

«ЯНДЕКС» И НАЛОГИ

О ТАКСИ, МАРКЕТПЛЕЙСАХ, СВЕРХПРИБЫЛИ И РЕЛОКАНТАХ

Окончание. Начало — на стр. 1

"ЗАВТРА". Перефразируя кота Матроскина из мультфильма про Простоквашино: **"Чтобы купить что-нибудь ненужное, нужно сначала продать что-нибудь ненужное".**

Сергей АНУРЕЕВ. Именно так: чтобы купить что-то типа "Яндекса", надо вначале что-то продать на эту сумму. И когда наши олигархи будут продавать огромные пулы активов, это тоже потребует какого-то дисконта, поскольку деньги сейчас стоят по-другому, чем три-четыре года назад. Когда на рынке, например, американская ставка 2%, стоимость активов будет одна, а когда она 5%, стоимость активов будет значительно меньше.

Есть ещё один аспект ситуации с "Яндексом" — его доминирующая позиция на нашем рынке. Американское правительство и Европейская комиссия любят периодически "наезжать" на своих IT-гигантов на предмет их доминирующей позиции и предъявлять им за это огромные штрафы. "Яндекс" доминирует на рынке интернет-поиска, интернет-рекламы, такси, доставки. За это доминирование надо с них спросить, а потом уже отрегулировать цену.

"ЗАВТРА". Борьба с монополиями?

Сергей АНУРЕЕВ. Да. К тому же есть ещё одна проблема: "Яндекс" явно не доплачивает социальные взносы за примерно полмиллиона таксистов и доставщиков, которые, являясь по сути работниками компании, официально числятся самозанятыми. В Калифорнии уже много лет назад компания Uber была признана работодателем таксистов, а не неким агрегатором самозанятых. Вспомним, что вице-президент США Камала Харрис — из Калифорнии, спикер Палаты представителей Конгресса США Кевин Маккарти — тоже из Калифорнии. То есть в Калифорнии можно признать Uber работодателем и заставить его платить социальные взносы за таксистов, а у нас нельзя?

Такси ездят по выделенным полосам и бесплатно паркуются — это тоже некая форма субсидирования бизнеса "Яндекса" со стороны государства. Если удержать субсидии в виде отсутствия социальных взносов и оплаты проезда по выделенным полосам и парковки, прибыль была бы совсем другой и можно было бы вернуться к вопросу, сколько на самом деле стоит "Яндекс", после приведения его налогового режима в норму.

"ЗАВТРА". А продадут ли Алексея и Потанину "Яндекс"??

Сергей АНУРЕЕВ. Отвечая на этот вопрос, приведу пример. В 2008 году Олег Дерипаска купил у Михаила Прохорова более 25% акций "Норильского никеля", заняв на это деньги. Во многом из-за этой чрезмерной долговой нагрузки возникло специфическое отношение к Дерипаске со стороны американских инвестбанков. История закончилась санкциями в отношении Дерипаски задолго до 24 февраля 2022 года и фактически назначением в компанию Дерипаски совета директоров от американского Минфина. Поэтому и сейчас стоит вопрос о том, чтобы не грузить российский бизнес избыточными долгами, а для этого необходимо снизить цену "Яндекса".

"ЗАВТРА". Вы упомянули о прибыли этой компании, и в связи с этим хотелось бы услышать ваше мнение о проекте закона о налоге на сверхприбыль.

Сергей АНУРЕЕВ. Сейчас идёт многоаспектная модификация налогового законодательства по прибыли, и в названии этого проекта приставка "сверх" не очень уместна. Для расчёта этого налога берётся прибыль, которую предприятия заработали в 2019 и 2021 годах, и считается средняя величина для уплаты налогов на прибыль в текущем и следующем годах.

Не секрет, что некоторые крупные предприниматели, столкнувшись с реальными проблемами из-за санкций и изменения географии экспорта и логистики, под шумок пытаются нуллифицировать прибыль и даже сделать её отрицательной, а потом попробовать получить что-то от государства в виде поддержки. И закон направлен на то, чтобы выявить, какова прибыль на самом деле.

