

## Подмосковное кольцо на троих

За ЦКАД поборются структуры Геннадия Тимченко, Зияда Манасира, а также Араса Агаларова. Его «Крокус» готов строить дешевле остальных

Маргарита Лютова  
Ведомости

14.04.2014, 65 (3569)

Фото: Денис Абрамов/Ведомости



**Определились претенденты на строительство и эксплуатацию первой секции Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) — в пятницу в госкомпании «Автодор» были вскрыты конверты с заявками.**

Стартовая стоимость строительства первого участка — 52,4 млрд руб., в том числе не менее 6,8 млрд руб. должен вложить частный инвестор. Дорогу нужно построить до конца 2018 г., а затем обслуживать до 2037 г. За время эксплуатации участка «Автодор» выплатит инвестору 6,5 млрд руб. регулярными траншами за содержание и ремонт. Государство также компенсирует частнику его инвестиции (выплатит 14,7 млрд руб.) с доходностью не выше инфляции плюс 4,55%.

Претендентов на контракт по-прежнему три: АРКС, 25% которой принадлежит «Стройтрансгазу» Геннадия Тимченко, «Стройгазконсалтинг» Зияда Манасира и «Крокус интернэшнл», которая входит в Crocus Group Араса Агаларова.

Наименьшую сумму за строительство участка запросил «Крокус» — 47,2 млрд руб., следует из протокола вскрытия конвертов. Это почти на 10% ниже стартовой цены. Зато «Стройгазконсалтинг» согласен на наименьший эксплуатационный платеж (5,84 млрд руб.) и на минимальную доходность — инфляция плюс 1,5% (см. таблицу с предложениями претендентов).

По условиям конкурса наибольший вес у стоимости предложения компаний (0,5 от итогового балла), в том числе 0,3 — у стоимости строительства (см. также врез). Предложить такую низкую цену «Крокусу» помог его дальневосточный опыт, говорит человек, близкий к компании. «Крокус» стал одним из крупнейших господрядчиков именно благодаря стройкам к саммиту АТЭС во Владивостоке — портал госзатрат нашел у «Крокус интернэшнл» подряды примерно на 67 млрд руб. Самый знаменитый проект — новое здание и кампус для Дальневосточного федерального университета на о. Русский. «Крокус» также построил практически всю инфраструктуру на острове, включая улично-дорожную сеть.

«Автодор» должен выбрать победителя не позднее 30 апреля. Конкурс должен был пройти еще в прошлом году, но в последний момент был отложен на четыре месяца по поручению вице-преьера Аркадия Дворковича, который распорядился провести сначала технологический и ценовой аудит проекта. Была и другая причина, рассказывали «Ведомостям» чиновники, курирующие проект: правительство было недовольно низкой конкуренцией на конкурсе — заявок могло бы быть больше. Но ожидания не оправдались: обеспечение своих заявок в прошлом году внесли те же три компании.

Благодаря тому что срок проведения конкурса был увеличен на четыре месяца, у всех потенциальных участников была возможность подготовить заявку и принять участие, условия конкурса и контракта не раз обсуждались со всеми крупными компаниями отрасли, говорит министр по вопросам «открытого правительства» Михаил Абызов. Технологический и ценовой аудит подтвердил, что стартовая цена определена объективно, показал, что есть и резервы сокращения затрат и сроков, и риски дополнительных расходов, рассказывает он. Это помогло участникам подготовить конкурентные по цене заявки, которые обеспечат снижение стоимости, указывает Абызов.

Чтобы привлечь еще и иностранные компании, на английский была переведена конкурсная и проектная документация, рассказывает человек, близкий к «Автодору». На обсуждение выводов технологического и ценового аудита были приглашены подрядчики из Италии и Турции, знает собеседник «Ведомостей». Итальянская Astaldi выступает стратегическим партнером в заявке АРКС, подтвердил представитель АРКС. Узнать, есть ли иностранные партнеры в заявках остальных участников конкурса, вчера не удалось.

Кооперация с российскими игроками, в первую очередь через субподряды, пока лучшая стратегия для иностранных компаний, замечает партнер ЕУ Александр Ерофеев. У большинства иностранных компаний нет достаточной базы для участия в проектах в одиночку, им трудно разобраться с реалиями рынка, российскими строительными нормами и правилами, перечисляет он. Но и на субподрядах они способны привнести в проект ценные ноу-хау, указывает Ерофеев.