

ВЕДОМОСТИ

THE WALL STREET JOURNAL |  |  |  |  | FINANCIAL TIMES

\$1 млрд за «Шереметьево»

Собственный международный терминал обошелся «Аэрофлоту» почти вдвое дороже, чем это представлялось компании в начале строительства

Анастасия Дагаева
Виктория Сункина

Ведомости

06.11.2009, №210 (2480)

Фото: А.Махонин

На фото: «Шереметьево-3» дорожало по мере готовности



Авиакомпания сообщила, что через 10 дней самолеты «Аэрофлота» в Сочи и Магадан начнут летать из нового терминала «Шереметьево-3», а к 6 февраля 2010 г. терминал будет обслуживать 110 международных и более 60 внутренних рейсов «Аэрофлота», его «дочек» и других компаний. «Аэрофлот» планировал, что сможет открыть новый терминал на 12 млн пассажиров в конце 2007 г. Проект не только опоздал, но и заметно подорожал.

Строительство «Шереметьево-3» началось в 2005 г., и затраты, по словам тогдашнего гендиректора «Аэрофлота» Валерия Окулова, оценивались в \$430 млн. В 2008 г. стоимость проекта возросла на 50% до \$645,8 млн, пишет «Аэрофлот» в отчете по МСФО за первое полугодие 2009 г. Затраты на строительство терминала «Шереметьево-3» на середину 2009 г. составили уже \$785,8 млн. Только с начала нынешнего года сумма увеличилась почти на 22%, или на \$140 млн, из них \$28,2 млн — курсовая разница, \$29,2 млн — проценты по кредитам, говорится в отчете. Цифры указаны без учета НДС и инфляции, сообщил «Ведомостям» заместитель гендиректора «Аэрофлота» по инвестициям и финансам Шамиль Курмашов (инфляция за первые шесть месяцев 2009 г. составила 7,4%). Он считает некорректным вывод о росте затрат на проект, поскольку официальных данных по первоначальному бюджету «Шереметьево-3» нет, были только оценки менеджеров. Лимит кредитных линий по этому проекту во Внешэкономбанке и ВТБ составляет \$923 млн, сообщил Курмашов, и это подтвердили представители банков. Правда, изначально этот лимит не превышал \$500 млн, но потом несколько раз пересматривался, рассказал «Ведомостям» близкий к Внешэкономбанку источник.

По словам Курмашова, Внешэкономбанк и ВТБ выдают кредиты на условиях проектного финансирования, срок их погашения — 2022 г. Сам «Аэрофлот» не тратится, но в прошлом году внес 482,2 млн руб. в оплату своей доли в ОАО «Терминал», реализующем проект. Его акционерами кроме «Аэрофлота» (52,82% акций) являются Внешэкономбанк (25%) и ВТБ (22,18%).

Нет ничего критического в переносе сроков и увеличении затрат на столь сложном инфраструктурном объекте, как аэровокзальный комплекс, полагает аналитик «Ингосстрах-инвестиций» Евгений Шаго. Достаточно вспомнить о сбое в системе автоматической обработки багажа нового, пятого, терминала в Хитроу сразу после его открытия в мае 2008 г., от чего пострадали десятки тысяч пассажиров. Лондонский терминал пропускной способностью 30 млн человек обошелся в \$6,1 млрд. В России новый пассажирский терминал на 20 млн человек строит «Внуково» — ввод первой очереди ожидается в декабре 2009 г., а затраты оцениваются в 24 млрд руб. без учета оборудования. Окупаемость таких проектов — 8-10 лет, заключает Шаго.

Деньги на стройку

Почти 99% валютных долгосрочных кредитов «Аэрофлота» — \$599,2 млн — приходится на ВТБ и Внешэкономбанк (\$246 млн и \$353,2 млн соответственно), говорится в отчете авиакомпании по МСФО: средства идут на финансирование «Шереметьево-3».

«Аэрофлот»

Авиакомпания

Пассажиропоток — 6,5 млн человек (9 месяцев 2009 г.).
Основные владельцы — государство (51%), НРК (около 30%).
Капитализация — \$1,6 млрд (РТС).
Финансовые показатели (МСФО, 1-е полугодие 2009 г.):
выручка — \$1,46 млрд,
чистая прибыль — \$14,1 млн.

Постоянный адрес материала: <http://www.vedomosti.ru/newspaper/article.shtml?2009/11/06/218228>