,016238
разность между полным эффектом и полными затратами на улучшение сети автодорог, млрд. руб.	111,5	163,3	221,1	285,9	358,7	440,2	531,1	632,5	745,4	870,8
разность между полным эффектом и полными затратами на улучшение сети автодорог в текущем году, приведенная к базовому 2025 году с учетом дисконтирования, млрд. руб.	318,0	423,7	521,2	612,9	699,0	779,8	855,4	926,1	992,1	1053,7
разность между полным эффектом и полными затратами на улучшение сети автодорог нарастающим итогом, приведенная с учетом дисконтирования, млрд. руб.	-2 577,9	-2 154,2	-1 633,0	-1 020,1	-321,1	458,7	1 314,1	2 240,2	3 232,4	4 286,1

Продолжение

	годы									
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	
ВВП, млрд. руб.	57 325	61 274	65 496	70 009	74 833	79 989	85 501	91 392	97 690	
удельный эффект от улучшения сети автодорог в расчете на 1 руб. ВВП	0,027619	0,029000	0,029000	0,029000	0,029000	0,029000	0,029000	0,029000	0,029000	
разность между удельным эффектом и удельными затратами на улучшение сети автодорог	0,017619	0,019000	0,019000	0,019000	0,019000	0,019000	0,019000	0,019000	0,019000	
разность между полным эффектом и полными затратами на улучшение сети автодорог, млрд. руб.	1010,0	1164,2	1244,4	1330,2	1421,8	1519,8	1624,5	1736,5	1856,1	
разность между полным эффектом и полными затратами на улучшение сети автодорог в текущем году, приведенная к базовому 2025 году с учетом дисконтирования, млрд. руб.	1111,0	1164,2	1131,3	1099,3	1068,2	1038,0	1008,7	980,2	952,5	
разность между полным эффектом и полными затратами на улучшение сети автодорог нарастающим итогом, приведенная с учетом дисконтирования, млрд. руб.	5 397,1	6 561,3	7 692,6	8 791,9	9 860,1	10 898,2	11 906,9	12 887,1	13 839,5	

Продолжение

	годы									
	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042
ВВП, млрд. руб.	104 421	111 616	119 306	127 527	136 314	145 707	155 746	166 478	177 949	190 210
удельный эффект от улучшения сети автодорог в расчете на 1 руб. ВВП	0,029000	0,029000	0,029000	0,029000	0,029000	0,029000	0,029000	0,029000	0,029000	0,029000
разность между удельным эффектом и удельными затратами на улучшение сети автодорог	0,019000	0,019000	0,019000	0,019000	0,019000	0,019000	0,019000	0,019000	0,019000	0,019000
разность между полным эффектом и полными затратами на улучшение сети автодорог, млрд. руб.	1984,0	2120,7	2266,8	2423,0	2590,0	2768,4	2959,2	3163,1	3381,0	3614,0
разность между полным эффектом и полными затратами на улучшение сети автодорог в текущем году, приведенная к базовому 2025 году с учетом дисконтирования, млрд. руб.	925,5	899,4	874,0	849,3	825,2	801,9	779,2	757,2	735,8	715,0
разность между полным эффектом и полными затратами на улучшение сети автодорог нарастающим итогом, приведенная с учетом дисконтирования, млрд. руб.	14 765,1	15 664,5	16 538,4	17 387,7	18 212,9	19 014,8	19 794,1	20 551,3	21 287,1	22 002,1

Окончание

	годы		
	2043	2044	2045
ВВП, млрд. руб	203 316	217 325	232 300
удельный эффект от улучшения сети автодорог в расчете на 1 руб ВВП	0,029000	0,029000	0,029000
разность между удельным эффектом и удельными затратами на улучшение сети автодорог	0,019000	0,019000	0,019000
разность между полным эффектом и полными затратами на улучшение сети автодорог, млрд. руб	3863,0	4129,2	4413,7
разность между полным эффектом и полными затратами на улучшение сети автодорог в текущем году, приведенная к базовому 2025 году с учетом дисконтирования, млрд. руб	694,8	675,2	656,1
разность между полным эффектом и полными затратами на улучшение сети автодорог нарастающим итогом, приведенная с учетом дисконтирования, млрд. руб	22 696,9	23 372,1	24 028,1

удельные затраты на поддержание сети в состоянии, достигнутом к текущему году, в долях от объема ВВП этого года	0,015	удельный эффект от улучшения сети автодорог в расчете на 1 руб ВВП по состоянию сети в 2025 году при условии реализации программы	0,029	ВНД	0,226925	1,075595
удельные затраты на реализацию программы в долях от объема ВВП текущего года	0,025	дополнительные удельные затраты на реализацию программы, в долях от объема ВВП текущего года	0,01	норма дисконта	0,1	

**РАСЧЕТ ЭФФЕКТА ПОДПРОГРАММЫ "АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ"**

	годы									
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ВВП, млрд. руб		16 060	17 080	18 170	19 320	20 550	21 860	23 513	25 290	27 202
удельный результат от улучшения сети автодорог в расчете на 1 руб ВВП	0,00000	0,00133	0,00267	0,00400	0,00533	0,00667	0,00800	0,00933	0,01067	0,01200
разность между удельным результатом и удельными затратами на улучшение сети автодорог	0,00000	-0,01367	-0,01233	-0,01100	-0,00967	-0,00833	-0,00700	-0,00567	-0,00433	-0,00300
полные годовые затраты на содержание и ремонт сети при отказе от программы, без учета дисконтирования млрд. руб		240,9	256,2	272,6	289,8	308,3	327,9	352,7	379,3	408,0
полные затраты на содержание и ремонт сети при отказе от программы нарастающим итогом, без учета дисконтирования млрд. руб		240,9	497,1	769,7	1 059,5	1 367,7	1 695,6	2 048,3	2 427,6	2 835,7
полные годовые затраты на содержание, ремонт, развитие и улучшение сети при реализации программы, без учета дисконтирования, млрд. руб		481,8	512,4	545,1	579,6	616,5	655,8	705,4	758,7	816,1
годовые дополнительные затраты на реализацию программы по отношению к затратам при отказе от реализации программы		240,9	256,2	272,6	289,8	308,3	327,9	352,7	379,3	408,0

