

ԱՐՏԱԴՐԱՆՔԻ ԳՆԱՀԱՏՈՒՄԸ ՄԻՋՃՅՈՒՂԱՅԻՆ ԲԱԼԱՆՍՈՒՄ

Դրամական արտահայտությամբ միջճյուղային բալանս կազմելու կարևոր մեթոդոլոգիական պրոբլեմներից մեկը արտադրանքի գնահատման հարցն է: Այդ բալանսում արտադրանքը կարելի է գնահատել ինչպես վերջնական սպառման, այնպես էլ արտադրողի գներով:

Այդ գներից յուրաքանչյուրը յուրովի է բնութագրում արդյունքն արտադրող ու սպառող ճյուղերի կապերը: Վերջնական սպառման գները արտադրանքի թողարկման ծախսերից բացի ներառնում են նաև այդ արտադրանքի փոխադրման, մթերման ու իրացման հետ կապված ծախսերը: Այս դեպքում սպառողի մոտ արտադրանքի գինը արտացոլում է սպառվող արտադրանքի արտադրության լրիվ արժեքը, որն իր մեջ ընդգրկում է արտադրության շարունակությունը հանդիսացող շրջանառության ոլորտում արդյունքի արտադրության վրա կատարվող հասարակական ծախսումները: Վերջնական սպառման գները ժողովրդական տնտեսության մեջ արտադրանքի սպառման փաստացի գներն են, որոնցով տեղի է ունենում արտադրանքի սպառումը գնորդի մոտ: Ինչպես նշվեց, դա ընդգրկում է ոչ միայն արտադրանքի թողարկման, այլև առևտրատրանսպորտային և իրացման հետ կապված ծախսերը: Ընդ որում արտադրության շարունակությունը հանդիսացող շրջանառության ոլորտում իրացման ծախսերը ավելանում են փոխադրվող արտադրանքի վրա և հանդես են գալիս որպես տվյալ ճյուղի համախառն արտադրանք, որն սպառվել է մի այլ ճյուղում: Այդ պատճառով էլ վերջնական սպառողի գներով կազմված միջճյուղային բալանսում ճյուղերի համախառն արտադրանքի ծավալը մեծացվում է առևտրատրանսպորտային ծախսումների գումարի շափով, քանի որ դրանք արտադրության մեջ օգտագործված արտադրանքի գներում արտացոլվելուց բացի ցույց են տրվում նաև շրջանառության ոլորտի ճյուղերի («տրանսպորտ», «առևտուր» և այլն) տողերում: Այսպես, օրինակ, էլեկտրատեխնիկական արդյունաբերության արտադրանքի ինքնարժեքի մեջ կաբելի ծախսումների գումարը ներառում է նաև կաբելի փոխադրման վրա կատարած ծախսումները: Եթե կաբելի արտադրությունը կազմել է 5 մլն. ու., իսկ էլեկտրատեխնիկական արդյունաբերությունը դրա փոխադրման վրա ծախսել է 0,5 մլն. ու., ապա կաբելի արտադրության ծախսումները էլեկտրատեխնիկական արտադրության մեջ կկազմի 5,5 մլն. ու.: Քանի որ ժողովրդական տնտեսության բոլոր ճյուղերում կաբելի ծախսումները ցույց են տրվում իրացման հետ կապված ծախսումներով (սպառման գներով), ապա կստացվի, որ դրա իրացման ծախսումների շափով ավելի շատ կաբել է օգտագործվել, քան արտադրվել է: Որպեսզի սպառված և արտադրված կաբելի արտադրանքը բալանսավորվի, վերջնական սպառման գներով կազմված միջճյուղային բալանսի տողերում ցույց է տրվում տրանսպորտի և շրջանառության ոլորտի մյուս ճյուղերի ծառայությունները համապատասխան ճյուղերին: Մեր օրինակում «տրանսպորտ» ճյուղի և «կա-

բելի արտադրություն» ճյուղի հատման կետում նորից ցույց կտրվի 0,5 մլն. ո., քանի որ տրանսպորտի կատարած ամբողջ աշխատանքից 0,5 մլն. ո. կատարվել է կարելի արտադրության ճյուղի վրա:

Արտադրողի գներում արտադրանքի գնի մեջ չի մտնում արտադրողից սպառողին հասցնելու համար անհրաժեշտ առևտրա-տրանսպորտային և մթերումների ծախսումները: Այն ընդգրկում է միայն տվյալ արտադրանքի թողարկման վրա կատարված ծախսումները և սպառողի մոտ առևտրա-տրանսպորտային ծախսումները ցույց չի տրվում տվյալ արտադրանքի գնի մեջ: Արտադրողի գնում առևտրա-տրանսպորտային և մթերումների ծախսումները արտացոլվում են տվյալ արտադրանքի թողարկման հետ կապված մասով, իսկ սպառողի գնում դրան ավելացվում են նաև արտադրանքի իրացման ծախսումները: Դա նշանակում է, որ արտադրողի և սպառողի գնի տարբերությունը հանգում է արտադրանքի իրացման ծախսերին: Արտադրողի գինը ցույց է տալիս արտադրության մեջ, իսկ վերջնական սպառման գինը՝ սպառողի մոտ արտադրանքի վրա կատարված ծախսումների շափը:

Արտադրանքը միջճյուղային բալանսում վերջնական սպառման կամ արտադրողի գներով գնահատելը հավասարազոր նշանակություն ունի ժողովրդական տնտեսության միջճյուղային կապերի ուսումնասիրության ու վերլուծության համար: Եվ, իհարկե, դրամական արտահայտությամբ միջճյուղային բալանսի ամենալավագույն տարբերակը՝ դրանում արտադրանքը այդ երկու գներով գնահատելն է: Ուստի իրավացի համարել չի կարելի այն տեսակետը, ըստ որի, միջճյուղային բալանսի վերլուծական նշանակությունը կմեծանա միայն արտադրողի գներով կազմելու ժամանակ, իսկ վերջնական սպառման գների դեպքում աղքատանում է այդ բալանսի բովանդակությունը, փոքրանում դրա դերը ճյուղերի փոխադարձ կապերի ուսումնասիրության գործում¹: «Պլանավորման համար գերադասելի է ամփոփ նյութական բալանսի (որը կազմվում է արտադրողի գներով. Շ. Մ.) օգտագործումը, քանի որ դրա կառուցվածքը ավելի մեծ շափով է համապատասխանում նյութական բալանսի կառուցվածքին և ավելի քիչ է աղավաղվում գների սխտեմից»²: Նման տեսակետ ունեն նաև արտասահմանյան մի շարք հեղինակներ: Օրինակ, Խ. Չեներին և Պ. Կլարկը գրտնում են, որ գների այդ երկու սխտեմներից սկզբունքորեն գերադասելի են արտադրողի գները³: Սակայն պետք է նշել, որ միջճյուղային բալանսներ կազմելու միջազգային պրակտիկան ևս ցույց է տալիս, որ գների այդ երկու սխտեմներն էլ հավասարապես օգտագործվում են ճյուղերի միջև կապերի վերլուծության համար⁴:

Արտադրանքը միջճյուղային բալանսում արտադրողի գներով գնահատելը պրակտիկորեն կապված է մի շարք դժվարությունների հետ, որի հետևանքով երբեմն հավաստի տվյալներ չեն ստացվում: Այդ պատճառով էլ մեր երկրում 1959 թ. համար կազմված միջճյուղային բալանսում, փորձնական պլանային միջճյուղային բալանսներում, ՀՍՍՀ 1963 թ. միջճյուղային բալանսում, ինչ-

¹ «Методы планирования межотраслевых пропорций», изд. «Экономика», М., 1965, стр. 165.

² В. В. К о с о в, Межотраслевой баланс, изд. «Экономика», М., 1966, стр. 149.

³ Х. Ч е н е р и, П. К л а р к, Экономика межотраслевых связей, М., 1962, стр. 161.

⁴ Տե՛ս նույն տեղում, էջ 205—206:

պես նաև երկրի և միութենական հանրապետությունների մասշտաբով 1966 թ. միջճյուղային բալանսներում արտադրանքը գնահատվել է վերջնական սպառման գներով: Մե.րճ.բալթյան հանրապետություններում միջճյուղային բալանսներ են կազմվել արտադրողի գներով: Ժողովրդական տնտեսության ճյուղային կապերի վերլուծության նպատակով միջճյուղային բալանսի առջև դրվող խրնդիրներին համապատասխան արտադրանքը կարող է գնահատվել ինչպես արտադրողի, այնպես էլ սպառողի գներով:

Հասարակական ամբողջական արդյունքի մեծությունը տարվա ընթացքում արտադրված նյութական բարիքների գումար համարելու դեպքում օգտագործել են սպառողի գները, իսկ նյութական արտադրության ճյուղերի արտադրանքների գումար դիտելիս՝ արտադրողի գները: Հետևապես այդ գներից յուրաքանչյուրի օգտագործումը պայմանավորված է հասարակական արդյունքը գնահատելու մեթոդից:

Արտադրանքը միջճյուղային բալանսում գնահատելու գների երկու սխեման էլ ունեն իրենց առավել և թերի կողմերը:

Սպառողի գներով արդյունքը միջճյուղային բալանսում գնահատելու դեպքում ուղղակի և լրիվ ծախսումների գործակիցները ներառնում են իրացման պայմանների փոփոխությունները և ազդում են ճյուղերի կապերը բնորոշող այդ գործակիցների վրա: Ընդ որում, երբեմն կարող է ճյուղերի միջև տեխնոլոգիական կապերի փոփոխություններ չլինեն, բայց առևտրա-տրանսպորտային ծախսերի փոփոխության պատճառով ուղղակի և լրիվ ծախսումների գործակիցները փոխվեն: Սպառողի գներով միջճյուղային բալանսի ուղղակի և լրիվ ծախսումների գործակիցները վերլուծելիս ենթադրվում է, որ իրացման պայմանները մնում են անփոփոխ: Վերջնական սպառման գներով արտադրական կապերում շրջանառության ոլորտի ամբողջ արտադրանքը ցույց է տրվում միջճյուղային բալանսի նյութական ծախսումների փոխհատուցման ֆոնդում (առաջին քառորդակում): Մինչդեռ արտադրողի գները հնարավորություն են տալիս նյութական ծախսումներին դասել տրանսպորտի և շրջանառության ոլորտի արտադրանքի միայն այն մասը, որն օգտագործվել է արտադրական սպառման մեջ նյութական ծախսումների ձևով, իսկ մնացածը ցույց է տրվում վերջնական սպառման մեջ:

Արտադրողի և սպառողի գներով արտադրանքը միջճյուղային բալանսում գնահատելիս ուղղակի և լրիվ ծախսումների գործակիցների տարբերություններն առաջանում են նաև սպառողի գներում շրջանառության հարկի արտացոլման պատճառով: Այն պատճառով, որ արտադրանքի մի շարք տեսակների գներում շրջանառության հարկի տեսակարար կշիռը զգալի է, իսկ մյուսներում՝ սննդան, արտադրողի և սպառողի գներով կազմված միջճյուղային բալանսի ծախսումների գործակիցները տարբեր կերպ են բնութագրում միջճյուղային կապերը: Եացի այդ, սպառողի գներով միջճյուղային բալանսում արտադրանքի սպառման կառուցվածքը (ըստ տողերի) դեռևս բնաձևով այդ արտադրանքի սպառման կառուցվածքի վկայություն չէ: Բանն այն է, որ միևնույն արտադրանքը ժողովրդական տնտեսության արտադրական ու ոչ արտադրական ոլորտի տարբեր ճյուղերում տարբեր գներով է սպառվում: Օրինակ, էլեկտրալեներգիան գունավոր մետալուրգիային տրվում է ավելի ցածր գներով, քան մեքենաշինությանը, իսկ կոմունալ-կենցաղային և կուլտուրական նպատակով օգտագործվող մասն ավելի թանկ է գնահատվում, քան նյութական արտա-

դրության ճյուղերում և այլն: Դրա հետևանքով էլ դրամական արտահայտությամբ արտադրանքի սպառման կառուցվածքից համապատասխան հետևություն չի կարելի անել դրա բնածե արտահայտությամբ սպառման վերաբերյալ: Այսպես, օրինակ, Հայկական ՍՍՀ 1963 թ. միջճյուղային բալանսի տրվյալներով բնակչության անձնական սպառումը կազմել է ժողովրդական տնտեսության մեջ օգտագործված ամբողջ էլեկտրաէներգիայի և ջերմաէներգիայի 14,45 տոկոսը: Հասկանալի է, որ էլեկտրաէներգիայի և ջերմաէներգիայի անձնական սպառումը բնակչության կողմից բնածեով շատ ավելի փոքր տեսակարար կշիռ ունի, քան սպառողի գներով բալանսի տվյալներն են վկայում: Այսպես, 1963 թ. տվյալներով, բնածե արտահայտությամբ ժողովրդական տնտեսության մեջ սպառված ամբողջ էլեկտրաէներգիայի միայն 5,2% է սպառվել բնակչության կողմից: Դրա պատճառն այն է, որ բնակչության կողմից սպառվող էներգիայի գինը ավելի բարձր է արտադրությանը տրվող գնից:

Սակայն այս բոլորը արտադրանքը միջճյուղային բալանսում վերջնական սպառողի գներով գնահատելու անարդյունավետ ու անիմաստ համարելու հիմք հանդիսանալ չեն կարող: Արտադրողի գներով արտադրանքը գնահատելու համար անհրաժեշտություն է առաջանում լրացուցիչ բարդ հաշվարկներ կատարել յուրաքանչյուր արտադրանքի գնից առևտրա-տրանսպորտային ծախսումները և շրջանառության հարկը հանելու համար: Ընդ որում այդ հաշվարկները շափաղանց դժվարացնում են միջճյուղային բալանս կազմելու աշխատանքները և որ կարևորն է, որպես կանոն ստացվում են մոտավոր տվյալներ: Իսկ սպառողի գներով միջճյուղային բալանսում ղգալիորեն հեշտանում են ապրանքային հոսքերի միջճյուղային կապերն ու ծախսումների գործակիցները որոշելու աշխատանքները: Բացի այդ, որը և զլխավորն է, սպառողի գներով միջճյուղային բալանսում արտացոլվում են ժողովրդական տնտեսության ճյուղերի ու ոլորտների միջև տեղի ունեցող իրական ապրանքային կապերն ու համամասնությունները:

Արդյունքի արժեքը որոշող հասարակայնորեն անհրաժեշտ աշխատանքը ներառնում է նաև այդ արտադրանքը սպառողին հասցնելու անհրաժեշտ ծախսումները: Այս տեսակետից ժողովրդական տնտեսության ճյուղերի միջև իրական, փաստացի կապերն արտացոլվում են սպառողի գներում, քանի որ վերարտադրության պրոցեսում ապրանքների ժողովրդատնտեսական շրջանառությունը տեղի է ունենում վերջնական սպառման գներով: Ժողովրդական տնտեսության մեջ ինչպես նյութական բարիքների սպառումը բնակչության կողմից, այնպես էլ արտադրական սպառումը կատարվում է վերջնական սպառման գներով: Արդյունաբերական ձեռնարկություններում արտադրանքի ինքնարժեքի տարրերի մեջ հումքի, նյութերի և վառելիքի ծախսումները ցույց են տրվում դրանց վրա կատարված առևտրա-տրանսպորտային և մթերման ծախսումների հետ միասին: Եթե նկատի ունենանք, որ անձնական սպառման ապրանքների մանրածախ գները վերջնական սպառման գներ են, իսկ մեծածախ գների մի մասը սահմանվում է մինչև առաքման կայան, մյուսը՝ մինչև նշանակման կայան սկզբունքով, ասյա պարզ կդառնա, որ այդ գները հաշվարկների միջոցով արտադրողի գների վերածելու աշխատանքը պրակտիկորեն կատարված է շափաղանց մեծ դժվարությունների հետ:

Այսպիսով, արտադրանքը միջճյուղային բալանսում գնահատելու գների այդ երկու սիստեմների թերի և դրական կողմերին ամենահամառոտակի ծանո-

թանալն անգամ մեզ իրավունք չի տալիս նախապատվությունը տալ դրանցից որևէ մեկին: Ինչպես արդեն նշվել է, ամենալավագույն տարբերակը միջճյուղային բալանսում այդ երկու գներով արտադրանքի գնահատումն է: Սակայն նկատի ունենալով սպառողի գներով արտադրանքը միջճյուղային բալանսում գնահատելու պրակտիկ առավելությունը (խուսափումը սպառողի գներից արտադրողի գներին անցնելու բարդ հաշվարկներից) և ժողովրդական տնտեսության ասպրանքային կապերի իրական շարժումը բնութագրելու նկատառումը, մեր երկրում կազմվող միջճյուղային բալանսներում գերակշռող մասով օգտագործվում են սպառողի գները:

Արտադրողի գներում արտացոլվում է տրանսպորտի և սպասարկման այլ ճյուղերի ծախսումների միայն այն մասը, որն անհրաժեշտ է համապատասխան նյութերը տվյալ արտադրանքը թողարկողին հասցնելու համար: Սպառողի գնի մեջ դրանից բացի մտնում են նաև պատրաստի արտադրանքի իրացման ծախսերը: Ուրեմն արտադրողի և սպառողի գնի տարբերությունը տվյալ արտադրանքի իրացման ծախսումներն են: Արտադրողի գինը ավելի շատ համապատասխանում է մինչև արտադրող ձեռնարկության պահեստ գնի կալկուլացիային, իսկ սպառողինը՝ մինչև սպառողի պահեստ գնի կալկուլացիային: Կամ ավելի ճիշտ, այդ գները կարելի է համեմատել պրակտիկայում ավելի հաճախ հանդիպող մինչև առաքման կայան և մինչև նշանակման կայան գների հետ: Մինչև առաքման կայան գներով իրացվում են հիմնականում աշխատանքի միջոցներն ու առարկաները, իսկ սպառման առարկաների՝ միայն մի փոքր մասը: Այդ գներով իրացվում են մեքենաները, ածուխը, հանքաքարը, գունավոր մետաղները, համարյա բոլոր շինանյութերը, հանքային պարարտանյութերը և այլն: Սպառման առարկաների հիմնական մասը և ծանր արդյունաբերության արտադրանքի մի շարք տեսակներ՝ նավթամթերքներ, սև մետաղներ, անտառանյութ, ցեմենտ և այլն, իրացվում են մինչև նշանակման կայարան գներով:

Ըստ կատարած հաշվարկների, մեր երկրում բեռնաշրջանառության մեջ բոլոր բեռների 40%-ը իրացվում է մինչև նշանակման կայան, իսկ 60%-ը՝ մինչև առաքման կայան գներով⁵:

1967 թ. հուլիսի 1-ից գործող նոր մեծածախ գներում ևս նավթի ու նավթամթերքների, գազի, սև մետաղների, անտառանյութի, ցեմենտի գնացուցակներում պահպանվել է մինչև նշանակման՝ կայան գների սկզբունքը: Սակայն գոտային գների ձևավորման պայմանները որոշ չափով փոխվել են: Ընդ որում, մի շարք գնացուցակների դիֆերենցումը ըստ գոտիների սահմանվել է ոչ միայն տրանսպորտային ծախսումների, այլև արտադրանքի թողարկման վրա կատարվող զոնային ծախսումների տարբերությունների հիման վրա: Այսպես, ցեմենտի մեծածախ գները, մինչև նշանակման կայան սկզբունքով սահմանվել են նախկին հինգ զոնաների փոխարեն ութ զոնաների միջին ճյուղային ծախսումների հիման վրա: Ընդ որում, զոնային գների տարբերություններն արտացոլում են ոչ միայն ցեմենտի արտադրության, այլև դրա փոխադրման ծախսումների տարբերությունները: Նախկին գնացուցակում նկատի էր առնչվում միայն տրանսպորտային ծախսումների տարբերությունները:

Մեծածախ գների նոր սեփորմը նպատակ ունի ապահովել ձեռնարկությունների պլանավորման ու տնտեսական խթանման նոր սիստեմի հաջողու-

⁵ «Вопросы экономики», 1967, № 8, стр. 41.

թյամբ կենսագործումը: Ձեռնարկությունները լրիվ տնտեսաշուկայով աշխատելու և որոշակի շահույթ ստանալու համար անհրաժեշտ է գների միջոցով ապահովել ճյուղերի միջին շահութաբերությունը: Մինչդեռ արդյունաբերության ճյուղերում այն խիստ տատանվում էր, անհիմն կերպով վնասաբեր, կամ չափից ավելի եկամտաբեր դարձնելով այդ ճյուղերից որևէ մեկը: Օրինակ, ածխարդյունաբերությունը աշխատում էր 16 տոկոս վնասով, իսկ սարքաշինության շահութաբերությունը 60 տոկոսից ավելին էր: Ընդհանրապես հայթայթող արդյունաբերության արտադրանքի գները զգալիորեն ցածր էին արժեքից, որի հետևանքով այդ ճյուղերը վնասով էին աշխատում, կամ չափազանց աննշան շահույթ էին ստանում: Հակառակ դրան՝ վերամշակող արդյունաբերության բազմաթիվ ճյուղեր ուռճացրած շահույթներ էին ստանում:

Մեծածախ գների նոր ռեֆորմի նպատակն է համեմատաբար հավասարաչափ եկամտաբերություն ապահովել արդյունաբերության տարբեր ճյուղերի համար: Նոր գները սև մետալուրգիայի, մեքենաշինության, նավթահանույթի և նավթամշակման, գաղի և քիմիական արդյունաբերության համար կապահովեն միջինը 15 տոկոս շահութաբերություն: Ծանր արդյունաբերության և մեքենաշինության գները բարձրացան 15 տոկոսով, իսկ ամբողջ արդյունաբերությանը՝ 8 տոկոսով:

Արդյունաբերական արտադրանքի մի շարք տեսակների մեծածախ գները զգալիորեն բարձրացան: Օրինակ, ածխի գինը միջին հաշվով բարձրացավ 78 տոկոսով, բայց քանի որ փոխադրման տարիֆները որոշ չափով իջել են, սպասողները նախկինի համեմատ թանկ կվճարեն 53—54 տոկոսով: Լեռնաքիմիական արդյունաբերության արտադրանքի գները միջին հաշվով բարձրացան 61 տոկոսով, պարարտանյութերինը՝ 34 տոկոսով, սղոցանյութինը՝ 33 տոկոսով, ցեմենտինը՝ 13 տոկոսով, երկաթ-բետոնյա իրերինը՝ 27 տոկոսով և այլն: Միաժամանակ սինթետիկ թելերի, սինթետիկ խեժերի ու պլաստմասսաների, էլեկտրոնային և էլեկտրատեխնիկական արդյունաբերության, սարքաշինության և արտադրանքի մի շարք այլ տեսակների մեծածախ գներն իջել են: Օրինակ, էլեկտրոնային արդյունաբերության արտադրանքի գներն իջել են 19 տոկոսով, սարքաշինությանը՝ 25 տոկոսով և այլն:

Սակայն, անհրաժեշտ է նշել, որ 1967 թ. հուլիսի 1-ից գործող մեծածախ գները ևս անթերի չեն: Այսպես, միասնական մեթոդով չի սահմանվում գների մեջ տրանսպորտային ծախսերը: Մինչև առաքման կայան գներում արտադրանքի մի քանի տեսակների գնացուցակում նախատեսվում է մինչև թողարկող գործարան, կամ այդ գործարանի պահեստ-տրանսպորտային ծախսերը, իսկ մի այլ տեսակների համար՝ մինչև երկաթգծի մոտ առաքողի պահեստը, կամ մինչև իրացնող կազմակերպության մեծածախ պահեստը կատարած ծախսերը: Երբեմն միևնույն խումբ արտադրանքի առանձին տեսակների համար տարբեր սկզբունքով են գներ սահմանվել: Այսպես, նավթամթերքների մեծ մասի համար սահմանվել է մինչև նշանակման, իսկ մի քանիսի, օրինակ քսայուղերի համար՝ մինչև առաքման կայան գներ: Միևնույն արտադրանքի համար ևս առանձին դեպքերում տրանսպորտային ծախսերը գներում տարբեր կերպ են սահմանվել: Մոտոցիկլետների և հեծանիվների համար սահմանված է մինչև նշանակման կայան, իսկ դրանց պահեստամասերի համար մինչև առաքման կայան գներ:

Մեծածախ գների 1967 թ. հուլիսի 1-ից գործող սիստեմի վերլուծությունը և ըստ արտադրանքի առանձին տեսակների գների փոփոխության շարժառիթներն ու նպատակները մեկնաբանելը ներկա հոդվածի շրջանակներից դուրս են։ Նշենք միայն, որ այդ փոփոխություններն, անշուշտ, իրեց ազդեցությունը կունենան միջճյուղային կապերի ձևավորման վրա և համապատասխան փոփոխություններ կառաջացնեն ինչպես արտադրողի, այնպես էլ սպառողի գներով կազմված միջճյուղային բալանսի ուղղակի և լրիվ ծախսումների գործակիցներում։

Միաժամանակ անհրաժեշտ է ընդգծել, որ գների սիստեմի այդ բարդությունը հատկապես ի հայտ է գալիս տնտեսական ռեֆորմի պայմաններում, երբ ծավալվում են ձեռնարկությունների ուղղակի կապերը, զարգանում արտադրության միջոցների մեծածախ առևտուրը։ Այս պայմաններում, մեր կարծիքով, մեծածախ գների նոր սիստեմն ավելի է բարդացրել միջճյուղային բալանսն արտադրողի գներով կազմելու աշխատանքները, որով մի անգամ ևս ընդգծվում է սպառողի գներով բալանս կազմելու պրակտիկ առավելությունը։

Սպառողի գներով միջճյուղային բալանս կազմելու թերություն է համարվում նաև այն, որ դրանում, ի տարբերություն արտադրողի գներով կազմված բալանսի, տրանսպորտի, առևտրի, մթերումների, նյութա-տեխնիկական մատակարարման ճյուղերի արտադրանքի կրկնահաշվարկ է կատարվում և արհեստականորեն մեծացվում հասարակական արդյունքի գումարը։

Սպառողի գներով կազմված միջճյուղային բալանսի ճյուղերն առանձին-առանձին առևտրա-տրանսպորտային ծախսումների կրկնահաշվարկ չեն պարունակում։ Եթե սև մետաղներն արտադրվել և փոխադրվել են մեքենաշինական ձեռնարկություններ, ապա վերջիններիս մոտ մետաղի ծախսումները ցույց են տրվում դրանց փոխադրման ծախսերի հետ միասին։ Հետևապես սպառողի գներով արտադրանքի գնահատման դեպքում մետաղը փոխադրելու վրա կատարած ծախսումները վերագրվում են մետալուրգիական արդյունաբերությանը։ Քանի որ սև մետալուրգիայի արտադրանքը բոլոր սպառողների մոտ, սպառողի գների դեպքում, գնահատվում է ներառյալ իրացման ծախսերը, ապա այդ ճյուղի համախառն արտադրանքին (ձեռնարկության մեծածախ գներով) պետք է ավելացնել տրանսպորտի և նյութա-տեխնիկական մատակարարման ծառայությունների այն բոլոր ծախսերը, որոնք անհրաժեշտ են սև մետաղները սպառողներին հասցնելու համար։ Եվ, իրոք, այս դեպքում ճյուղերի արտադրանքի մեջ առևտրա-տրանսպորտային և իրացման այլ ծախսերի կրկնահաշվարկ տեղի չի ունենում։

