

19 → Именно это создаст мультипликативные эффекты, в том числе за счет повышения спроса на продукцию отраслей экономики, что будет стимулировать выход из кризиса», — уверен эксперт.

Россия находится в сложной ситуации — в гораздо более сложной, чем в истории европейских стран и стран, переживших высокий взрывной уровень автомобилизации раньше России на 30–50 лет, уверен господин Якимов. Корень проблемы заключается в том, что параллельно решаются две задачи — обеспечение доступности территории и серьезные транспортные издержки внутри мегаполисов и в городских агломерациях.

Дефицит транспортной инфраструктуры присутствует практически во всех видах транспорта, и данная проблема негативно сказывается на возможностях использования транзитного потенциала нашей страны, добавляет господин Агафонов. Согласно исследованиям Всемирного банка, по показателю Logistics Performance Index РФ находится в седьмом десятке, разделяя место с Парагваем и Коста-Рикой. В связи с этим одним из перспективных направлений развития транспортной инфраструктуры является формирование на базе всех видов транспорта мультимодальных перевозок, создание крупных транспортно-пересадочных узлов, уверен эксперт. Рост объемов

мультимодальных перевозок окажет положительное влияние на существующий дисбаланс между видами транспорта и позволит оптимизировать систему транспортного хозяйства для экономического роста. Интермодальные перевозки позволяют снизить транспортные издержки за счет комбинирования различных видов транспорта, объясняет господин Пономарев.

Среди ключевых программ развития транспортной инфраструктуры господин Якимов выделяет комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ) на период до 2024 года и национальный проект безопасные и качественные автомобильные дороги (БКАД). Генеральный директор инвестиционной группы «РВМ Капитал» Феликс Блинов подчеркивает, что в КПМИ вошли проекты по всем видам транспорта. Это транспортно-логистический коридор «Европа — Западный Китай», Северный морской путь, а также развитие железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба. Объем финансирования КПМИ оценивается в 7 трлн рублей, половина средств — частные инвестиции. «В такой ситуации хорошим решением становится государственно-частное партнерство», — констатирует он.

Данные службы государственной статистики показывают, что грузооборот

увеличился с 2000 по 2019 год на 55%, что соответствует среднему росту в 2,5%, среднегодовой прирост длины автодорог составляет 1–2%. Такие показатели, по мнению аналитика группы компаний SRG Ильи Телятникова, нельзя назвать «динамичными темпами», это связано с недостатком финансирования. С тем, что объемы финансирования развития инфраструктуры необходимо увеличивать, соглашается и господин Пономарев. «Если сравнивать Россию с другими ведущими развивающимися и развитыми странами, то их объемы финансирования транспортной инфраструктуры в долях ВВП были выше», — отмечает он.

РОЛЬ МУЛЬТИПЛИКАТОРА Согласно расчетам Moody’s Economy, государственные капиталовложения в инфраструктуру стимулируют частные инвестиции: каждый доллар, потраченный на инфраструктурные проекты, вызывает мультипликационный эффект в размере \$1,59, приводит данные господин Блинов. По данным Росстата, транспорт формирует 5% ВВП РФ. С учетом мультипликативного эффекта в смежных отраслях данный показатель доходит до 7%–8% ВВП, говорит господин Агафонов.

По экспертным оценкам организации экономического сотрудничества и разви-

тия, за счет использования транзитного потенциала рост ВВП можно оценить в 0,8–1%, добавляет он. Транспортно-логистическим компаниям предоставляются возможности эффективного использования инфраструктуры, с учетом транзитного потенциала транспорт может формировать 10–11% ВВП, прогнозирует эксперт, подчеркивая, что это позволит сократить зависимость национальной экономики от нефтегазового сектора.

Наибольший результат по шкале мультипликативных эффектов достигается при развитии автодорожной и железнодорожной инфраструктуры, отмечает господин Пономарев. По его мнению, повышение транспортной доступности территорий может оказывать сразу несколько эффектов с точки зрения экономического и социального развития: это снижение издержек производства, повышение общей производительности предприятий, изменение связности территорий, доступности рынков труда и капитала, изменение системы расселения и повышение доступности внешних рынков. Кроме того, снижаются издержки потребителей при приобретении товаров и услуг — как финансовые, так и по затратам времени. А это позволяет увеличить потребительский спрос и способствует экономическому росту, заключает эксперт. ■

15 → ОЛЬГА УЛЬЯНОВА,
директор департамента рекламы
и маркетинга ГК «Полис Групп»:

— Важна помощь властей в строительстве социальных объектов и дорожной инфраструктуры — это поможет компаниям сбалансировать цены на квартиры и остановить их стремительный рост на фоне растущей себестоимости.

МАРИЯ ЧЕРНАЯ,
генеральный директор
ООО «Бонава Санкт-Петербург»:

— В кризисные времена помощь бизнесу не должна сводиться только к финансовым и фискальным мерам. Бизнес нуждается в качественном изменении характера взаимодействия с госорганами: работа в срок и ранее нормативного, исключение отписок, направление ответов по существу, снижение волокиты и бюрократии, количества проверок и отчетов — все это может принести пользу без дополнительных затрат из бюджета. В конечном итоге хотелось бы изменения отношения к бизнесу, добиться понимания его сути, процессов. Все-таки компании создают рабочие места, платят налоги в бюджет, развивают экономику и производят полезный продукт для людей и для города.