	годы									
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
полные затраты на содержание, ремонт, развитие и улучшение сети при реализации программы <u>нарастающим итогом</u> , без учета дисконтирования, млрд. руб	0,0	481,8	994,2	1 539,3	2 118,9	2 735,4	3 391,2	4 096,6	4 855,3	5 671,3
Годовой полный результат, получаемый за счет реализации программы, без учета дисконтирования млрд. руб		21,4	45,5	72,7	103,0	137,0	174,9	219,5	269,8	326,4
Полный результат, получаемый за счет реализации программы, без учета дисконтирования <u>нарастающим итогом</u> млрд. руб	0,0	21,4	67,0	139,6	242,7	379,7	554,6	774,0	1 043,8	1 370,2
Годовой эффект, то есть разность между годовым полным результатом и годовыми полными затратами на улучшение сети автодорог, без учета дисконтирования млрд. руб		-219,5	-210,7	-199,9	-186,8	-171,3	-153,0	-133,2	-109,6	-81,6
Эффект, то есть разность между полным результатом и полными затратами на улучшение сети автодорог <u>нарастающим итогом</u> , без учета дисконтирования, млрд. руб	0,0	-219,5	-430,1	-630,0	-816,8	-988,0	-1 141,0	-1 274,3	-1 383,9	-1 465,5
Годовой эффект, то есть разность между годовым полным результатом и годовыми полными затратами на улучшение сети автодорог в текущем году, приведенная к базовому 2025 году с учетом дисконтирования, млрд. руб	0,0	-1476,6	-1288,3	-1111,3	-944,0	-786,9	-639,2	-506,0	-378,3	-256,1
Эффект, то есть разность между полным результатом и полными затратами на улучшение сети автодорог <u>нарастающим итогом</u> , приведенная с учетом дисконтирования, млрд. руб		-1 476,6	-2 764,9	-3 876,2	-4 820,2	-5 607,1	-6 246,3	-6 752,2	-7 130,6	-7 386,7

Продолжение

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
ВВП, млрд. руб	29 258	31 470	33 638	35 956	38 433	41 082	43 912	46 938	50 172	53 629
удельный результат от улучшения сети автодорог в расчете на 1 руб ВВП	0,01333	0,01467	0,01600	0,01733	0,01867	0,02000	0,02133	0,02267	0,02400	0,02533
разность между удельным результатом и удельными затратами на улучшение сети автодорог	-0,00167	-0,00033	0,00100	0,00233	0,00367	0,00500	0,00633	0,00767	0,00900	0,01033
полные годовые затраты на содержание и ремонт сети при отказе от программы, без учета дисконтирования млрд. руб	438,9	472,0	504,6	539,3	576,5	616,2	658,7	704,1	752,6	804,4
полные затраты на содержание и ремонт сети при отказе от программы <u>нарастающим итогом</u> , без учета дисконтирования млрд. руб	3 274,5	3 746,6	4 251,2	4 790,5	5 367,0	5 983,2	6 641,9	7 346,0	8 098,6	8 903,0
полные годовые затраты на содержание, ремонт, развитие и улучшение сети при реализации программы, без учета дисконтирования, млрд. руб	877,7	944,1	1 009,1	1 078,7	1 153,0	1 232,4	1 317,4	1 408,1	1 505,2	1 608,9
годовые дополнительные затраты на реализацию программы по отношению к затратам при отказе от реализации программы	438,9	472,0	504,6	539,3	576,5	616,2	658,7	704,1	752,6	804,4
полные затраты на содержание, ремонт, развитие и улучшение сети при реализации программы <u>нарастающим итогом</u> , без учета дисконтирования, млрд. руб	6 549,1	7 493,2	8 502,3	9 581,0	10 734,0	11 966,4	13 283,8	14 691,9	16 197,1	17 806,0
Годовой полный результат, получаемый за счет реализации программы, без учета дисконтирования млрд. руб	390,1	461,6	538,2	623,2	717,4	821,6	936,8	1 063,9	1 204,1	1 358,6

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Полный результат, получаемый за счет реализации программы, без учета дисконтирования <u>нарастающим итогом</u> млрд. руб	1 760,3	2 221,9	2 760,1	3 383,3	4 100,7	4 922,4	5 859,2	6 923,1	8 127,2	9 485,8
Годовой эффект, то есть разность между годовым полным результатом и годовыми полными затратами на улучшение сети автодорог, без учета дисконтирования млрд. руб	-48,8	-10,5	33,6	83,9	140,9	205,4	278,1	359,9	451,6	554,2
Эффект, то есть разность между полным результатом и полными затратами на улучшение сети автодорог <u>нарастающим итогом</u> , без учета дисконтирования, млрд. руб	-1 514,2	-1 524,7	-1 491,1	-1 407,2	-1 266,3	-1 060,9	-782,7	-422,9	28,7	582,8
Годовой эффект, то есть разность между годовым полным результатом и годовыми полными затратами на улучшение сети автодорог в текущем году, приведенная к базовому 2025 году с учетом дисконтирования, млрд. руб	-139,1	-27,2	79,3	179,8	274,6	363,9	447,9	526,9	601,0	670,5
Эффект, то есть разность между полным результатом и полными затратами на улучшение сети автодорог <u>нарастающим итогом</u> , приведенная с учетом дисконтирования, млрд. руб	-7 525,8	-7 553,0	-7 473,7	-7 293,9	-7 019,2	-6 655,3	-6 207,4	-5 680,6	-5 079,6	-4 409,0

