

# ТАКТИКА СЛАБЕЙШЕГО

О броуновском движении ВСУ по внутренним операционным линиям

Окончание. Начало — на стр. 1

ТЕПЕРЬ О СИТУАЦИИ НА ЗЕМЛЕ. В Волчанске ВСУ продолжают контролировать часть агрегатного завода, район многоэтажной застройки в центре города, а также полудачные районы на другом берегу реки Волчьей. Что касается Липцов, продвижение наших войск притормозилось на тактических высотах после занятия лесного массива, однако может быть продолжено буквально на днях.

Надо сказать, что противник в последние дни несколько раз пытался переходить в контрнаступление и в Волчанске, и под Липцями. Все попытки вернуть себе утраченные позиции были в жёсткой форме и с тысячными потерями в рядах ВСУ отбиты нашей обороной, не допущен ни один отход, не говоря уже о прорыве наших позиций. Украинское командование не ожидало, что наши войска так оперативно создадут надёжные линии обороны на маршруте вчерашнего наступления, но такая тактика, похоже, сегодня становится обязательной для действий российских войск.

Украинская армия начала контрнаступление, заявил военкор Александр Коц. Он считает, что ВСУ сейчас пытаются подавить управление группировкой войск "Север". "Разрешение на удары западной высокоточной по пригнанию получено и тут же начало реализовываться", — рассказал он в своём телеграм-канале. Корреспондент рассказал, что украинские военные провели ракетные атаки в две волны: осколочно-фугасные, а затем кассетные — российские системы ПВО этим атакам успешно противостоят. "Значит, противник будет больше комбинировать — "Вампирами", "Ольхой", "Точками", беспилотниками, — предположил эксперт. — Будет пытаться продавливать ПВО, чтобы точно бить по выявленным при помощи НАТО целям". Он напомнил, что ровно год назад контрнаступление ВСУ началось точно так же и закончилось их беспредельными потерями.

"Украина резко сменила тактику ведения войны, теперь она наносит удары вглубь России американскими ракетами", — пишет военный обозреватель Bild Юлиан Рёпке. По его словам, БПЛА ВСУ, согласно новым тактическим установкам, ищут "дорогостоящие цели в Белгородской и Курской областях, по которым, как только удаётся их обнаружить, наносится удар из западного высокотехнологичного оружия". Главным образом эти удары наносятся управляемыми ракетами с помощью установок HIMARS, доставленных на Украину из армейских запасов США. С момента получения разрешения от Вашингтона, пишет Рёпке, ВСУ ежедневно обстреливают Белгородскую область из РСЗО HIMARS.

На начало июня главной пораженной целью ВСУ якобы остаётся самая современная российская система ПВО — комбинированный ЗРК С-300/С-400, подбитый 2 июня в 50 км от украинской границы. Стоимость такого комплекса оценивается в 300–500 млн евро, пишет телеграм-канал "Bild на русском". Таким образом, ярко вырисовывается новая тактика. Сделать материальный ущерб для России настолько весомым, чтобы заставить её свернуть крупное наступление на харьковском направлении из-за неперемлемости затрат. Выбить наиболее ценные стратегические установки ПВО/ПРО, чем поставить под вопрос всю структуру ПВО на данном участке, исключив тем самым действия фронтовой бомбардировочной авиации, а соответственно, применение управляемых ФАБов, самого

страшного для противника российского наступательного оружия на сегодняшний день.

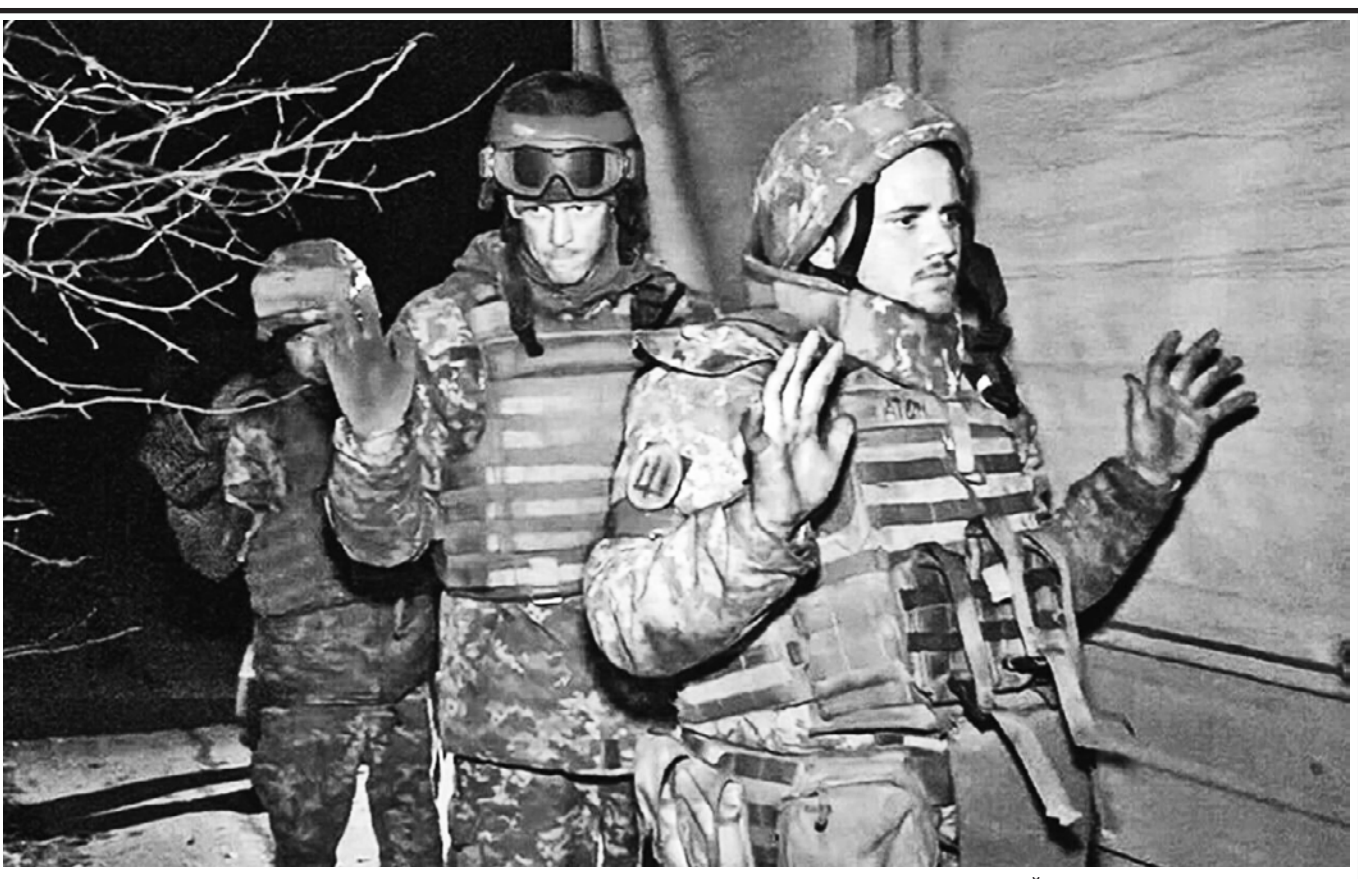
Конечно, это тактика слабейшего. Никто не может обвинить украинскую армию в слабости как таковой, солдаты вгрызлись в оборону, закусили удила и, как славяне советского воспитания (сражаются 40–50-летние), в массе своей проявляют чудеса стойкости. По сути, на фронте сражаются две сильнейшие сухопутные армии мира, и мне всегда удивительно, когда какие-нибудь французы, немцы, бельгийцы, а то и сами чехи рассказывают байки о необходимости прибытия инструкторов для "обучения" украинских офицеров "правильной" концепции современной обороны. Думаю, украинцам это должно быть вдвойне противно: чему, интересно, их могут научить люди, никогда не сталкивавшиеся с реальной войной, исповедующие общезападные толерантные идеологии о приоритете "жизни и здоровья" солдата над всеми тактическими и оперативными установками военного руководства? Если бы ВСУ так воевали, Россия ещё в 2022 году приняла бы капитуляцию в Чопе. ВСУ воюет как часть Советской армии, именно поэтому и держится до сих пор, фронт не посылался, несмотря на тотальное преимущество наших ребят во всём, за исключением БПЛА.

Но... Ресурс ВСУ не безграничен, и он падает. Качество солдат и офицеров ВСУ по мере выбывания личного состава (и особенно кадровиков) сильно проседает. Наряду с очень крепкими, подготовленными и упёртыми в обороне группами наши штурмовики то и дело нащупывают крайне слабые звенья из плохо подготовленных новобранцев и "мобиков". Мобилизация не более чем 30 000 бойцов в месяц и бесконечные "броуновские" колебания по внутренним операционным линиям не могут ни в какой мере компенсировать убытие основных сил. Именно поэтому ВСУ прибегают к "оружию слабейшего" — одиночным ударам "высокоточной" по наиболее ценным объектам ВС РФ, а СБУ занимается террористическими актами в городах и на предприятиях России. Надо ли говорить, что такая тактика, равно как и расчёт на "вундерваффе" в виде мифических F-16, которые прилетят и резко изменят расклад на поле боя в пользу Украины, — полностью провальна.

НА НЕФТЕПЕРЕРАБАТЫВАЮЩЕМ заводе в Новошахтинске Ростовской области 6 июня в результате масштабной атаки беспилотников произошёл пожар. Площадь возгорания составила 100 кв. метров. Тушение пожара приостанавливалось из-за повторной атаки БПЛА. Сотрудникам отвели на безопасное расстояние. Погибших и пострадавших нет. Пожар потушен, завод работает в штатном режиме. Систему ПВО предприятия решено укрепить.

Одновременно появились более-менее понятные подробности точечного удара российских ракет 4 июня по базе отдыха в селе Данное Харьковской области. Изначально говорилось о 300 боевиках, накрытых ракетным ударом, более сотни из которых погибли, ещё более сотни получили ранения разной степени тяжести. Сейчас уже ясно, что на этой базе отдыха было размещено подразделение аэрозавредей ВСУ "Гтахи Мадьяра" вместе с хозяином/командиром Робертом Бровди с позывным "Мадьяра".

Изначально данное подразделение принимало участие в боях под Артёмовском в составе 59-й моторизованной бригады. Сейчас их перебросили под Харьков, где война дронов дошла до своего



апогея, воздух буквально кишит стаями из тысяч БПЛА. В последнее время подразделения начали использовать не только разведывательные, но и ударные FPV-дроны, нанося урон русским солдатам и технике.

По информации телеграм-канала "Партизаны", "последнее видеосообщение "Мадьяра", записанное им в селе Липцы Харьковской области с угрозами в адрес российских военнослужащих и преждевременными словами о скорой победе Украины, стало своеобразным реквиемом для Бровди и его подразделения. Дешёвое бахвальство и поразительная беспечность сыграли злую шутку с "Гтахами Мадьяра" — по ним был нанесён скорый и выверенный удар российских ВКС". Телеграм-каналы пишут, что, помимо личного состава, ударами "были полностью уничтожены хранившиеся на складе боеприпасы, беспилотники, а также стоящие в гаражах военные автомобили". Выжил ли сам генеральный предприниматель Роберт Бровди, неизвестно.

Ситуация на Харьковском направлении категорически не устраивает ВСУ и киевское руководство, особенно накануне пресловутой "мирной конференции" в Швейцарии. Военным специалистам всего мира очевидно понятно, что для линии фронта длиной менее 100 км отчётливо ВСУ чересчур велики. Да, в связи с переборской 50 батальонов с других участков фронта и резервов некоторое замедление продвижения ВС РФ здесь действительно наблюдается и уже больше недели подается украинскими пропагандистами, да и лично Зеленским, как невиданная "перемога". Но в перспективе нескольких недель ситуация в любом случае угрожает резко ухудшиться для ВСУ как под Харьковом, так и на других участках фронта, причём самое плохое может начаться как раз во время заседания "миротворцев" в швейцарском отеле "Бюренштот".

ЯСНО, ЧТО ОПЕРАТИВНЫЙ замысел ВСУ заключается (во всяком случае, так было несколько дней назад) в попытке отбросить российские войска на харьковском направлении, чтобы высвободить оттуда до 70 батальонов. Лишённый этих частей противник не сможет стабилизировать ситуацию на других участках линии боевого соприкосновения, особенно в Донбассе, где ВС РФ продолжают постепенно ускоряющееся продвижение в направлении Часова Яра и славяноско-кратморской агломерации. Однако с каждым днём становится всё более понятно, что данная задача существующими на фронте силами ВСУ, даже после их серьёзного укрепления, невыполнима. Как я уже писал в прошлый раз, начинается генеральное сражение лета 2024 года. Тот факт, что на харьковское направление ВСУ перебросили рекордное количество сил и средств, нас в целом устраивает. Постоянное выдвигание важных сложенных подразделений противника и их переборка под воздействием огромного количества российских артиллерийских, реактивных стволов и нашей авиации на открытом пространстве позволяют нам их массированно уничтожать.

Донбасское продвижение российских штурмовых колонн ярко демонстрирует, что снятие ресурсов с других участков фронта критично ослабляет оборону ВСУ даже там, где она всё ещё плотная, структурированная и ведётся вполне стойкими и надёжными подразделениями. Введение же свежих подразделений ВСУ непосредственно в Волчанск является политически ангажированным безумием, не имеющим ничего общего с военной целесообразностью, они обречены и в ближайшее время оставят город.

Николай СОРОКИН

Майские указы о национальных целях традиционно содержат пункт про инвестиции, в предыдущем политическом цикле — как процент от ВВП, в начавшемся — в виде роста на 60% к 2030 году относительно 2020-го. Более того, важность инвестиций подчёркивается тем, что этот пункт значится третьим в Указе — после пунктов по росту ВВП выше среднемирового с выходом на четвёртое место в мире, а также роста доходов россиян, поскольку инвестиции во многом и определяют перспективы первых двух.

**ВОЗВРАТ НДС ПО ИНВЕСТИЦИЯМ ТОЛЬКО В ПРОМЫШЛЕННОСТИ. КАК УСКОРЕННАЯ АМОРТИЗАЦИЯ. ОГРАНИЧИТЬ ЛЬГОТЫ ПО ИНВЕСТИЦИЯМ В ИЗЫТОЧНУЮ ТОРГОВЛЮ, ОБЩЕПИТ, УСЛУГИ, ИМПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**

Обсуждаемая донастройкой налоговой системы содержит лишь одну существенную идею по инвестициям и связана с налогом на прибыль, а именно — идею повышения инвестиционного вычета и повышения базовой ставки самого налога. По сути, предлагается собирать больше налога на прибыль со всех крупных предприятий в обмен на стимулирование инвестиций в важных отраслях. Например, банки со сверхприбылью инвестируют мало из-за объективно малой потребности в основных средствах, тогда как промышленность инвестирует больше из-за большой значимости основных средств (об этом говорил министр финансов А.Г. Силуанов). Однако это только одна идея, далеко не полностью охватывающая как сам налог на прибыль, так и НДС как другой не менее значимый для инвестиций налог.

Текущий режим НДС представляет возмещение по инвестициям, причём практически по всем. Первым условием является уплата НДС поставщиком оборудования или подрядчиком строительства, по внутреннему производству или импорту. Вторым условием является уплата НДС с выручки самим предприятием, так что малый бизнес на упрощённой системе налогов (УСН) возвращать НДС не может. Других условий возмещения НДС по отраслевой, территориальной специфике, импорту или импортозамещению не предусмотрено.

Важные дополнительные условия по специфике инвестиций есть по налогу на прибыль, точнее, по ускоренной амортизации основных средств. Чем быстрее амортизация списывается в затраты, тем меньше налог на прибыль в первые годы использования основных средств (что больше — в дальние годы). Перечислим ряд условий ускоренной амортизации основных средств с коэффициентом два: сельхозпредприятия промышленного типа (птицефабрики, скотники, теплицы), технологическое оборудование из наилучших доступных технологий по перечню Правительства (с оговоркой на импортозамещение). Коэффициент три используется для амортизации основных средств, применяемых для НИОКР, водоснабжения, реестра российской радиоэлектронной продукции (хотя есть ещё лизинг, но об этом ниже).

Проблематика возмещения НДС по инвестициям актуальна и в связи со схемами вывода денег за рубеж. Отчасти из-за этого значительная часть инвестиций у нас именно в импортное оборудование, а оборудование в совокупном импорте занимает примерно половину. Вроде при расставке оборудования как стимулируется НДС, но затем НДС возвращается как стимул инвестиций, каких-либо других налогов или пошлин почти нет. Государство вполне успешно борется со схемами вывода денег через импорт услуг, уплату процентов, дивидендов или роялти, но менее пристально следит за обоснованностью импорта оборудования. Инвесторы могут варьировать посредников и цены, оставляя некую маржу на офшорах, прикрывая благим делом инвестиций банальный вывод денег за рубеж.

Подобные схемы будут активнее использоваться малым бизнесом на УСН после изменений в НДС. Анонсировано уменьшение порога малого бизнеса без НДС до 60 млн руб. оборота в год, хотя и с расширением порога УСН с НДС с текущих 200 до новых 450 млн руб. Кажется, уменьшается лазейка по использованию индивидуальных предпринимателей и ООО для агрессивного налогового планирования (мягко скажем). Однако ИП и ООО просто немного перестроятся под схему с импортом оборудования, инвестиций и возмещения НДС, отчасти нивелируя усилия государства.

Примером недопущения подобных схем стали рестораны с особым условием НДС, хотя в первую очередь для борьбы с дроблением бизнеса и серыми зарплатами. У ресторанов намного больше порог оборота без необходимости уплаты НДС (до 2 млрд руб.), однако рестораны не могут возвращать НДС по инвестициям. Ещё удивительно, что ресторанам можно работать без НДС с оборотом в 10 раз больше, пока ещё действующего лимита малого бизнеса, а промышленным предприятиям — нет.

Разные инвестиции по-разному способствуют экономическому росту и росту доходов населения. Очевидно, что инвестиции в промышленное оборудование, оборудование для строительства, связи, грузового и пассажирского транспорта оказывают больший эффект на рост ВВП и доходов населения, чем оборудование для торговли, общепита, сферы услуг, личного транспорта. Более того, отечественное оборудование или же такое же с существенной локализацией даёт больший мультипликативный эффект, чем полностью импортное оборудование. Строительство или капитальный ремонт промышленных зданий и сооружений, объектов транспортной инфраструктуры дают больший эффект, чем торговых и офисных центров, помещений сферы торговли и услуг.

Вернёмся к ускоренной амортизации на финансовую аренду (лизинг), упомянутой выше. Многие автомобили такси и каршеринга предоставляются именно в лизинг, когда лизингодателями являются вполне крупные инвестиционные автомобиль и автопарки, а лизингополучателями — физлица, самозанятые или малый бизнес. С такой выручки лизингодатель заплатит НДС, но затем предьявит возмещение НДС по инвестициям, так ещё и воспользуется ускоренной амортизацией по налогу на прибыль.

# ТОНКАЯ НАСТРОЙКА

Возврат НДС по инвестициям и налоги на богатых

Действительно ли такси и каршеринг являются столь значимыми услугами для экономического роста, чтобы получать такие внушительные налоговые льготы? Много ли богатых людей в регионах систематически пользуются такими услугами, или эти услуги больше ориентированы на богатых и средний класс крупных городов с прогрессией НДС? Ладно если бы такие автомобили были реально отечественного производства, но они почти все импортные.

Возьмём для второго примера типичную торговую сеть с агрессивной экспансией в регионах по открытию всё новых магазинов. Вроде бы инвестиции и должны быть полезными, входить в статистику целей национального развития и получать налоговые преференции. Обычно помещения в аренде, а торговая сеть ремонтирует помещение и устанавливает оборудование, да так, что затраты на это могут превышать стоимость покупки самого помещения.

Делается это для раздутья инвестиций, поскольку все они будут предьявлены к возмещению НДС. Отдельные материалы и торговое оборудование в основном импортные, частично с признаками завышения цен при внимательной проверке. Являются ли явно избыточные розничные сети столь важными для нашего экономического роста, чтобы предоставлять им приличные налоговые льготы по инвестициям наравне с промышленностью или сельским хозяйством?

Торговля и сфера услуг часто ассоциируются с огромными и дорогими торговыми центрами, чьё строительство также понимается как инвестиции с возмещением НДС. Мы иногда наблюдаем внушительный ремонт в давно построенных зданиях, связанный с заменой лифтов, эскалаторов, плитки, водоснабжения, электрики, которые также понимаются как инвестиции. Ещё раз повторимся, что оборудование или отдельные материалы зачастую импортные с интересным ценообразованием и поставщиками. Это сфера потребления в основном для состоятельных физлиц, поскольку богатые из регионов нечасто могут себе позволить что-то покупать в таких торговых центрах.

Торговых центров построено уже очень много, а Москва так вообще стала самым первым крупным городом Европы по торговым площадям на душу населения. Строительство каждого нового торгового центра ухудшает экономику существующих, поскольку стабильный потребительский спрос всё меньшим слоем "размазывается" на всё большее число торговых центров и площадей. Нужно ли продолжать стимулировать торговые центры налоговыми льготами по возмещению НДС по инвестициям?

Возьмём ещё один значимый пример: экосистемы маркетплейсов и доставки, работающие на потребление, также в основном на богатых и средний класс крупных городов. По статистике примерно половина потребления приходится на 10% населения, а вторая половина — на 90%. Кажется, экосистемы нематериальных, в виде электронной торговли, а доставка с минимумом транспортных средств, вплоть до электровелосипедов или дешёвых автомобилей. Однако приобретение, импорт, создание и доработка программного обеспечения "экосистем" также понимаются как инвестиции с возмещением НДС.

Инвестиции в экосистемы могут измеряться десятками или сотней миллиардов рублей ежегодно на каждый крупный маркетплейс. Например, "Яндекс"

вдвостра — 3,7 трлн руб., но на торговлю — 1 трлн руб., на склады и вспомогательную транспортировку — 2 трлн руб., на операции с недвижимостью — 3,5 трлн руб. Есть ещё не детализируемые инвестиции в сухопутный и трубопроводный транспорт на 3 трлн руб. (как минимум половина от сухопутного — на сферу потребления). Из тех же суммарных инвестиций, но уже по видам основных средств, на жилые здания приходится 3,4 трлн руб., на здания (кроме жилых) и сооружения — 11,3 трлн руб., на машины и оборудование — 10,1 трлн руб., объекты интеллектуальной собственности — 1,3 трлн руб., прочие — 1,7 трлн руб.

Из данных Росстата следует, что в отраслевом разрезе инвестиции в промышленность примерно того же масштаба, что и инвестиции в торговлю, склады и недвижимость (при очевидно большей значимости для экономического роста именно промышленности). По видам основных средств — здания и сооружения превосходят по стоимости машины и оборудование (при умеренной стоимости промышленных зданий на фоне оборудования и торгового-офисной недвижимости, при приличной доле оборудования сферы потребления).

Поэтому предлагается более внимательно и дифференцированно подойти к налоговым стимулам инвестиций. Возмещение НДС по инвестициям следует оставить только для инвестиций промышленности, сельского хозяйства, связи, грузового и пассажирского транспорта как основ экономического роста. Льготный возврат НДС по инвестициям следует отменить для сферы потребления и избыточной офисно-торговой недвижимости, особенно в состоятельных крупных городах. Отчасти подобным образом дифференцирована норма ускоренной амортизации именно по производственному оборудованию и российской электронике, хотя и с перегибами в лизинге легковых автомобилей.

**ПЛАТНЫЕ МАГИСТРАЛИ МОСКВЫ ДЛЯ ПЯТОЙ ЧАСТИ АВТОМОБИЛЕЙ КАК НДС ДЛЯ БОГАТЫХ. ГИБКОСТЬ ПЛАТЫ ПО ЧАСТОТЕ, ПИКУ ПРОБОК, МЕСТУ, РЕЗИДЕНТСТВУ И ПРОФЕССИИ ПОЕЗДОК**

Мосгордума анонсировала увеличение штрафов в несколько раз за проезд по платным дорогам без оплаты, а ранее такие полномочия были предоставлены регионам. Из-за хорошей деловой активности и данного сезона Москва в часы пик традиционно показывает большие пробки. Даже внушительное московское дорожное строительство с трудом соревнуется с растущим количеством автомобилей.

Сразу оговоримся, что платный проезд по дорогам Москвы является очень чувствительной темой, и мы в газете отнюдь не ратуем за драконовские меры: как в Сингапуре, где городская лицензия на автомобиль стоит больше 100 тыс. долл. США (146 тыс. сингапурских долларов). Ещё как в Лондоне, где проезд через расширенный центр города (типа московского Третьего транспортного кольца) составляет 15 фунтов за рабочий день (это порядка 1,5 тыс. руб.). Либо как в Греции с лицензией на такси 70–90 тыс. евро.

Штрафы за нарушение правил дорожного движения (ПДД) научились взимать через видеокamеры, даже массово по небольшим суммам за нарушение разметки или скорости.

Платные парковки в Москве также поначалу вызвали массовое непонимание, но власти города и горожане постепенно нашли разумные решения. Плата высокая в центральных районах (до 1000 рублей час) и вполне разумная в центральных районах (40 рублей час), с резидентными разрешениями, а бесплатными опциями ночью и в выходные. Платные парковки существенно разгрузили центр города от автомобилей в пользу пешеходов, даги деньги на разумное благоустройство.

В Москве зарегистрировано 3,8 млн автомобилей, в Московской области — 2,7 млн, плюс автомобили с регистрацией из других регионов и даже стран, суммарно порядка 8–9 млн авто. По данным автостатистики, в течение рабочих суток поездки совершает порядка 3,5 млн автомобилей, примерно 1 млн автомобилей проезжает через МКАД, одновременно на дорогах в часы пик находится порядка 600 тыс. автомобилей, а в пиковые часы — порядка 400 тыс.

Получается, что примерно треть автомобилей используется ежедневно, каждый десятый автомобиль используется интенсивно, что и следует положить в основу потенциала платы за проезд. Допустим, ежедневно под платный проезд может подпадать порядка 2 млн автомобилей и половина из них будет льготных категорий. Предположительно, нелюбятные миллион авто владельцев заплатят порядка 250 руб. в день, уровня минимального штрафа за нарушение ПДД с дисконтом 50%. Четверть нелюбятных категорий авто владельцев с очень частыми поездками, поездками в пиковые часы и на дорогах авто заплатят больше, допустим, 500 рублей, или, в отдельных случаях, — может, и до 1000 рублей.

За урождённые 250 рабочих дней, на 750 тыс. авто по 250 рублей и 250 тыс. авто по 500 руб. получается порядка 78 млрд руб. в год. Для сравнения, СМШ сообщали, что Москва собирала плату за парковку 9 млрд руб и плюс штрафы за неправильную парковку 10 млрд руб. за первые 10 месяцев 2023 года. Ещё для сравнения: поступления НДС по повышенной ставке 15% только в Москве составили 79 млрд руб. из всех поступлений по всей стране 149 млрд руб. в 2023 году. Т.е. потенциальная умеренная по сумме и охвату плата за проезд примерно соответствует московской прогрессии НДС и вчетверо больше доходов от платных парковок.

По статистике продаж нефтепродуктов, на расширенный московский регион (Москва, Московская область и близлежащие районы соседних областей) приходится 60% бензина всей нашей страны, что указывает на большую интенсивность использования автомобилей именно в этих регионах. Типичный автомобильный поток Москвы по составу марок автомобилей выглядит зримо богаче, чем поток во многих других регионах — буквально, в Москве ВА-Зовские автомобили встречаются крайне редко, хотя в других регионах достигают трети или даже половины потока.

Средние зарплаты в Москве примерно вдвое больше зарплат в среднем по нашей стране и втрое больше, чем в соседних с Московской регионах. Так, по данным за 2023 год средняя зарплата составила в Москве 136 тыс. руб. в месяц, по стране в

целом — 74 тыс. руб., в Тульской области — 56 тыс. руб., Владимирской — 41 тыс. руб. Далеко не все в Москве получают среднюю зарплату, но минимальная зарплата рабочего с полноценной нагрузкой в Москве начинается от 70–80 тыс. руб., раза в два выше региональной.

Михаил Мишустин комментировал расчёт первой ступени прогрессии НДС в размере 2 млн руб. в год, отталкиваясь от двойной средней зарплаты с запасом. Очевидно, что именно в Москве значительно больше число людей потенциально подпадает под прогрессию НДС, чем в других регионах, точнее, порядка половины от общероссийского числа, если судить по статистике за 2023 год. Справедливое обложение — это не только НДС, но и более справедливые тарифы на государственные услуги, когда богатые платят за такие услуги значительно больше бедных с внушительными бесплатными минимумами.

Более того, небогатые жители московской агломерации платят за проезд в общественном транспорте вполне внушительные сотни рублей за электрички со средних или дальних пригородов, тогда как более состоятельные автоладельцы ездят по дорогам бесплатно. Хотя в нашей стране есть акцизы на моторное топливо, которые должны идти на автодороги, однако их изрядная часть возвращается нефтепереработчикам для сдерживания внутренних цен, и оставшегося хватает примерно на четверть расходов на автодороги.

В принципе, альтернативой платному проезду является увеличение акциза на моторное топливо именно для московской агломерации, просто исходя из вдвое больших средних доходов жителей по сравнению с другими регионами. РИА "Рейтинг" ежегодно публикует рейтинг регионов по доступности бензина, сопоставляя цену литра со средними зарплатами, и получается, что автоладельцы Москвы в большом преимуществе. Минусом решения с удвоением топливного акциза для Москвы и Московской области являются сложности с точечной донастройкой для поездок богатых, в пиковое время и по магистралям. Хотя возможна система кешбэка именно льготным категориям автоладельцев, перенастроив возврат части акциза с нефтепереработчиков на конкретные нуждающихся.

Ещё одной альтернативой является повышение Транспортного налога именно для Москвы и Московской области, существенно для автомобилей богатых и умеренно — для среднего класса. Отчасти подобная дифференциация и прогрессия меняется исходя из мощности двигателя и модели автомобиля, вплоть до ставок уровня налога на роскошь. Однако такое решение не учитывает интенсивность использования автомобилей, особенно в пиковые часы и по магистралям. Также следует напомнить про изрядное число автомобилей на наших дорогах с регистрацией в соседних постсоветских республиках, которые наш Транспортный налог не платят. Хотя и здесь возможно решение по первоочередному введению акциза на проезд именно для иностранных номерных знаков (подобное уже реализовано на одной новой платной магистрали Москвы).

Введение частичной дифференцированной платы за проезд уменьшит пробки на дорогах, а сезонные платные час-два пиковых поездок на каждого вполне стоят 250–500 руб. платы за проезд. Мировая практика чётко показывает, что в условиях бесплатных дорог дорожное строительство всё равно не поспевает за ростом числа поездок на автомобилях, а такое строительство именно в условиях Москвы особенно сложное и дорогое. Москва тратит на дорожное строительство порядка 200 млрд руб., в масштабе 2023 года.

Дополнительные доходы от платного проезда и сезонное перенаправление на более значимые для страны в целом инфраструктурные проекты. Таким образом, например, могло бы стать ускорение железнодорожного движения на Юг, как один из важнейших приоритетов, о чём "Завтра" писало в статье "Ускоряемся по жд на Чёрное море: за 8 часов до Ростова-на-Дону через Луганск". Централизован же часть НДС от прогрессивной шкалы в Федеральном бюджете на медицинские расходы по стране в целом. Возможно, сама Москва могла бы за счёт этих дополнительных доходов помочь городам-миллионникам со строительством метро, масштабируя на них свои впечатляющие успехи в таком строительстве.

Подводя итог, следует ещё раз подчеркнуть, что справедливость в отношениях государства и бюджета с богатыми заключается не только в прогрессии НДС и социальных вычетах богатым, но также в обложении или в плате за потребление богатых. Автомобили с частыми длинными пиковыми поездками в московской агломерации вполне подпадают под подобные решения, включая платный проезд для части ездящих богатых и с социальным бесплатным минимумом поездок для небогатых.

**Сергей АНУРЕЕВ, доктор экономических наук, профессор кафедры общественных финансов Финансового университета**