Налоговые органы этим вопросом всегда занимались. Если рядовой индивидуальный предприниматель (ИП) показал падение оборотов, его очень быстро пригласят в налоговую и спросят: "У вас в прошлом году были такие-то обороты ИП и такие-то налоги. Почему сейчас они упали на 10%? Объясните, пожалуйста. А не занимаетесь ли вы уводом части оборотов в тень?" Это типичная ситуация. А крупные олигархи какие-то особенные? Почему обычному ИП можно задавать такие вопросы, а крупным олигархам нет? Почему так существенно упала налоговая база? Объяснитесь. Возможно, объяснения будут разумными и в ходе проверок подтверждены.

Так вот, этот закон определяет базу прошлых лет, от которой надо отталкиваться.

"ЗАВТРА". А что-то похожее есть в зарубежной практике?

Сергей АНУРЕЕВ. В США есть рейтинги крупных корпораций по эффективной ставке налогов, то есть не по той, которая в законе прописана, а по фактической ставке. Есть корпорации, которые переплачивают налоги. Есть корпорации, которые нуллифицируют налоги. Есть те, которые пытаются с правительства получить ранее уплаченные налоги. И журналисты, и политики смакуют все эти цифры и задают соответствующие вопросы, а иногда даже американские конгрессмены организуют комиссии, вызывают наиболее крупных "оптимизаторов" налогов на ковер и спрашивают: "А почему у вас прибыль стала вдруг отрицательной? Вы, наверное, слишком активно используете налоговые лазейки..."

Кстати, в предвыборной программе Джо Байдена одним из пунктов было введение глобального налога на прибыль, который считался так: взяли сумму прибыли за последние несколько лет по консолидированной отчётности, применили к ней самую простейшую ставку безо всяких ухищрений, налоговых вычетов и льгот, и вот, извольте заплатить в американский бюджет! Потом Байден забыл об этой теме — то ли по старости, то ли лоббисты одолели, но не получилось это ввести.

Тем не менее повестка в рамках ESG (Environment, Social, Governance — окружающая среда, социальность и управление) предполагает, что корпорации должны заботиться об обществе, в котором они работают, в том числе правильно платить налоги, безо всяких ухищрений, и раскрывать это в отчётности.

Наш бизнес к такому не привык, а для США это нормально — задавать вопросы: "А почему у вас налоги меньше, чем в среднем по отрасли? А если они у вас отрицательные, то не используете ли вы слишком активно налоговые льготы?"

"ЗАВТРА". У нас тоже стали задавать вопросы, например, по поводу удалённых и фрилансеров, которые в том числе перестали быть налоговыми резидентами России (по действующему законодательству налоговое резидентство России теряется, если лицо находится за границей 183 дня и более в течение одного календарного года). Для них по проекту закона, внесённого в Госдуму, предполагается НДФЛ в 13–15% вне зависимости от статуса налогового резидентства. Как вы оцениваете этот законопроект?

Сергей АНУРЕЕВ. В принципе, эта тема не нова. Европейские страны на эту тему копия ломают уже несколько десятилетий. Например, Монако приглашает к себе на постоянное жительство европейских олигархов, которые проводят там чуть больше половины года и потом платят только небольшие монашеские налоги, а не крупные налоги в Германии или Швеции. Органы Евросоюза пытаются бороться с этим, считая несправедливым, когда крупные олигархи зарабатывают деньги в одной стране, а потом, проживая в курортных условиях, минимизируют свои налоги. Американское правительство, кстати, такой практики не допускает. Независимо от того, жил ты полностью весь год в США или большую часть года жил, например, в Монако или в России, но у тебя американский паспорт — плати американские налоги. Пример — Стивен Сигал. Он получил российское гражданство, переехал жить в Подмоскowie, а американские налоговые органы обложили своими налогами даже те доходы, которые он получал от своих рекламных контрактов в России, находясь в России и ведя такой бизнес через ИП в России.

"ЗАВТРА". Подобная история произошла и с Олегом Тиньковым...