Продолжение

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
ВВП, млрд. руб	57 325	61 274	65 496	70 009	74 833	79 989	85 501	91 392	97 690
удельный результат от улучшения сети автодорог в расчете на 1 руб ВВП	0,02667	0,02800	0,02800	0,02800	0,02800	0,02800	0,02800	0,02800	0,02800
разность между удельным результатом и удельными затратами на улучшение сети автодорог	0,01167	0,01300	0,01300	0,01300	0,01300	0,01300	0,01300	0,01300	0,01300
полные годовые затраты на содержание и ремонт сети при отказе от программы, без учета дисконтирования млрд. руб	859,9	919,1	982,4	1 050,1	1 122,5	1 199,8	1 282,5	1 370,9	1 465,3
полные затраты на содержание и ремонт сети при отказе от программы <u>нарастающим итогом</u> , без учета дисконтирования млрд. руб	9 762,9	10 682,0	11 664,4	12 714,6	13 837,1	15 036,9	16 319,4	17 690,3	19 155,7
полные годовые затраты на содержание, ремонт, развитие и улучшение сети при реализации программы, без учета дисконтирования, млрд. руб	1 719,7	1 838,2	982,4	1 050,1	1 122,5	1 199,8	1 282,5	1 370,9	1 465,3
годовые дополнительные затраты на реализацию программы по отношению к затратам при отказе от реализации программы	859,9	919,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
полные затраты на содержание, ремонт, развитие и улучшение сети при реализации программы <u>нарастающим итогом</u> , без учета дисконтирования, млрд. руб	19 525,7	21 364,0	22 346,4	23 396,5	24 519,0	25 718,9	27 001,4	28 372,3	29 837,6
Годовой полный результат, получаемый за счет реализации программы, без учета дисконтирования млрд. руб	1 528,7	1 715,7	1 833,9	1 960,3	2 095,3	2 239,7	2 394,0	2 559,0	2 735,3
Полный результат, получаемый за счет реализации программы, без учета дисконтирования <u>нарастающим итогом</u> млрд. руб	11 014,5	12 730,2	14 564,1	16 524,3	18 619,7	20 859,4	23 253,4	25 812,4	28 547,7
Годовой эффект, то есть разность между годовым полным результатом и годовыми полными затратами на улучшение сети автодорог, без учета дисконтирования млрд. руб	668,8	796,6	1833,9	1960,3	2095,3	2239,7	2394,0	2559,0	2735,3
Эффект, то есть разность между полным результатом и полными затратами на улучшение сети автодорог <u>нарастающим итогом</u> , без учета дисконтирования, млрд. руб	1 251,6	2 048,2	3 882,1	5 842,3	7 937,7	10 177,4	12 571,4	15 130,4	17 865,7
Годовой эффект, то есть разность между годовым полным результатом и годовыми полными затратами на улучшение сети автодорог в текущем году, приведенная к базовому 2025 году с учетом дисконтирования, млрд. руб	735,7	796,6	1667,2	1620,1	1574,3	1529,7	1486,5	1444,5	1403,6

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Эффект, то есть разность между полным результатом и полными затратами на улучшение сети автодорог <b>нарастающим итогом</b> , приведенная с учетом дисконтирования, млрд. руб	-3 673,3	-2 876,8	-1 209,6	410,5	1 984,7	3 514,5	5 001,0	6 445,4	7 849,1

Продолжение

	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042
ВВП, млрд. руб	104 421	111 616	119 306	127 527	136 314	145 707	155 746	166 478	177 949	190 210
удельный результат от улучшения сети автодорог в расчете на 1 руб ВВП	0,02800	0,02800	0,02800	0,02800	0,02800	0,02800	0,02800	0,02800	0,02800	0,02800
разность между удельным результатом и удельными затратами на улучшение сети автодорог	0,01300	0,01300	0,01300	0,01300	0,01300	0,01300	0,01300	0,01300	0,01300	0,01300
полные годовые затраты на содержание и ремонт сети при отказе от программы, без учета дисконтирования млрд. руб	1 566,3	1 674,2	1 789,6	1 912,9	2 044,7	2 185,6	2 336,2	2 497,2	2 669,2	2 853,1
полные затраты на содержание и ремонт сети при отказе от программы <b>нарастающим итогом</b> , млрд. руб	20 722,0	22 396,2	24 185,8	26 098,7	28 143,4	30 329,0	32 665,2	35 162,4	37 831,6	40 684,8
полные годовые затраты на содержание, ремонт, развитие и улучшение сети при реализации программы, без учета дисконтирования, млрд. руб	1 566,3	1 674,2	1 789,6	1 912,9	2 044,7	2 185,6	2 336,2	2 497,2	2 669,2	2 853,1
годовые дополнительные затраты на реализацию программы по отношению к затратам при отказе от реализации программы	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
полные затраты на содержание, ремонт, развитие и улучшение сети при реализации программы <b>нарастающим итогом</b> , без учета дисконтирования, млрд. руб	31 403,9	33 078,2	34 867,8	36 780,7	38 825,4	41 011,0	43 347,2	45 844,4	48 513,6	51 366,7
Годовой полный результат, получаемый за счет реализации программы, без учета дисконтирования млрд. руб	2 923,8	3 125,2	3 340,6	3 570,8	3 816,8	4 079,8	4 360,9	4 661,4	4 982,6	5 325,9
Полный результат, получаемый за счет реализации программы, без учета дисконтирования <b>нарастающим итогом</b> млрд. руб	31 471,5	34 596,7	37 937,3	41 508,0	45 324,8	49 404,6	53 765,5	58 426,9	63 409,5	68 735,3
Годовой эффект, то есть разность между годовым полным результатом и годовыми полными затратами на улучшение сети автодорог, без учета дисконтирования млрд. руб	2923,8	3125,2	3340,6	3570,8	3816,8	4079,8	4360,9	4661,4	4982,6	5325,9
Эффект, то есть разность между полным результатом и полными затратами на улучшение сети автодорог <b>нарастающим итогом</b> , без учета дисконтирования, млрд. руб	20 789,5	23 914,7	27 255,3	30 826,1	34 642,9	38 722,6	43 083,5	47 744,9	52 727,5	58 053,4
Годовой эффект, то есть разность между годовым полным результатом и годовыми полными затратами на улучшение сети автодорог в текущем году, приведенная к базовому 2025 году с учетом дисконтирования, млрд. руб	1364,0	1325,4	1287,9	1251,5	1216,1	1181,8	1148,4	1115,9	1084,4	1053,7
Эффект, то есть разность между полным результатом и полными затратами на улучшение сети автодорог <b>нарастающим итогом</b> , приведенная с учетом дисконтирования, млрд. руб	9 213,0	10 538,5	11 826,4	13 077,9	14 294,1	15 475,8	16 624,2	17 740,1	18 824,4	19 878,1

Окончание

	годы			Итого за жизненный цикл программы 2005-2045 г.г.
	2043	2044	2045	
ВВП, млрд. руб	203 316	217 325	232 300	
удельный результат от улучшения сети автодорог в расчете на 1 руб ВВП	0,02800	0,02800	0,02800	
разность между удельным результатом и удельными затратами на улучшение сети автодорог	0,01300	0,01300	0,01300	
полные годовые затраты на содержание и ремонт сети при отказе от программы, без учета дисконтирования млрд. руб	3 049,7	3 259,9	3 484,5	
полные затраты на содержание и ремонт сети при отказе от программы <b>нарастающим итогом</b> , без учета дисконтирования млрд. руб	43 734,5	46 994,4	50 478,9	50 478,9

	годы			Итого за жизненный цикл программы 2005-2045 г.г.
	2043	2044	2045	
полные годовые затраты на содержание, ремонт, развитие и улучшение сети при реализации программы, без учета дисконтирования, млрд. руб	3 049,7	3 259,9	3 484,5	
годовые дополнительные затраты на реализацию программы по отношению к затратам при отказе от реализации программы	0,0	0,0	0,0	
полные затраты на содержание, ремонт, развитие и улучшение сети при реализации программы нарастающим итогом, без учета дисконтирования, млрд. руб	54 416,5	57 676,4	61 160,8	61 160,8
Годовой полный результат, получаемый за счет реализации программы, без учета дисконтирования млрд. руб	5 692,9	6 085,1	6 504,4	
Полный результат, получаемый за счет реализации программы, без учета дисконтирования нарастающим итогом млрд. руб	74 428,2	80 513,3	87 017,7	87 017,7
Годовой эффект, то есть разность между годовым полным результатом и годовыми полными затратами на улучшение сети автодорог, без учета дисконтирования млрд. руб	5692,9	6085,1	6504,4	
Эффект, то есть разность между полным результатом и полными затратами на улучшение сети автодорог нарастающим итогом, без учета дисконтирования, млрд. руб	63 746,2	69 831,3	76 335,7	76 335,7
Годовой эффект, то есть разность между годовым полным результатом и годовыми полными затратами на улучшение сети автодорог в текущем году, приведенная к базовому 2025 году с учетом дисконтирования, млрд. руб	1023,9	995,0	966,8	
Эффект, то есть разность между полным результатом и полными затратами на улучшение сети автодорог нарастающим итогом, приведенная с учетом дисконтирования, млрд. руб	20 902,1	21 897,0	22 863,9	22 863,9

удельные затраты на поддержание сети в транспортно-эксплуатационном состоянии, достигнутом к 2004, в долях от объема ВВП каждого текущего года	0,015	удельный результат от улучшения сети автодорог в расчете на 1 руб ВВП по состоянию сети в 2025 году при условии реализации программы	0,02800	ВНД	0,167436
удельные затраты на реализацию программы в долях от объема ВВП каждого текущего года	0,03	дополнительные удельные затраты на реализацию программы, в долях от объема ВВП каждого текущего года	0,01500	норма дисконта	0,1

**РАСЧЕТ ЭФФЕКТА ПОДПРОГРАММЫ "АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ"**

	№	годы									
		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ВВП, млрд. руб.	1		9349,5	9983,9	11330,1	12857,8	13500,7	14310,7	15169,3	16079,5	17044,3
удельный результат грузового и автобусного транспорта от улучшения сети автодорог при реализации базового варианта в расчете на 1 руб. ВВП	2	0,00000	0,00044	0,00088	0,00132	0,00177	0,00221	0,00265	0,00309	0,00353	0,00397
годовой полный результат грузового и автобусного транспорта от улучшения сети автодорог при реализации базового варианта без учета дисконтирования, млрд. руб.	3	0,00000	4,1	8,8	15,0	22,7	29,8	37,9	46,9	56,8	67,7
годовой полный результат грузового и автобусного транспорта от улучшения сети автодорог при реализации базового варианта с учетом дисконтирования, млрд. руб.	4		8,8	17,2	26,6	36,6	43,6	50,4	56,7	62,5	67,7
дополнительный потребительский эффект от повышения скорости движения легковых автомобилей, млрд. руб./год	5	0,00000	1,9	3,8	5,7	7,6	9,5	11,4	13,3	15,2	17,1
дополнительный потребительский эффект от повышения скорости движения легковых автомобилей с учетом дисконтирования, млрд. руб./год	6		4,1	7,4	10,1	12,3	13,9	15,2	16,1	16,7	17,1
годовые полные затраты на содержание и ремонт сети при реализации базового варианта программы, без учета дисконтирования млрд. руб.	7		111,5	106,2	89,2	92,0	106,9	135,1	165,6	201,2	242,9
годовой полный эффект при реализации базового варианта программы без учета дисконтирования млрд. руб.	8		-105,5	-93,6	-68,5	-61,7	-67,6	-85,8	-105,4	-129,2	-158,0
годовой полный эффект при реализации базового варианта программы нарастающим итогом, без учета дисконтирования млрд. руб.	9	0,000000	-105,5	-199,0	-267,5	-329,3	-396,8	-482,7	-588,1	-717,2	-875,3

	№	годы									
		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
годовой полный эффект при реализации базового варианта программы с учетом дисконтирования млрд. руб.	10		-226,1	-182,3	-121,4	-99,4	-98,9	-114,2	-127,5	-142,1	-158,0
полный эффект при реализации базового варианта программы на-растающим итогом, с учетом дисконтирования млрд. руб.	11	0,000000	-226,1	-408,4	-529,8	-629,2	-728,1	-842,3	-969,9	-1 112,0	-1 270,0
годовые полные затраты на содержание, ремонт, развитие и улучшение сети при реализации рассматриваемого варианта программы, без учета дисконтирования, млрд. руб.	12		159,3	151,7	127,5	131,5	152,7	193,1	236,5	287,4	347,0
полные затраты на содержание, ремонт, развитие и улучшение сети при реализации рассматриваемого варианта программы <u>на-растающим итогом</u> , без учета дисконтирования, млрд. руб.	13	0,0	159,3	310,9	438,4	569,9	722,6	915,6	1 152,2	1 439,6	1 786,5
годовые полные затраты на содержание, ремонт, развитие и улучшение сети при реализации рассматриваемого варианта программы, с учетом дисконтирования, млрд. руб.	14		341,4	295,6	225,8	211,7	223,5	257,0	286,2	316,1	347,0
полные затраты на содержание, ремонт, развитие и улучшение сети при реализации рассматриваемого варианта программы <u>на-растающим итогом</u> , с учетом дисконтирования, млрд. руб.	15	0,0	341,4	637,0	862,8	1 074,6	1 298,1	1 555,1	1 841,3	2 157,4	2 504,4
удельный результат грузового и автобусного транспорта от улучшения сети автодорог при реализации рассматриваемого варианта в расчете на 1 руб. ВВП	16	0,000000	0,00148	0,00296	0,00443	0,00591	0,00739	0,00887	0,01035	0,01182	0,01330
Годовой результат грузового и автобусного транспорта, получаемый за счет реализации рассматриваемого варианта программы, без учета дисконтирования, млрд. руб./год	17		13,8	29,5	50,2	76,0	99,8	126,9	157,0	190,1	226,7
Годовой результат грузового и автобусного транспорта, получаемый за счет реализации рассматриваемого варианта программы, с учетом дисконтирования, млрд. руб./год	18		29,6	57,5	89,0	122,4	146,1	168,9	189,9	209,1	226,7
Годовая величина дополнительного потребительского эффекта от повышения скорости движения легковых автомобилей без учета дисконтирования, млрд. руб./год	19	0,000000	3,9	7,7	11,6	15,4	19,3	23,1	27,0	30,8	34,7
Годовая величина дополнительного потребительского эффекта от повышения скорости движения легковых автомобилей с учетом дисконтирования, млрд. руб./год	20		8,3	15,0	20,5	24,8	28,2	30,7	32,6	33,9	34,7
Годовая величина снижения потерь от ДТП без учета дисконтирования, млрд. руб./год	21	0,000000	1,1	2,2	3,3	4,4	5,6	6,7	7,8	8,9	10,0
Годовая величина снижения потерь от ДТП с учетом дисконтирования, млрд. руб./год	22		2,4	4,3	5,9	7,2	8,1	8,9	9,4	9,8	10,0
Полный годовой результат, получаемый за счет реализации рассматриваемого варианта программы, без учета дисконтирования, млрд. руб./год	23		18,8	39,4	65,1	95,9	124,6	156,7	191,7	229,8	271,4