Սակայն, երբ ժողովրդական տնտեսությունը դիտում ենք որպես բոլոր ճյուղերի ամբողջություն, որտեղ հասարակական ամբողջական արդյունքի արտադրությունը մասնակցում են նաև տրանսպորտի, առևտրի, մթերումների և նյութա-տեխնիկական մատակարարման ճյուղերը, արտադրանքը վերջնական սպառման գներով գնահատելիս տեղի է ունենում վերոհիշյալ ճյուղերի արտադրանքի կրկնակի հաշվարկ։ Բայց այդ կրկնակի հաշվարկը հեշտությամբ կարելի է վերացնել հասարակական ամբողջական արդյունքից և յուրաքանչյուր ճյուղի համախառն արտադրանքից տրանսպորտի, առևտրի, մթերումների, նյութա-տեխնիկական մատակարարման ծախսերը հանելով։

Վերջնական սպառման գներով արտադրանքը գնահատելու ժամանակ փաստորեն միջճյուղային բալանսի ենթակայում տրանսպորտ, առևտուր,

մթերումներ, նյութա-տեխնիկական մատակարարում ճյուղերը շայտք է լինեն, քանի որ այդ ճյուղերի ծառայություններն ամբողջությամբ իրենց արտադրումն են գտել ժողովրդական տնտեսության մյուս բոլոր ճյուղերի արտադրանքի մեջ: Այդ սկզբունքով է կազմվում նաև հասարակական արդյունքի արտադրության, սպառման ու կուտակման բալանսը: Բայց, քանի որ վերջնական սպառման գներով բալանսում ըստ տողերի բաշխված արտադրանքի գումարին պետք է համապատասխանի այդ ճյուղերի արտադրանքն ըստ սյունակների, այդ պատճառով էլ բալանսի ենթակայում գրվում են վերոհիշյալ ճյուղերը և դրանց ծառայությունների գումարը (որը յուրաքանչյուր ճյուղի արտադրանքի մեջ արդեն արտադրված է), որի հետևանքով ստացվում է կրկնակի հաշվարկ:

Հասարակական ամբողջական արդյունքն ու ազգային եկամուտը ստացվում է նյութական արտադրության ճյուղերի արտադրանքի գումարից: Ենթադրենք հասարակական ամբողջական արդյունքի գումարը կազմում է 2790 մլն. ո., այդ թվում՝ նյութական արտադրական ծախսերը 1460 մլն. ո. և ազգային եկամուտը 1330 մլն. ո. և այդ գումարներն ստացվել են հետևյալ հաշվարկի հիման վրա⁶:

(մլն. ուերվիներով)

	Արտադրանքը արտադրողի գներով	Նյութական արտադրական ծախսերը	Ազգային եկա- մուտը (ճյու- ղերի գուտ արտադրանքը)
Արդյունաբերություն	2000	1100	900
Շինարարություն	320	180	140
Գյուղատնտեսություն	330	120	210
Տրանսպորտ, մթերումներ, առևտուր նյութա-տեխնիկական մատակարարում	140	60	80
Ընդամենը . . .	2790	1460	1330

Ինչպես տեսնում ենք, հասարակական ամբողջական արդյունքի արտադրությանը մասնակցում են նաև տրանսպորտի, առևտրի, մթերումների և նյութատեխնիկական մատակարարման ճյուղերը (արտադրության շարունակությունը կազմող մասով): Սակայն ժողովրդական տնտեսության ամփոփ նյութական բալանսում (հասարակական արդյունքի արտադրության, սպառման և կուտակման բալանս) հասարակական արդյունքը հանգես է գալիս վերջնական սպառման գներով, որպես արդյունաբերության, գյուղատնտեսության և շինարարության արտադրանքի գումար: Տրանսպորտը, առևտուրը, մթերումները և նյութատեխնիկական մատակարարումը դիտվում են որպես այդ ճյուղերի արտադրանքի արժեքները մեծացնող ճյուղեր: Ընդ որում, այդ դեպքում ևս բալանսը ոչ մի կրկնակի հաշվարկ չի պարունակում: Այդ պարզ կերպով երևում է ներքոհիշյալ աղյուսակից, որտեղ ենթակայում ըստ տողերի ցույց չեն տրվում տրանսպորտ, առևտուր, մթերումներ, նյութա-տեխնիկական մատակարարում ճյուղերը:

6 Հաշվարկում բերված թվերը պայմանական են:

Հասարակական ամբողջական արդյունքի բալանսը

(մլն. ուրու.)