ВИКТОР МИРОНОВ,
управляющий директор
группы ТИМ:

— Сейчас много говорят о мерах поддержки и почти всегда имеют в виду налоговые послабления, льготы, отсрочки и раздачу денег. Это традиционный путь по «закидыванию проблемы деньгами». Тем не менее, на наш взгляд, власть очень поможет бизнесу, если упростит административные процедуры и везде, где возможно, введет уведомительный порядок. В том числе в вопросах налогообложения. Тот случай, когда чиновники скажут: «Работайте, зарабатывайте, сохраняйте рабочие места и этим помогайте экономике, а „душить

и кошмарить“ мы вас не будем». Мы уже увидели, что такой подход возможен: в ходе антикоронавирусных кампаний у бизнеса появилась реальная возможность задавать вопросы и получать оперативные ответы и комментарии от руководителей госорганов. Будет здорово, если такая практика сохранится в будущем.

ЕВГЕНИЙ КОШКАРОВ,
вице-президент ГК «Аривист»:

— К концу 2020 года рынок транспортно-логистической отрасли может сократиться до 30%, если не будут приняты меры на государственном уровне, среди которых необходимо обязать Таможенную службу, Россельхознадзор и Роспотребнадзор в экстренном порядке перейти на электронный документооборот. Предоставить отсрочку в шесть месяцев от уплаты платежей, дончисленных в результате проверок таможенными органами после выпуска товаров. Перенести запуск мероприятий по маркировке обуви, одежды и шин знаком «Честный знак», чтобы не замедлять импорта этих товаров.

ДМИТРИЙ КУЛИКОВ,
юрист:

— Многие государства помогают деньгами — прямыми (выплатами из бюджета) и косвенными (ваучеры, списание долгов по налогам). Также обсуждаются кредитные каникулы и каникулы для арендаторов. Мне кажется, наиболее эффективными будут те меры, которые будут направлены на наиболее пострадавшие отрасли: это рестораны и сфера обслуживания, которую нельзя перенести на удаленный доступ (салоны красоты, фитнес-индустрия), а также туризм и авиаперевозки. Помогать нужно как деньгами, так и поддержкой спроса на рынке. В условиях вируса спрос сильно снизился, и государство должно обеспечить начальный прирост спроса, чтобы экономическая ситуация могла нормализоваться.

ОЛЬГА ГОРЯЧЕВА,
исполнительный директор
компании «Нексия Пачоли»:

— Весомой поддержкой могла бы стать временная отмена налоговых платежей. Бизнесу нужны именно налоговые каникулы, как минимум для наиболее пострадавших отраслей экономики. Пока речь идет об отсрочке. То есть подразумевается, что со временем, при выходе из кризиса, у компаний появится такая прибыль, за счет которой они должны будут заплатить и текущие, и старые налоги. Но скорее всего, по самым оптимистичным сценариям, бизнес сможет восстановиться только к докризисным показателям. Я считаю, что нужно сейчас сказать предпринимателям, что можно будет не платить налоги в течение какого-то периода. И работодатель будет понимать, что средства на налоги можно будет, например, пустить на зарплату. Таким образом сохранится платежеспособность сотрудников, а значит, и потребительский спрос, и снова запустится колесо потребления. Кроме того, очень важно освободить бизнес, особенно малый и средний, от давления различных проверок со стороны контролирующих органов и максимально упростить условия кредитования.

ПЕТР ГУСЯТНИКОВ,
старший управляющий партнер юридической
компании PG Partners:

— На мой взгляд, лучшая помощь со стороны государства в данной ситуации — это отсутствие каких-либо новых законодательных инициатив. Все, что делается сейчас, еще больше запутывает бизнес, который не понимает, как действовать в новой реальности. Появляются какие-то законопроекты, но никто не может объяснить, как они будут работать. В итоге мы все находимся в подвешенном состоянии и не знаем, как действовать дальше. Самое тяжелое в кризисной ситуации — неопределенность. Взять, к примеру, мо-

раторий на банкротства. В итоге с недобросовестных должников теперь нельзя вообще ничего взыскать даже в судебном порядке. Даже если проблемы возникли у многих из них еще до эпидемии, согласно действующему законодательству, они не могут быть признаны банкротами. Кредиторы вынуждены не только терпеть убытки, но и находиться в подвешенном состоянии, потому что по факту никто ничего не может сделать до окончания моратория.

ВИТАЛИЙ МАНКЕВИЧ,
президент Русско-азиатского союза
промышленников
и предпринимателей (РАСПП):

— Прежде всего государству следует пересмотреть и расширить список наиболее пострадавших от пандемии отраслей: нынешний список создавался властями, что называется, наспех и по формальному признаку, поэтому были включены только те отрасли, которые полностью приостановили свою деятельность, а кризис повлиял на многие производственные цепочки. В качестве дополнительной помощи бизнесу властям следует понизить НДС до 16% до конца года. Напомним, что когда в России налог подняли до 20%, Китай с целью увеличения деловой активности снизил НДС до 13%, что помогло экономическому росту.

СВЕТЛАНА ЗАВАРЗИНА,
главный бухгалтер ООО «Байкал-Сервис ТК»:

— Полагаю, что действенной мерой поддержки будет снижение нагрузки на фонд оплаты труда за счет сокращения до 15% тарифа страховых взносов на ФОТ. Эта мера нужна всем организациям, не только предприятиям среднего и малого бизнеса. Тогда бизнес сможет активнее создавать рабочие места. И, конечно, желательно снизить нагрузку «по проверкам и запросам», потому что активность на этом поле не останавливается, а только набирает обороты. → 23

ПРЯМАЯ РЕЧЬ