	№	годы									
		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Полный результат, получаемый за счет реализации рассматриваемого варианта программы, без учета дисконтирования <u>нарастающим итогом</u> млрд. руб.	24	0,0	18,8	58,2	123,3	219,2	343,8	500,5	692,1	922,0	1 193,4
Годовой эффект, то есть разность между годовым полным результатом и годовыми полными затратами на улучшение сети автодорог по рассматриваемому варианту, без учета дисконтирования млрд. руб.	25		-140,5	-112,2	-62,4	-35,6	-28,1	-36,4	-44,9	-57,6	-75,6
Эффект, то есть разность между полным результатом и полными затратами на улучшение сети автодорог по рассматриваемому варианту <u>нарастающим итогом</u> , без учета дисконтирования, млрд. руб.	26	0,0	-140,5	-252,7	-315,1	-350,7	-378,8	-415,2	-460,0	-517,6	-593,2
Годовой эффект, то есть разность между годовым полным результатом и годовыми полными затратами на улучшение сети автодорог по рассматриваемому варианту в текущем году, приведенная к базовому 2010 году с учетом дисконтирования, млрд. руб.	27	0,0	-301,1	-218,7	-110,5	-57,3	-41,1	-48,4	-54,3	-63,3	-75,6
Эффект, то есть разность между полным результатом и полными затратами на улучшение сети автодорог по рассматриваемому варианту <u>нарастающим итогом</u> , приведенная с учетом дисконтирования, млрд. руб.	28		-301,1	-519,9	-630,4	-687,7	-728,8	-777,3	-831,5	-894,9	-970,4
прирост годового результата при переходе от базового варианта к рассматриваемому без учета дисконтирования, млрд. руб./год	29		12,8	26,8	44,4	65,6	85,3	107,4	131,5	157,8	186,6
прирост годовых затрат при переходе от базового варианта к рассматриваемому без учета дисконтирования, млрд. руб./год	30		47,8	45,5	38,2	39,4	45,8	57,9	71,0	86,2	104,1
Прирост годового результата грузового и автобусного транспорта, получаемый за счет реализации рассматриваемого варианта программы, с учетом дисконтирования, млрд. руб./год	31		20,8	40,3	62,4	85,9	102,5	118,5	133,2	146,7	159,0
Прирост годовой величины дополнительного потребительского эффекта от повышения скорости движения легковых автомобилей с учетом дисконтирования, млрд. руб./год	32		4,2	7,6	10,3	12,5	14,3	15,6	16,5	17,1	17,5
Прирост годовой величины снижения потерь от ДТП с учетом дисконтирования, млрд. руб./год	33		2,4	4,3	5,9	7,2	8,1	8,9	9,4	9,8	10,0
прирост годового эффекта при переходе от базового варианта к рассматриваемому без учета дисконтирования, млрд. руб./год	34		-35,0	-18,7	6,2	26,1	39,5	49,4	60,5	71,6	82,5
Прирост годовой величины суммы всех результатов реализации программы по сравнению с базовым вариантом с учетом дисконтирования, млрд. руб. / год	35		27,3	52,3	78,7	105,6	124,8	142,9	159,1	173,6	186,6
прирост годовых затрат при переходе от базового варианта к рассматриваемому с учетом дисконтирования, млрд. руб./год	36		102,4	88,7	67,8	63,5	67,1	77,1	85,9	94,8	104,1
прирост годового эффекта при переходе от базового варианта к рассматриваемому с учетом дисконтирования, млрд. руб./год	37		-75,1	-36,4	10,9	42,1	57,8	65,8	73,2	78,8	82,5

	№	годы									
		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
прирост величины эффекта при переходе от базового варианта к рассматриваемому с учетом дисконтирования нарастающим итогом, млрд. руб.	38	0,0	-75,1	-111,5	-100,6	-58,5	-0,7	65,1	138,3	217,1	299,6

Продолжение

	№	годы									
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ВВП, млрд. руб.	1	18 066,9	19 151,0	20 300,0	21 518,0	22 809,1	24 177,6	25 628,3	27 166,0	28 796,0	30 523,7
удельный результат грузового и автобусного транспорта от улучшения сети автодорог при реализации базового варианта в расчете на 1 руб. ВВП	2	0,00397	0,00397	0,00397	0,00397	0,00397	0,00397	0,00397	0,00397	0,00397	0,00397
годовой полный результат грузового и автобусного транспорта от улучшения сети автодорог при реализации базового варианта без учета дисконтирования, млрд. руб.	3	71,8	76,1	80,6	85,5	90,6	96,0	101,8	107,9	114,4	121,3
годовой полный результат грузового и автобусного транспорта от улучшения сети автодорог при реализации базового варианта с учетом дисконтирования, млрд. руб.	4	65,2	62,9	60,6	58,4	56,3	54,2	52,2	50,3	48,5	46,7
дополнительный потребительский эффект от повышения скорости движения легковых автомобилей, млрд. руб./год	5	18,2	19,2	20,4	21,6	22,9	24,3	25,7	27,3	28,9	30,7
дополнительный потребительский эффект от повышения скорости движения легковых автомобилей с учетом дисконтирования, млрд. руб./год	6	16,5	15,9	15,3	14,8	14,2	13,7	13,2	12,7	12,3	11,8
годовые полные затраты на содержание и ремонт сети при реализации базового варианта программы, без учета дисконтирования млрд. руб.	7	189,7	201,1	213,2	225,9	239,5	253,9	269,1	285,2	302,4	320,5
годовой полный эффект при реализации базового варианта программы без учета дисконтирования млрд. руб.	8	-99,8	-105,8	-112,1	-118,8	-126,0	-133,5	-141,5	-150,0	-159,0	-168,6
годовой полный эффект при реализации базового варианта программы нарастающим итогом, без учета дисконтирования млрд. руб.	9	-975,0	-1 080,8	-1 192,9	-1 311,8	-1 437,7	-1 571,3	-1 712,8	-1 862,8	-2 021,9	-2 190,5
годовой полный эффект при реализации базового варианта программы с учетом дисконтирования млрд. руб.	10	-90,7	-87,4	-84,2	-81,2	-78,2	-75,4	-72,6	-70,0	-67,4	-65,0
полный эффект при реализации базового варианта программы нарастающим итогом, с учетом дисконтирования млрд. руб.	11	-1 360,7	-1 448,1	-1 532,3	-1 613,5	-1 691,7	-1 767,1	-1 839,7	-1 909,7	-1 977,2	-2 042,2
годовые полные затраты на содержание, ремонт, развитие и улучшение сети при реализации рассматриваемого варианта программы, без учета дисконтирования, млрд. руб.	12	189,7	201,1	213,2	225,9	239,5	253,9	269,1	285,2	302,4	320,5
полные затраты на содержание, ремонт, развитие и улучшение сети при реализации рассматриваемого варианта программы <u>нарастающим итогом</u> , без учета дисконтирования, млрд. руб.	13	1 976,2	2 177,3	2 390,5	2 616,4	2 855,9	3 109,8	3 378,9	3 664,1	3 966,5	4 287,0
годовые полные затраты на содержание, ремонт, развитие и улучшение сети при реализации рассматриваемого варианта программы, с учетом дисконтирования, млрд. руб.	14	172,5	166,2	160,1	154,3	148,7	143,3	138,1	133,1	128,2	123,6