	Թողարկվող արտադրանքը արտադրողի գնով	Արժեքի մեծացումը շրջանառության ոլորտում (տրանսպորտ, առևտուր և այլն)	Արտադրանքի սպառողի գնով	Նյութական արտադրական ծախսերը				Շրջանակ	Մոլորակային կուտակում	Ընդամենը
				արդյունաբերության մեջ	զինարարության մեջ	գյուղատնտեսության մեջ	տնտեսագործության մեջ			
Արդյունաբերություն	2000	100	2100	930	170	60	40	1200	900	2100
Շինարարություն	320	—	320	30	10	10	20	70	250	320
Գյուղատնտեսություն	330	40	370	140	—	50	—	190	180	370
Ընդամենը՝	2650	140	2790	1100	180	120	60	1460	1330	2790

Ինչպես նկատում ենք, բալանսը կազմված է սպառողի գներով և կրկնակի հաշվարկ չի պարունակում: Դա բացատրվում է նրանով, որ տրանսպորտի, առևտրի, մթերումների և նյութա-տեխնիկական մատակարարման ծախսումներն ըստ տողերի ցույց չեն տրվել: Սակայն միջնուղային բալանսում այդ ճյուղերը ցույց են տրվում նաև ենթակայում, որի հետևանքով դրանց ծախսերի կրկնահաշվարկ է տեղի ունենում, որը, սակայն, հեշտությամբ կարելի է հանել ընդհանուր դումարից: Միևնույն տվյալներով կազմված միջնուղային բալանսը վերջնական սպառման գներով հետևյալ տեսքը կունենա (տես 48 էջի աղյուսակը):

Աղյուսակից երևում է, որ վերջնական սպառման գներով կազմված միջնուղային բալանսում տրանսպորտի, առևտրի, մթերումների և նյութա-տեխնիկական մատակարարման ծախսերի կրկնակի հաշվարկը հեշտությամբ հանվում է բալանսից և այդ հանդամանքը առիթ չի կարող դառնալ արտադրանքը վերջնական սպառման գներով գնահատելը անընդունելի համարելու համար:

Անհրաժեշտ է նշել, որ միջնուղային կապերը բնութագրող տվյալները քանակապես միմյանցից տարբերվում են՝ արտադրանքը սպառողի կամ արտադրողի գներով գնահատելու դեպքում: Վերջնական սպառման գներով բալանսում առևտրա-տրանսպորտային և մթերումների ամբողջ ծախսերը մտցվում են հումքի, նյութերի ու վառելիքի համապատասխան տեսակների արժեքի մեջ, որոնք սպառվում են տվյալ ճյուղի արտադրանքի թողարկման համար: Տրանսպորտ, մթերումներ, առևտուր և նյութա-տեխնիկական մատակարարում տողերում յուրաքանչյուր ճյուղի հատման կետում ցույց է տրվում նշված ճյուղերի հասույթը համապատասխան արտադրանքի փոխադրման, պահպանման, մատակարարման ու իրացման համար: Արտադրողի գների դեպքում առևտրա-տրանսպորտային և մթերումների բոլոր ծախսերը հանվում են հումքի, նյութերի, վառելիքի համապատասխան տեսակներից և ցույց են տրվում տրանսպորտ, առևտուր, մթերումներ, նյութա-տեխնիկական մատակարարում տողերում: Հետևապես այս դեպքում տրանսպորտ, առևտուր, մթերումներ, նյութա-տեխ-

Միջնուղային բալանսը արտադրանքի վերջնական սպառման դներով

(մլն. ուրլի)

Ազատումներ Մատակարարներ	Արդյունաբերություն	Շինարարություն	Պ.Ս. գյուղատնտեսություն	Տրանսպորտ, առևտուր, մթերումներ, նյութատեխնիկական մատակարարում	Զինվորական արտադրություն	Նյութատեխնիկական (գյուղատնտեսության) արտադրություն	Չգրգռված
Արդյունաբերություն	930	170	60	40	1200	900	2100
Շինարարություն	30	10	10	20	70	250	320
Գյուղատնտեսություն	140	—	50	—	190	180	370
Տրանսպորտ, առևտուր, մթերումներ, նյութատեխնիկական մատակարարում	100	—	40	—	140	—	140
Ընդամենը՝	1200	180	160	60	1600	1330	—
Զուտ արտադրանք	900	140	210	80	—	—	1330
Ընդամենը՝	2100	320	370	140	—	—	2930
Այդ թվում առանց առևտրատրանսպորտային և մթերումների ծախսումների	2000	320	330	140	—	—	2790

նիկական մատակարարում տողերի և յուրաքանչյուր ճյուղի հատման կետում ցույց է տրվում առևտրատրանսպորտային և մթերումների ծախսումները տրվյալ ճյուղի արտադրանքը թողարկելու համար ծախսված հումքի, նյութերի ու վառելիքի վրա:

Այսպիսով, արտադրողի և սպառողի գներով արտադրանքի գնահատումը միջնուղային բալանսում տարբեր նպատակներ է հետապնդում և յուրորեն բնութագրում միջնուղային կապերը: Արտադրողի գներով միջնուղային բալանսի բացակայությունը որոշ չափով կարող է փոխհատուցվել բնաձև արտահայտությամբ միջնուղային բալանսով, քանի որ վերջինս նույնպես բնութագրում է ճյուղերի միջև տեխնոլոգիական և ոչ թե ապրանքային կապերը: