

«Еще до аукциона можно было предположить, что победитель может рассчитывать исключительно на старую площадку „Москвича“, а новую придется отдать городу», — сказал один из участников рынка. По его словам, именно факт предварительной договоренности с «Метрополем» объяснял нелогичные на первый взгляд действия столичного правительства: проявляя интерес к аукциону, в последний день приема заявок чиновники от участия в торгах отказались.

«Из всего имущества завода нас интересовали лишь ДК „Москвич“ и часть производственных площадей для расширения „Автофрамоса“. Однако имущество выставилось одним лотом, и мы решили не участвовать», — сказал чиновник правительства Москвы, пожелавший остаться неназванным.

В начале января версия «сговора» подтвердилась. Город выкупил около 50 га производственных территорий завода, на которых расположено 23 объекта недвижимости. Это 540 тыс. кв. м производственных площадей и 18 тыс. кв. м Дома культуры АЗЛК. Глава департамента имущества Москвы Владимир Силкин заявил, что часть купленной территории, как и предполагалось, будет задействована для расширения мощностей завода «Автофрамос». Сумма сделки составила 3,621 млрд руб. (\$136,5 млн). «Компания продала объекты городу фактически по себестоимости, то есть по цене, заплаченной за эту долю имущества на декабрьских торгах», — признался Михаил Слипенчук. То, что «Метрополь» не смог заработать на перепродаже, он объяснил тем, что у города изначально были планы задействовать территорию под автомобильное производство. Себе «Метрополь» оставил площадку в 23 га на пересечении Волгоградского проспекта и третьего транспортного кольца. Этот участок компания планирует застроить офисами класса В, В+, гостиничными и торгово-развлекательными объектами. «Пока предварительно согласовано строительство около 400 тыс. кв. м, но мы бы хотели построить до 1 млн кв. м», — рассказывает господин Слипенчук, отмечая, что концепция проекта будет подготовлена к лету. Всего «Метрополь» готов вложить в застройку своего участка до \$1 млрд, однако концепция сейчас находится в стадии разработки.

Бликий к Mirax источник сообщил, что у компании также не было готовой концепции строительства. «Участие в конкурсе планировалось исключительно с целью получения земли, которая выставилась на торги по бросовой цене», — рассказал собеседник BG.

«Действительно, в результате сделки 44 га земли обошлись „Метрополю“ в \$76 млн — меньше \$2 млн за гектар», — недоумевает ведущий эксперт по коммерческой недвижимости Penry Lane Realty Максим Жуликов. Цены эти далеки от рыночных. По оценке члена совета директоров Mirax Group Дмитрия Луценко, стоимость 1 га в районе третьего транспортного кольца составляет \$5–20 млн. «Но нельзя забывать, что в случае с большими объемами земли и ее расположением в промзоне, как в случае с „Москвичем“, цены значительно снижаются», — напомнил он.

Конкурсный управляющий «Москвича» господин Иванов и организатор торгов Федеральная фондовая корпорация комментировать цену завода отказались. Остался без ответа и официальный запрос BG о цене участков в Министрство финансов РФ: как представитель кредитора и акционера, это ведомство в первую очередь должно быть заинтересовано в продаже конкурсной массы по справедливой цене.

ЗАВОДСКИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ Оценивая будущий проект строительства, участники рынка отмечают, что территория завода удачно вписывается в транспортную инфраструктуру района. В непосредственной близости от «Москвича» расположены станции двух линий метрополитена «Волгоградский проспект» и «Дубров-

МИНИСТЕРСТВО ФИНАНСОВ РФ, КАК ПРЕДСТАВИТЕЛЬ КРЕДИТОРА И АКЦИОНЕРА, В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ДОЛЖНО БЫТЬ ЗАИНТЕРЕСОВАНО В ПРОДАЖЕ КОНКУРСНОЙ МАССЫ ПО СПРАВЕДЛИВОЙ ЦЕНЕ. ОДНАКО ОНО НЕ ОСПАРИВАЕТ ИТОГИ АУКЦИОНА



НИ ОДНА ИЗ МОДЕЛЕЙ «МОСКВИЧА», НЕСМОТЯ НА СВОЮ ПОПУЛЯРНОСТЬ, НЕ СМОГЛА КОНКУРИРОВАТЬ С СОВРЕМЕННОЙ МЯГКОЙ МЕБЕЛЬЮ

ка», что выгодно отличает проект, к примеру, от бизнес-парка «Нагатино-1 Land», для функционирования которого необходимо строительство станции на действующем перегоне за счет инвестора. Кроме того, рядом с участком проходят две крупные городские магистрали: Волгоградский проспект и ТТК, также обеспечивающие удобный доступ. Однако транспортная доступность района является как козырем, так и отрицательным параметром проекта: Волгоградский проспект сильно перегружен в часы пик, а на Шоссейной улице можно попасть в пробку даже в выходной, причем именно на участке дороги, идущем вдоль завода. Поэтому застройщикам «Москвича» придется принимать решения не только о строительстве комплекса, но и разгрузке транспортных потоков, проходящих вдоль участка, строительстве многоуровневых развязок и т. п.



ЗВЕЗДА И СМЕРТЬ АЗЛК

Автозавод «Москвич» ведет свою историю от автосборочного завода, построенного в 1929–1930 годах. Предприятие ежегодно собирало до 24 тыс. легковых и грузовых автомобилей по лицензии Ford. В декабре 1933 года оно переименовано в Государственный автосборочный завод имени Коммунистического интернационала молодежи в Москве, в августе стало филиалом Горьковско-

го автозавода и перешло к выпуску грузовиков «ГАЗ-АА». С 1939 года предприятие вновь стало самостоятельным и начало производство легковых КИМ-10. В 1941 году завод был эвакуирован на Урал, занимался выпуском оборонной продукции.

В 1945 году, после реконструкции, «Москвич» переименован в Московский завод малолитражных автомобилей. С 1947 года завод приступил

к серийному выпуску легковых «Москвич-400» по образцу немецкого Opel Kadett. В октябре 1968 года завод вновь переименован — в Автомобильный завод имени Ленинского комсомола (АЗЛК). Пик производства пришелся на 80-е годы, когда выпускалось до 200 тыс. машин ежегодно.

В 1993 году завод был акционирован и переименован в ОАО «Москвич», но из-за финансовых трудностей про-

изводство пришлось практически свернуть. В 1997 году правительство Москвы и французская Renault создали на площадях АЗЛК СП «Автофрамос» (сначала совладельцы имели по 50% акций, затем доля Renault увеличилась до 93,41%). Тогда же завод возобновил выпуск «Москвичей». Были освоены модели «Святогор», «Князь Владимир» и др. В декабре 1998 года выпущен пятимиллионный

автомобиль. В 1999 году мэрия Москвы, не добившись от правительства передачи завода в свою собственность, прекратила поддержку. Уже в 2000 году производство упало с 30 тыс. до 5 тыс., в 2002 году завод остановился. В январе 2004 года на нем введено внешнее управление, в 2006 году «Москвич» признан банкротом. Общая задолженность перед кредиторами (Министерство финансов РФ, Федеральная

налоговая служба и правительство Москвы. — „Ъ“) — 28 млрд руб. На момент продажи 60,36% акций завода принадлежали государству.