	№	годы									
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
полные затраты на содержание, ремонт, развитие и улучшение сети при реализации рассматриваемого варианта программы <u>нарастающим итогом</u> , с учетом дисконтирования, млрд. руб.	15	2 676,8	2 843,0	3 003,2	3 157,5	3 306,2	3 449,5	3 587,6	3 720,6	3 848,9	3 972,4
удельный результат грузового и автобусного транспорта от улучшения сети автодорог при реализации рассматриваемого варианта в расчете на 1 руб. ВВП	16	0,01330	0,01330	0,01330	0,01330	0,01330	0,01330	0,01330	0,01330	0,01330	0,01330
Годовой результат грузового и автобусного транспорта , получаемый за счет реализации рассматриваемого варианта программы, без учета дисконтирования, млрд. руб./год	17	240,3	254,8	270,0	286,2	303,4	321,6	340,9	361,4	383,1	406,0
Годовой результат грузового и автобусного транспорта , получаемый за счет реализации рассматриваемого варианта программы, с учетом дисконтирования, млрд. руб./год	18	218,5	210,5	202,9	195,5	188,4	181,6	174,9	168,6	162,5	156,5
Годовая величина дополнительного потребительского эффекта от повышения скорости движения легковых автомобилей без учета дисконтирования, млрд. руб./год	19	36,7	38,9	41,3	43,7	46,4	49,2	52,1	55,2	58,5	62,1
Годовая величина дополнительного потребительского эффекта от повышения скорости движения легковых автомобилей с учетом дисконтирования, млрд. руб./год	20	33,4	32,2	31,0	29,9	28,8	27,7	26,7	25,8	24,8	23,9
Годовая величина снижения потерь от ДТП без учета дисконтирования, млрд. руб./год	21	10,6	11,2	11,9	12,6	13,4	14,2	15,0	15,9	16,9	17,9
Годовая величина снижения потерь от ДТП с учетом дисконтирования, млрд. руб./год	22	9,6	9,3	8,9	8,6	8,3	8,0	7,7	7,4	7,2	6,9
Полный годовой результат, получаемый за счет реализации рассматриваемого варианта программы, без учета дисконтирования, млрд. руб./год	23	287,7	304,9	323,2	342,6	363,2	385,0	408,1	432,5	458,5	486,0
Полный результат, получаемый за счет реализации рассматриваемого варианта программы, без учета дисконтирования <u>нарастающим итогом</u> млрд. руб.	24	1 481,0	1 785,9	2 109,2	2 451,8	2 815,0	3 199,9	3 608,0	4 040,5	4 499,0	4 985,0
Годовой эффект, то есть разность между годовым полным результатом и годовыми полными затратами на улучшение сети автодорог по рассматриваемому варианту, без учета дисконтирования млрд. руб.	25	98,0	103,8	110,1	116,7	123,7	131,1	139,0	147,3	156,1	165,5
Эффект, то есть разность между полным результатом и полными затратами на улучшение сети автодорог по рассматриваемому варианту <u>нарастающим итогом</u> , без учета дисконтирования, млрд. руб.	26	-495,2	-391,4	-281,3	-164,6	-40,9	90,2	229,1	376,4	532,6	698,1
Годовой эффект, то есть разность между годовым полным результатом и годовыми полными затратами на улучшение сети автодорог по рассматриваемому варианту в текущем году, приведенная к базовому 2010 году с учетом дисконтирования, млрд. руб.	27	89,1	85,8	82,7	79,7	76,8	74,0	71,3	68,7	66,2	63,8

	№	годы									
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Эффект, то есть разность между полным результатом и полными затратами на улучшение сети автодорог по рассматриваемому варианту <u>нарастающим итогом</u> , приведенная с учетом дисконтирования, млрд. руб.	28	-881,4	-795,6	-712,9	-633,2	-556,4	-482,4	-411,1	-342,3	-276,1	-212,3
прирост годового результата при переходе от базового варианта к рассматриваемому без учета дисконтирования, млрд. руб./год	29	197,7	209,6	222,2	235,5	249,7	264,6	280,5	297,3	315,2	334,1
прирост годовых затрат при переходе от базового варианта к рассматриваемому без учета дисконтирования, млрд. руб./год	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Прирост годового результата грузового и автобусного транспорта, получаемый за счет реализации рассматриваемого варианта программы, с учетом дисконтирования, млрд. руб./год	31	153,2	147,7	142,3	137,1	132,1	127,3	122,7	118,2	113,9	109,8
Прирост годовой величины дополнительного потребительского эффекта от повышения скорости движения легковых автомобилей с учетом дисконтирования, млрд. руб./год	32	16,9	16,3	15,7	15,1	14,6	14,0	13,5	13,0	12,6	12,1
Прирост годовой величины снижения потерь от ДТП с учетом дисконтирования, млрд. руб./год	33	9,6	9,3	8,9	8,6	8,3	8,0	7,7	7,4	7,2	6,9
прирост годового эффекта при переходе от базового варианта к рассматриваемому без учета дисконтирования, млрд. руб./год	34	197,7	209,6	222,2	235,5	249,7	264,6	280,5	297,3	315,2	334,1
Прирост годовой величины суммы всех результатов реализации программы по сравнению с базовым вариантом с учетом дисконтирования, млрд. руб. / год	35	179,8	173,2	166,9	160,9	155,0	149,4	143,9	138,7	133,7	128,8
прирост годовых затрат при переходе от базового варианта к рассматриваемому с учетом дисконтирования, млрд. руб./год	36	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
прирост годового эффекта при переходе от базового варианта к рассматриваемому с учетом дисконтирования, млрд. руб./год	37	179,8	173,2	166,9	160,9	155,0	149,4	143,9	138,7	133,7	128,8
прирост величины эффекта при переходе от базового варианта к рассматриваемому с учетом дисконтирования <u>нарастающим итогом</u> , млрд. руб.	38	479,3	652,6	819,5	980,4	1 135,4	1 284,7	1 428,7	1 567,4	1 701,1	1 829,9