Сергей АНУРЕЕВ. Да, Тиньков получил американский паспорт незадолго до IPO (первого публичного размещения акций на бирже) своего банка, которое принесло ему огромные бумажные доходы (Потанин, кстати, выкупил акции "Тинькофф-банка" у его основателя Олега Тинькова, а в 2020 году выкупить акции этого банка предлагал "Яндекс" — вот такой круговорот акций в природе). Спустя несколько лет американское правительство сказала: "У тебя американский паспорт. А ты что, налоги-то не заплатил с объёма своего гигантского IPO?" Ему предъявили чуть ли не полмиллиарда долларов штрафа. По американскому закону это можно. А у нас, когда похожие вопросы поднимаются, начинают говорить о драконском налоговом климате, хотя наши 13–15% — это мелочь по сравнению с базовой или прогрессивной ставкой налога в США или ЕС. К тому же эти удалённые и фрилансеры продолжают получать деньги от российских работодателей.

Но здесь есть другая особенность, точнее, некоторые перегибы, когда наши крупные корпорации и госорганы стали негласно запрещать удалёнку для борьбы с уехавшими, но при этом под раздачу попали и удалёнчики, проживающие в России. Вспомним, когда случился ковид и массовый дистант, многие люди выехали, например, из Москвы в другие регионы, и это было полезно для экономики этих небогатых регионов, особенно небольших населённых пунктов, где эти люди жили и тратили деньги.

"ЗАВТРА". А сейчас сокращение удалённых мы фактически обратно сгонем всех в Москву и другие крупные центры.

Сергей АНУРЕЕВ. А Москва переполнена, в Москве пробок, нужно строить новые развязки, которые всё равно не успевают за транспортными проблемами. А если мы просто уберём хотя бы 10–15% автолюбителей из Москвы за счёт удалёнки, не нужно будет строить новые развязки. Годовой бюджет дорожного строительства Москвы — 200–220 млрд руб. За счёт удалёнчиков часть этих денег можно перенаправить, например, на модернизацию БАМ и Транссиба, годовая программа которой по стоимости сопоставима с программой дорожного строительства в Москве. К тому же сейчас нам нужно ускоренное железнодорожное сообщение с южными регионами. Это задача сжогого масштаба.

Таким образом, гонения на удалённых, проживающих в небогатых регионах России, не способствуют решению проблемы модернизации транспортной инфраструктуры, и здесь грамотный налоговый манёвр и манёвр бюджетными расходами были бы очень полезны.

"ЗАВТРА". Хотелось бы обсудить и новации в области торговли. Например, Минфин подготовил законопроект о Duty Free (беспошлинной торговле) на алкоголь в аэропортах. Документ разрешает владельцам магазинов беспошлинной торговли продавать спиртосодержащую продукцию в залах ожидания внутренних вылетов и залах выдачи багажа. Для чего это нужно?

Сергей АНУРЕЕВ. Приведу ещё пару похожих новостей, чтобы показать, насколько это комплексный вопрос. Речь идёт о планах по онлайн-торговле алкоголем через "Почту России", о заявлениях руководства "Абрау-Дюрсо" (нашего ведущего вино-шампанского бренда) о том, что наш рынок переполнен дешёвым испанским, итальянским вином, что сильно осложняет жизнь российским виноделам. В газете "Завтра" я несколько месяцев назад опубликовал статью с вопросом: почему у нас растёт импорт западноевропейского вина? Почему у нас акцизы на алкоголь увеличены на 4% плановой инфляции, а не на 10% фактической? У нас продукты питания дорожают быстрее, чем алкоголь.

Из этой же линейки вопросов — дискуссия о разрешении торговли пивом на стадионах во время футбольных матчей. Так футбол — это про здоровый образ жизни, про спорт или про алкоголь?

Возвращаясь к вашему вопросу про авиаотрасль. По данным Минтранса, за 12 месяцев, с апреля 2022 по март 2023 года, эта отрасль получила 125 млрд руб. субсидий на поддержание пассажиропотока в целом, на перевозку социально незащищённых граждан, жителей Дальнего Востока, на межрегиональные авиаперевозки. Помимо этого ещё был демпфер по топливу, когда субсидировалось различие между экспортной ценой на топливо и внутренней, и субсидирование лизинга самолётов.

То есть авиакомпании достаточно много получают денег из бюджета, а им предлагают ещё и Duty Free в аэропортах. Возникает вопрос: как грамотно в этих обстоятельствах донстроить субсидирование? Как с алкоголя брать больше денег, особенно с премиального алкоголя, которым в основном торгуют в магазинах Duty Free? Нужно ли предоставлять какие-то льготы торговле импортным алкоголем, чтобы владельцы аэропортов могли на этом зарабатывать?

В России аэродромы и взлётно-посадочные полосы находятся в собственности государства, при этом аэропорты чаще всего принадлежат частным инвесторам. В связи с этим многие аэропорты превратились по факту в торговые центры: приходится продираться сквозь бесконечные ряды лавочек, бутиков, ресторанчиков. Мы платим за авиаперелёт, а не за то, чтобы нам всё это буйство торговли предлагалось! Это как в кинотеатре: платим за сеанс, а нам ещё за наши же деньги показывают рекламу. Но в кинотеатре мы хотя бы можем прийти позже и не смотреть её.

Хорошо бы, если бы в наших профильных ведомствах посчитали всё вместе, учитывая все особенности, посмотрели, сколько и кто у нас куда летает. Сколько летает небогатых бюджетников, допустим, врачей, учителей, сколько военных? А сколько летает состоятельных людей, которые не нуждаются в субсидировании? И как нам перенастроить субсидирование авиаотрасли для разумной поддержки отдельных небогатых слоёв населения, а не поддерживать всех подряд. И тем более не поддерживать торговлю импортным вином!

"ЗАВТРА". Уточняющий вопрос: деньги, которые собирает этот магазин Duty Free, не идут ведь потом на авиаотрасль? Они идут, наверное, в карман какому-то частному лицу?

Сергей АНУРЕЕВ. Схема немного сложнее. Магазин Duty Free платит арендную плату владельцу аэропорта. Владелец аэропорта содержит некую инфраструктуру досмотра, оформления и тому подобного. Фактически торговля субсидирует те услуги, которые предоставляет аэропорт. К тому же магазины Duty Free обеспечиваю какую-то занятость: люди, которые там работают, тоже платят какие-то налоги. То есть не всё идёт в карман какому-то проходимцу, который сливает наше население, что-то поступает и в авиаотрасль, и в бюджет. Нужны точный расчёт всех особенностей и тонкая доработка системы. Почему, например, тому же "Абрау-Дюрсо" не продавать свою продукцию в Duty Free с льготным налогообложением? А на импортный западноевропейский/американский алкоголь не льготы давать, а повышенные ставки? "Абрау-Дюрсо" не пускают на европейский рынок, а мы не можем сделать то же самое с европейским дорогим алкоголем, который у нас продаётся в магазинах Duty Free? Нужен паритетный ответ.

"ЗАВТРА". Но не все бизнесмены согласны с регулированием их бизнеса. Например, основательница Wildberries Татьяна Бакальчук обратилась к властям с просьбой отложить госрегулирование отрасли электронной торговли и заявила, что в ближайшее время компания планирует изменить стратегию внешних коммуникаций и стать более открытой. Она подчеркнула, что там, где появляется госрегулирование, прекращается рост. Последние время, вообще, довольно много говорят о Wildberries. В целом, что нужно делать с этим ретейлером? Нужно ли здесь госрегулирование?

Сергей АНУРЕЕВ. Wildberries быстрыми темпами становится доминирующим игроком на рынке, как и "Яндекс". Каждый из читателей может видеть, какое количество пунктов выдачи товаров Wildberries есть практически в любом российском не то что райцентре, а и относительно небольшом посёлке. Ещё несколько лет — и компания станет де-факто монополистом на рынке. Другие маркетплейсы уже не успевают за ней. Все вместе они становятся избыточными, как когда-то ларьки в Москве, искорённые Сергеем Собянinem более 10 лет назад. До этого у каждой станции метро стояло огромное количество ларьков, на вещевых рынках были десятки контейнеров, торгующих одним и тем же. Покупателей было немного, и продавцы изнывали от дефицита клиентов. Сейчас мы идём ускоренными темпами в подобную ситуацию, когда пунктов выдачи не только Wildberries, но и "Озон", и других становится слишком много. Клиентов на такое количество пунктов нет. Когда был один



"ЗАВТРА". Почему бы не сделать следующий шаг, для чиновников рангом пониже?

Сергей АНУРЕЕВ. Согласен, можно взять дизайн "Волги", сделать современную начинку и предлагать как минимум госслужащим, чтобы они ездили не на "Мерседесах", БМВ или "Ауди", а на таких машинах. Пусть в этом даже будет изрядная доля субсидирования со стороны государства и какая-то часть импортных компонентов, но это будет шаг в развитии отечественного автопрома.

Кстати, в Британии есть строгие требования к лондонским такси-кебам. Есть три вида утверждённого дизайна: стилизованный под кеб 1950-х годов, дизайн 1987 года и дизайн 2015 года. Только такие автомобили могут ездить в качестве такси по Лондону. Многие другие города и страны идут похожим путём и даже закупает такие кебы. Когда-то они были гордостью британского автопрома, но потом их стали производить немцы, выкупившие британские компании. А кебы дизайна 2015 года производятся на китайском заводе.

"ЗАВТРА". Ещё и кинотеатры в торговых центры перестраиваются.

Сергей АНУРЕЕВ. Совершенно верно, есть целая программа в Москве: вместо маленьких советских кинотеатров строятся огромные ТЦ под вывеской кинотеатров. Таким образом клиенты уже имеющихся избыточных ТЦ распределяются ещё более тонким слоем. Как в сказке про Лису и Журавля, когда Лиса размазала кашу по блюду и Журавль не смог её съесть.

"ЗАВТРА". Но ведь эти проблемы касаются только частных собственников ТЦ?

Сергей АНУРЕЕВ. Только кажется, что ТЦ — это проблема исключительно частных собственников. Надо учитывать, что ТЦ платят налоги на недвижимое имущество больше, чем пункты выдачи заказов, которые чаще всего располагаются в небольших помещениях, не самых новых и не в самых престижных местах. К тому же у нас эти пункты во многом работают на льготном налогообложении. Это та же проблема, что и с самозанятыми "Яндекса".

Более того, многие ТЦ строились на кредиты госбанков. И фактически Wildberries своей экспансией создаёт проблемы и для ТЦ (и как следствие, проблемы получения с них налога на недвижимое имущество), и для госбанков, которые кредитовали эти ТЦ.

Ещё необходимо отметить, что через такие структуры, как Wildberries, пошёл в больших масштабах параллельный импорт. С одной стороны, это хорошо: есть каналы поставки того, что наши западные партнёры не готовы нам теперь поставлять. С другой стороны, возникает проблема с импортозамещением. Дело в том, что в традиционных супермаркетах есть разрядки в рамках законодательства, какая доля полки должна быть предоставлена для российского производителя (хотел бы заметить, что это необходимо сделать и для местного производителя, чтобы мелкие предприниматели тоже получали свою долю площадей в крупных торговых сетях). Но подобных норм нет для Wildberries и других маркетплейсов, хотя они фактически являются такими же розничными магазинами, только по-другому структурированными. И на них должны распространяться точно такие же нормы регулирования, как на "Пятёрочку", "Перекрёсток", тот же "Леруа Мерлен" французский, который не ушёл с нашего рынка.

Так что даже слишком мало вопросов задают Wildberries наши власти по части того, как юридически структурирован этот бизнес, каковы его налоги и помощь в импортозамещении и развитии российской промышленности.

В США подобные вопросы поднимались ещё лет 20 назад, и на уровне штатов вводились специальные налоги на электронную коммерцию. У них даже была общественная дискуссия о справедливости распределения налогов между старыми торговыми центрами и электронной коммерцией.

"ЗАВТРА". Продолжая тему импортозамещения: ГАЗ намерен начать выпуск автомобилей под брендом "Волга" к лету 2024 года. Что это будет? Очередной китайский автомобиль? И не девальвирует ли это бренд?

Сергей АНУРЕЕВ. В принципе, правильная постановка вопроса, хотя у нас есть успешные примеры в автомобилестроении: автобусы-пазники, КамАЗы, ИАЗы, как грузовики, так и автобусы, в том числе электробусы, которые правительство Москвы закупило в ковидные годы в рамках поддержки отечественного автопрома. У нас есть хорошие машины Aurus для высших чиновников — это смесь советской "Чайки", ЗИЛа и "Роллс-Ройса".

"ЗАВТРА". Почему бы не сделать следующий шаг, для чиновников рангом пониже?

Сергей АНУРЕЕВ. Согласен, можно взять дизайн "Волги", сделать современную начинку и предлагать как минимум госслужащим, чтобы они ездили не на "Мерседесах", БМВ или "Ауди", а на таких машинах. Пусть в этом даже будет изрядная доля субсидирования со стороны государства и какая-то часть импортных компонентов, но это будет шаг в развитии отечественного автопрома.

Кстати, в Британии есть строгие требования к лондонским такси-кебам. Есть три вида утверждённого дизайна: стилизованный под кеб 1950-х годов, дизайн 1987 года и дизайн 2015 года. Только такие автомобили могут ездить в качестве такси по Лондону. Многие другие города и страны идут похожим путём и даже закупает такие кебы. Когда-то они были гордостью британского автопрома, но потом их стали производить немцы, выкупившие британские компании. А кебы дизайна 2015 года производятся на китайском заводе.

"ЗАВТРА". К сожалению, и у нас производство автомобилей "Москвич" — это крупноузловая сборка китайских машин.

Сергей АНУРЕЕВ. Надеюсь, это только пока. Мы должны решить вопросы с отечественным автопромом. "Волга" в своё время была интересной машиной, мечтой многих советских граждан. Это были хорошие надёжные автомобили. Нужно разумно соединить историю с современностью.

"ЗАВТРА". Вернуть мечту, получается!

К другим новостям: в Банке России предупредили об увеличении инфляции летом. Критично ли будет это увеличение? И почему именно летом?

Сергей АНУРЕЕВ. Теоретически считается, что летом из-за сбора урожая и большого объёма плодородной продукции цены должны понижаться, но мы с вами ходим в магазины и на рынки и видим, сколько сейчас стоят огурцы, помидоры, клубника, и вспоминаем, сколько они стоили год-два назад. К сожалению, инфляция есть, и она во многом вытекает из глобальной инфляции, в том числе продовольственной. Несмотря на уверения статистиков США и ЕС, что они проходят пик инфляции, она продолжает расти. Это эхо подорожания топлива и рабочей силы ещё с ковида. Инфляция в машиностроении только набирает обороты: автомобили и в нашей стране, и в мире в целом подорожали на десятки процентов за последние год-два. Сельскохозяйственное производство во многом технологично, а комбайны и другие машины стали дороже.

Перевод курса рубля из диапазона "60 плюс-минус" в диапазон "80 плюс-минус" тоже имеет инфляционный эффект, как и бюджетный импульс, который сейчас идёт в экономику, поскольку дополнительные расходы вносят свой вклад в инфляцию. И Банк России просто всем напоминает о том, что надо продолжать внимательно следить за инфляцией, выработав антиинфляционную политику, а не почивать на лаврах, считая, что инфляция у нас снижается.

Во всём мире перестали работать многие антиинфляционные факторы, которые были последние 20–30 лет. Например, китайские товары перестали быть дешёвыми отчасти потому, что китайская рабочая сила подорожала, отчасти из-за налоговых войн Дональда Трампа. Мы помним, с чего начался инфляционный всплеск два года назад — с логистического кризиса, самой яркой картинкой которого был огромный контейнеровоз, застрявший в Суэцком канале. Но логистический кризис был прикрытием того факта, что дополнительные таможенные пошлины, установленные Трампом на китайские товары, были китайцами внесены в стоимость этих товаров. И под флагом проблем с логистикой эти товары подорожали не только для США, но и для всего мира. Стоимость перевозки товаров тоже сильно подорожала. Таких бросовых цен на перевозку, как раньше, сейчас нет.

Помимо глобальных, есть и наши внутренние факторы. За последние 10 лет

сильно выросла сфера торговли и услуг, почти удвоившись. А торговля сама по себе ничего не создаёт, в лучшем случае за счёт оптимальной логистики позволяет что-то сэкономить на доставке. Как мы говорили, торговые центры стало намного больше, и выгоднее сидеть охранником в ТЦ за 50 тыс. руб. в Москве, чем работать на автозаезде условно в Ульяновске за 40 тыс. руб. Для снижения инфляции нужно менять структуру экономики, оптимизируя отрасли, которые не создают ничего, и перераспределяя трудовые ресурсы и деньги в отрасли, которые что-то создают. Когда у нас будет больше собственных товаров, мы будем в меньшей степени зависеть от глобальной инфляции, от отношения между США и Китаем.

"ЗАВТРА". По данным Росстата, у нас всё не так плохо, реальные зарплаты растут. Что это означает?

Сергей АНУРЕЕВ. Этот вопрос можно переформулировать: есть ли у нас экономический рост? Год назад нас пугали, что будет коллапс экономики, но я приведу некоторые факты, которые свидетельствуют, что небольшой реальный рост экономики и зарплат есть (ведь Росстат не заявляет о том, что мы все стали счастливые, богатые и красивые, он говорит о том, что есть рост на 2% за первые несколько месяцев этого года).

Во-первых, у нас была индексация в бюджетной сфере и рост зарплат в коммерческой сфере. Отчасти это было эхо инфляции, но когда инфляция идёт на спад, эти факторы на какое-то время дают эффект реального роста.

Во-вторых, у нас увеличились зарплаты и объёмы выпуска в оборонной промышленности и машиностроении. Например, растёт производство электропоездов "Ласточка" с более глубокой локализацией, идёт строительство судов. Производство растёт, люди получают за сделанное больше денег.

В-третьих, год назад у нас массово уходили многие иностранные бренды и временно прекращали работу. В условном "Макдоналдсе" часть людей, работавших по временным контрактам, уволили, а другую часть посадили на минималку или 2/3 оклада. Сейчас "Макдоналдс" работает в полную силу, только называется по-другому. И те люди, которые статистически тогда получали зарплату меньше, теперь статистически получают больше.

В-четвёртых, продолжается существенный рост в сельском хозяйстве и внутреннем туризме. Попробуйте сейчас забронировать на лето или выходные что-нибудь приличное в Подмоскowie или же соседних областях, или на побережье Кавказа — у вас это не получится, потому что всё занято. Цены высокие, а заполняемость очень серьёзная. В целом отрасль туризма в большом плюсе.

В-пятых, фактор мобилизации. Мобилизованные, особенно из глубинки, получавшие ранее 30 тыс. руб., сейчас имеют денежное довольствие в 170–200 тыс. руб. Эти деньги они пересылают своим семьям, и семьи их тратят, давая большой толчок местной экономике.

Есть и косвенные показатели, подтверждающие данные Росстата. Например, пробки на дорогах. Мы можем открыть "Яндекс.Пробки" и увидеть, что сейчас пробки в Москве не меньше, чем они были, например, в 2021 году. Это говорит о том, что экономика восстановилась, люди продолжают туда-сюда ездить. Пошли в рост и цены на жилую недвижимость, даже несмотря на повышение процентных ставок по ипотеке. Это говорит о том, что у людей появились деньги для покупки недвижимости. Так что 2% реального роста есть.

"ЗАВТРА". Будем надеяться, что рост нашей экономики продолжится более высокими темпами. Сергей Владимирович, спасибо большое за аналитику!

Беседовала Дарья ПАВЛОВА

На фото: так называемая "Лошадь Воложа", стоящая во дворе офиса «Яндекса» на ул. Льва Толстого. Названа в честь бывшего генерального директора компании Аркадия Воложа, ныне живущего в Израиле.