

БЕЗ РУЧНОГО УПРАВЛЕНИЯ

ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА БОЛЬШЕ НЕ СЧИТАЮТ АВТОПРОМ ПРИОРИТЕТНОЙ ДЛЯ ГОРОДА ОТРАСЛЮ: НОВЫЕ ПРОЕКТЫ УЖЕ НЕ ПОЛУЧАЮТ ТАКОЙ ПОДДЕРЖКИ СМОЛЬНОГО, КАК ПРИ ВАЛЕНТИНЕ МАТВИЕНКО. НО ЭТО НЕ МЕШАЕТ АКТИВНО РАЗВИВАТЬСЯ УЖЕ ДЕЙСТВУЮЩИМ ЗАВОДАМ.

МИХАИЛ СЕРОВ

С приходом на губернаторский пост Георгия Полтавченко политика новой команды Смольного по отношению к автопрому изменилась. Валентина Матвиенко лично курировала каждый проект в режиме так называемого ручного управления, и в период ее правления в городе было запущено четыре автомобильных предприятия компаний Toyota, GM, Nissan и Hyundai, а также несколько предприятий по выпуску автомобильных компонентов.

Новая администрация свою позицию по отношению к автомобильной отрасли сформулировала в процессе переговоров о строительстве в Петербурге завода компании Fiat. Так, в конце марта высокопоставленный член городского правительства заявил ВГ, что Петербургу уже хватает автомобильных заводов «с низкой зарплатой, низкой добавленной стоимостью и высоким трафиком», загружающим транспортную систему города. Говоря про Fiat, чиновник отметил, что концерн «хочет строить завод на частной земле, поэтому мы не можем ему препятствовать, но если бы компания обратилась за участком к городу, то возникло бы много вопросов о целесообразности этого проекта».

Кроме того, с приходом господина Полтавченко активизировалась дискуссия и о

возможном расформировании комитета по инвестициям и стратегическим проектам (КИСП), который при Валентине Матвиенко был главным куратором городского автопрома. В конце мая в отставку ушел глава КИСП Алексей Чичканов. Впрочем, накануне отставки он сообщил, что Fiat все-таки подпишет соглашение о строительстве завода в городе в рамках Петербургского экономического форума (ПЭФ). Однако за несколько дней до старта ПЭФ пресс-служба КИСП сообщила, что «городские власти и Fiat не смогут подписать соглашение о строительстве завода в рамках Экономического форума из-за недостаточной проработки документов». Fiat не исключают эксперты, будет сложнее добиться льгот, полученных уже действующими заводами в период их строительства от прежней администрации Петербурга.

Кроме Fiat, который только планирует построить завод, проблемы возникли и с уже согласованным проектом концерна MAN, который в первом полугодии собирался открыть в Петербурге производство своих грузовиков на арендованной площадке в промзоне Шушары. В конце мая в ходе визита Георгия Полтавченко в Мюнхен, где он встречался с руководством MAN, стало известно,

что запуск петербургского предприятия концерна откладывается как минимум на октябрь. Официально причины этой отсрочки представители сторон не комментировали. Но один из партнеров MAN на условиях анонимности рассказал журналистам, что изначально «сроки ввода сборочной площадки принимались без учета российских реалий. Согласования, включая все инстанции, заняли больше времени, чем рассчитывало руководство концерна».

БЮДЖЕТНОЕ ОЖИДАНИЕ Интерес властей угас к автопрому из-за появления у Смольного новых приоритетов, допускают участники рынка. Чиновники вынуждены сокращать траты и искать новые источники пополнения городского бюджета. А автопром из-за наличия у него ряда льгот городскую казну сейчас пополняет неактивно. Недавно председатель комитета финансов Эдуард Батанов заявил, что за 2011 год автомобильные заводы города перечислили в бюджет лишь 1 млрд рублей, и «это налог на доходы физических лиц». Дело в том, что в течение нескольких лет после запуска от автомобильных заводов не стоит ждать прибыли, им нужно время, чтобы выйти на полную мощность, что позволит им покрывать высокие опе-

рационные и амортизационные расходы, говорит Наталия Щербакова, партнер PricewaterhouseCoopers в России. При этом становление большинства предприятий пришлось на кризис, который сильно ударил по автопрому, напоминает она.

В 2012 году налог на прибыль начал платить завод Hyundai. В первом квартале он перечислил в бюджет около 200 млн рублей, сообщили в комитете финансов. Кореяцы открыли завод в удачное время выхода из кризиса, компания за год сумела перейти на трехсменный график работы и целиком загрузить предприятие, объясняет директор «Auto-Dealer-СПб» Михаил Чаплыгин. В КИСП уверяют, что вскоре прибыль появится и у Toyota с Nissan. Но и это, скорее всего, не приведет к моментальному пополнению бюджета, так как предприятия статут покрывать накопленные в кризис операционные убытки, что разрешено Налоговым кодексом, считает Наталия Щербакова. При этом все автомобильные заводы города являются стратегическими инвесторами, что позволяет им в течение пяти лет после запуска иметь льготы по налогу на имущество и платить сниженный налог на прибыль. По прогнозам аналитиков, из-за кризиса увеличится и срок окупаемости большинства заводов с пяти до семи или восьми лет. → 28



СТРАХОВАНИЕ

- **АВТОМОБИЛЕЙ**
(ОСАГО, УГОН, УЩЕРБ)
- **ИМУЩЕСТВА**
- **ЗДОРОВЬЯ**

Офисы в Санкт-Петербурге:

Гаккелевская ул., 21А
(812) 346-84-48

Московский пр., 212
(812) 303-82-22

Информационная диспетчерская:
(812) 346-85-23

Лицензия ФССН С 1209 77 на 102 вида страхования

Агент РЕСО • Всегда вместе • Всегда рядом