Окончание

	№	годы										Итого за жизненный цикл программы 2002-2030
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
ВВП, млрд. руб.	1	32 355,1	34 296,4	36 354,2	38 535,5	40 847,6	43 298,5	45 896,4	48 650,2	51 569,2	54 663,3	
удельный результат грузового и автобусного транспорта от улучшения сети автодорог при реализации базового варианта в расчете на 1 руб. ВВП	2	0,00397	0,00397	0,00397	0,00397	0,00397	0,00397	0,00397	0,00397	0,00397	0,00397	
годовой полный результат грузового и автобусного транспорта от улучшения сети автодорог при реализации базового варианта без учета дисконтирования, млрд. руб.	3	128,5	136,2	144,4	153,1	162,3	172,0	182,3	193,3	204,9	217,1	1 309,0

	№	годы										Итого за жизненный цикл программы 2002-2030
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
годовой полный результат грузового и автобусного транспорта от улучшения сети автодорог при реализации базового варианта с учетом дисконтирования, млрд. руб.	4	45,0	43,4	41,8	40,3	38,8	37,4	36,1	34,8	33,5	32,3	
дополнительный потребительский эффект от повышения скорости движения легковых автомобилей, млрд. руб./год	5	32,5	34,5	36,5	38,7	41,0	43,5	46,1	48,9	51,8	54,9	350,4
дополнительный потребительский эффект от повышения скорости движения легковых автомобилей с учетом дисконтирования, млрд. руб./год	6	11,4	11,0	10,6	10,2	9,8	9,5	9,1	8,8	8,5	8,2	
годовые полные затраты на содержание и ремонт сети при реализации базового варианта программы, без учета дисконтирования млрд. руб.	7	339,7	360,1	381,7	404,6	428,9	454,6	481,9	510,8	541,5	574,0	
годовой полный эффект при реализации базового варианта программы без учета дисконтирования млрд. руб.	8	-178,7	-189,4	-200,8	-212,8	-225,6	-239,1	-253,5	-268,7	-284,8	-301,9	
годовой полный эффект при реализации базового варианта программы нарастающим итогом, без учета дисконтирования млрд. руб.	9	-2 369,2	-2 558,6	-2 759,4	-2 972,2	-3 197,8	-3 436,9	-3 690,4	-3 959,1	-4 243,9	-4 545,8	
годовой полный эффект при реализации базового варианта программы с учетом дисконтирования млрд. руб.	10	-62,6	-60,4	-58,2	-56,0	-54,0	-52,0	-50,1	-48,3	-46,6	-44,9	-2 575,3
полный эффект при реализации базового варианта программы нарастающим итогом, с учетом дисконтирования млрд. руб.	11	-2 104,8	-2 165,2	-2 223,3	-2 279,4	-2 333,4	-2 385,4	-2 435,6	-2 483,9	-2 530,5	-2 575,3	
годовые полные затраты на содержание, ремонт, развитие и улучшение сети при реализации рассматриваемого варианта программы, без учета дисконтирования, млрд. руб.	12	339,7	360,1	381,7	404,6	428,9	454,6	481,9	510,8	541,5	574,0	8 764,9
полные затраты на содержание, ремонт, развитие и улучшение сети при реализации рассматриваемого варианта программы нарастающим итогом, без учета дисконтирования, млрд. руб.	13	4 626,7	4 986,8	5 368,5	5 773,1	6 202,0	6 656,7	7 138,6	7 649,4	8 190,9	8 764,9	
годовые полные затраты на содержание, ремонт, развитие и улучшение сети при реализации рассматриваемого варианта программы, с учетом дисконтирования, млрд. руб.	14	119,1	114,7	110,6	106,5	102,7	98,9	95,3	91,9	88,5	85,3	4 986,1
полные затраты на содержание, ремонт, развитие и улучшение сети при реализации рассматриваемого варианта программы нарастающим итогом, с учетом дисконтирования, млрд. руб.	15	4 091,5	4 206,3	4 316,8	4 423,4	4 526,0	4 625,0	4 720,3	4 812,2	4 900,7	4 986,1	
удельный результат грузового и автобусного транспорта от улучшения сети автодорог при реализации рассматриваемого варианта в расчете на 1 руб. ВВП	16	0,01330	0,01330	0,01330	0,01330	0,01330	0,01330	0,01330	0,01330	0,01330	0,01330	

	№	годы										Итого за жизненный цикл программы 2002-2030
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Годовой результат грузового и автобусного транспорта , получаемый за счет реализации рассматриваемого варианта программы, без учета дисконтирования, млрд. руб./год	17	430,4	456,2	483,6	512,6	543,4	576,0	610,5	647,2	686,0	727,2	4 383,5
Годовой результат грузового и автобусного транспорта , получаемый за счет реализации рассматриваемого варианта программы, с учетом дисконтирования, млрд. руб./год	18	150,9	145,4	140,1	135,0	130,1	125,4	120,8	116,4	112,2	108,1	
Годовая величина дополнительного потребительского эффекта от повышения скорости движения легковых автомобилей без учета дисконтирования, млрд. руб./год	19	65,8	69,7	73,9	78,3	83,0	88,0	93,3	98,9	104,8	111,1	709,1
Годовая величина дополнительного потребительского эффекта от повышения скорости движения легковых автомобилей с учетом дисконтирования, млрд. руб./год	20	23,1	22,2	21,4	20,6	19,9	19,2	18,5	17,8	17,1	16,5	
Годовая величина снижения потерь от ДТП без учета дисконтирования, млрд. руб./год	21	19,0	20,1	21,3	22,6	24,0	25,4	26,9	28,5	30,3	32,1	204,6
Годовая величина снижения потерь от ДТП с учетом дисконтирования, млрд. руб./год	22	6,7	6,4	6,2	6,0	5,7	5,5	5,3	5,1	4,9	4,8	
Полный годовой результат, получаемый за счет реализации рассматриваемого варианта программы, без учета дисконтирования, млрд. руб./год	23	515,2	546,1	578,8	613,6	650,4	689,4	730,8	774,6	821,1	870,4	11 775,4
Полный результат, получаемый за счет реализации рассматриваемого варианта программы, без учета дисконтирования <u>нарастающим итогом</u> млрд. руб.	24	5 500,2	6 046,3	6 625,1	7 238,7	7 889,1	8 578,5	9 309,3	10 083,9	10 905,0	11 775,4	
Годовой эффект, то есть разность между годовым полным результатом и годовыми полными затратами на улучшение сети автодорог по рассматриваемому варианту, без учета дисконтирования млрд. руб.	25	175,4	186,0	197,1	209,0	221,5	234,8	248,9	263,8	279,6	296,4	3 010,5
Эффект, то есть разность между полным результатом и полными затратами на улучшение сети автодорог по рассматриваемому варианту <u>нарастающим итогом</u> , без учета дисконтирования, млрд. руб.	26	873,5	1 059,5	1 256,6	1 465,6	1 687,1	1 921,8	2 170,7	2 434,5	2 714,1	3 010,5	
Годовой эффект, то есть разность между годовым полным результатом и годовыми полными затратами на улучшение сети автодорог по рассматриваемому варианту в текущем году, приведенная к базовому 2010 году с учетом дисконтирования, млрд. руб.	27	61,5	59,3	57,1	55,0	53,0	51,1	49,2	47,4	45,7	44,1	311,1

	№	годы										Итого за жизненный цикл программы 2002-2030
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Эффект, то есть разность между полным результатом и полными затратами на улучшение сети автодорог по рассматриваемому варианту <u>нарастающим итогом</u> , приведенная с учетом дисконтирования, млрд. руб.	28	-150,8	-91,6	-34,5	20,6	73,6	124,7	173,9	221,4	267,1	311,1	
прирост годового результата при переходе от базового варианта к рассматриваемому без учета дисконтирования, млрд. руб./год	29	354,1	375,4	397,9	421,8	447,1	473,9	502,3	532,5	564,4	598,3	
прирост годовых затрат при переходе от базового варианта к рассматриваемому без учета дисконтирования, млрд. руб./год	30	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3 074,5
Прирост годового результата грузового и автобусного транспорта, получаемый за счет реализации рассматриваемого варианта программы, с учетом дисконтирования, млрд. руб./год	31	105,8	102,0	98,3	94,7	91,2	87,9	84,7	81,6	78,7	75,8	358,6
Прирост годовой величины дополнительного потребительского эффекта от повышения скорости движения легковых автомобилей с учетом дисконтирования, млрд. руб./год	32	11,7	11,2	10,8	10,4	10,1	9,7	9,3	9,0	8,7	8,4	204,6
Прирост годовой величины снижения потерь от ДТП с учетом дисконтирования, млрд. руб./год	33	6,7	6,4	6,2	6,0	5,7	5,5	5,3	5,1	4,9	4,8	
прирост годового эффекта при переходе от базового варианта к рассматриваемому без учета дисконтирования, млрд. руб./год	34	354,1	375,4	397,9	421,8	447,1	473,9	502,3	532,5	564,4	598,3	3 637,8
Прирост годовой величины суммы всех результатов реализации программы по сравнению с базовым вариантом с учетом дисконтирования, млрд. руб. / год	35	124,1	119,6	115,3	111,1	107,0	103,1	99,4	95,8	92,3	88,9	751,3
прирост годовых затрат при переходе от базового варианта к рассматриваемому с учетом дисконтирования, млрд. руб./год	36	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
прирост годового эффекта при переходе от базового варианта к рассматриваемому с учетом дисконтирования, млрд. руб./год	37	124,1	119,6	115,3	111,1	107,0	103,1	99,4	95,8	92,3	88,9	2 886,5
прирост величины эффекта при переходе от базового варианта к рассматриваемому с учетом дисконтирования <u>нарастающим итогом</u> , млрд. руб.	38	1 954,0	2 073,6	2 188,9	2 299,9	2 407,0	2 510,1	2 609,5	2 705,3	2 797,5	2 886,5	

годовые удельные затраты в период 2011-2020 годы на реализацию <u>базового</u> варианта в долях от объема ВВП каждого текущего года	0,01050	годовой удельный результат от улучшения сети автодорог в расчете на 1 руб. ВВП в период 2011-2030 годы при условии реализации <u>базового</u> варианта	0,003972	ВНД	53,5%
годовые удельные затраты в период 2011-2020 годы на реализацию <u>рассматриваемого</u> варианта в долях от объема ВВП каждого текущего года	0,01490	годовой удельный результат от улучшения сети автодорог в расчете на 1 руб. ВВП в период 2011-2030 годы при условии реализации <u>рассматриваемого</u> варианта	0,013303	Норма дисконта	0,1

Годовой потребительский эффект от поездок на индивидуальных легковых автомобилях, тыс.руб./автомобиль в год			5,0
Индекс скорости движения легковых автомобилей в 2010 г. по отношению к 2000 г.	базовый вариант		1,137
	рекомендуемый вариант		1,231
Численность парка индивидуальных легковых автомобилей, млн. ед.		2000 г.	2010 г.
	базовый вариант	20,247	25,000
	рекомендуемый вариант	20,247	30,000
Сокращение потерь от ДТП в рекомендуемом варианте по сравнению с базовым в 2010 г. по сравнению с 2000 г., млрд. руб.			10

**Литература**

1. Методические рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов, вторая редакция, официальное издание, М.: Экономика, 2000
2. Методологические положения по статистике. Выпуск второй. Госкомстат России. М., 1998
3. Налоговый кодекс российской федерации. Часть вторая. (Редакция на 07.07.2003).
4. Промышленность России. 2002. Стат. Сб. / Госкомстат России. - М., 2002.
5. Цены в России. Стат. сб. / Госкомстат России. – М., 2002.
6. . Финансы России. Стат. сб. / Госкомстат России. – М., 2002.

*Позамантур Эльмар Ильич*

*Тищенко Татьяна Ивановна*