

Структура Аркадия Ротенберга, Александра Пономаренко и Александра Скоробогатко может стать совладельцем аэропорта «Шереметьево» до приватизации

19.09.2013 | Ведомости - Международный аэропорт "Шереметьево" консолидирует активы для дальнейшей приватизации, но принадлежащие ему доли в структурах аэропорта Владивостока, скорее всего, будут проданы, сообщил гендиректор московского аэропорта Михаил Василенко. Остальные "дочки" и зависимые компании аэропорта должны перейти на единую акцию с ОАО "Международный аэропорт "Шереметьево", процесс планируется завершить к моменту приватизации аэропорта. Госпакет аэропорта должен быть продан до 2016 г. включительно, говорилось в приватизационных планах Росимущества.

***Государству принадлежит 83,04% акций ОАО "Международный аэропорт "Шереметьево", у "Аэрофлота" - 8,96%, Внешэкономбанка - 4,24%, ВТБ - 3,76%. Авиакомпания и банки получили доли в аэропорте, поскольку были акционерами терминала D - после того, как в 2012 г. новый терминал перешел на одну акцию с полностью государственным ОАО "МАШ".



***Теперь, согласно отчету за 2012 г., у ОАО "МАШ" остались доли в 15 структурах, но не все они будут задействованы в консолидации - она коснется лишь тех дочерних и зависимых компаний, которые связаны с бизнесом ОАО "МАШ" непосредственно в аэропорту "Шереметьево". Поэтому доли ОАО "МАШ" в структурах дальневосточного аэропорта - 74,99% в ЗАО "Терминал Владивосток" (владелец терминала) и 52,16% ОАО "Международный аэропорт Владивосток" (оператор аэропорта) - будут проданы. Предложение об их покупке "Шереметьево" получило от одной из структур Внешэкономбанка: Фонд развития Дальнего Востока и Байкальского региона может купить доли ОАО "МАШ", сказал Василенко. Внешэкономбанку уже принадлежат оставшиеся акции обеих дальневосточных структур.

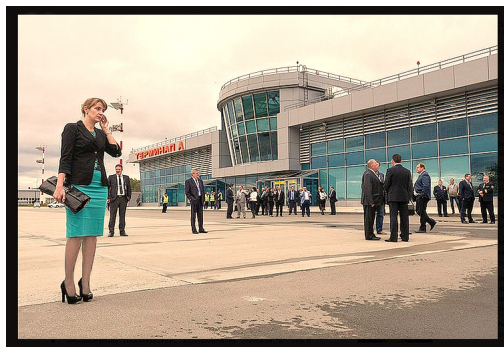
*****Какие из оставшихся 13 дочерних и зависимых компаний войдут в ОАО "МАШ", Василенко сказать не смог, поскольку там есть также и частные акционеры, с которыми еще нужно провести переговоры о переходе на единую акцию. В большинстве таких структур у ОАО "МАШ" нет контрольного пакета.**

*****Все наиболее интересные активы в "Шереметьево" остались независимыми, отмечает главный редактор журнала "Авиатранспортное обозрение" Алексей Синицкий. Например, грузовой бизнес аэропорта "Шереметьево" переходит под контроль TPS Avia. Василенко подтвердил, что конечные бенефициары этой структуры - бизнесмены Аркадий Ротенберг, Александр Пономаренко и Александр Скоробогатко. В июне они купили доли в ООО "Грузовой комплекс Шереметьево", ООО "Руспорт" и ООО "Аэропорт Москва". Сумма сделки не сообщалась. В первой компании ОАО "МАШ" принадлежит 25,1%, во второй - 51%, в третьей компании у ОАО "МАШ" доли нет. И по словам Василенко, владельцам грузового бизнеса также будет предложено поучаствовать в консолидации.**

*****TPS Avia также участвует в конкурсе на развитие северной зоны аэропорта "Шереметьево" (терминалы В и С, см. врез), где планируется построить новый терминал пропускной способностью 40 млн пассажиров в год. Принадлежащее тем же владельцам ООО "МАШ реклама" продает рекламу в аэропорту, а связанная только с Ротенбергом компания "Трансстроймеханизация" занимается реконструкцией шереметьевского аэродрома.**

"Аэроэкспресс" не проехал в Шереметьево

19.09.2013 | Коммерсантъ - Конкурс по отбору инвестора на развитие северной зоны Международного аэропорта Шереметьево (бывшее Шереметьево-1 и соседние терминалы) может обернуться скандалом. На проект претендуют уже пять инвесторов, причем заявку одного из них - железнодорожного оператора "Аэроэкспресс" отклонили, не объяснив причин. Компания с этим не согласна и готова оспорить итоги конкурса, в котором участвуют структуры Виктора Вексельберга, Олега Дерипаски, Аркадия Ротенберга и ВТБ.



******* Вчера гендиректор ОАО "Международный аэропорт Шереметьево" (МАШ) Михаил Василенко сообщил, что заявки на участие в конкурсе по выбору инвестора для развития северной зоны аэропорта (пассажирские терминалы А, В, С и грузовой комплекс) подали еще две компании — "ВТБ Капитал" и "Аэроэкспресс". Таким образом, количество претендентов выросло до пяти. Ранее заявки подали ОАО "Аэропорт Кольцово" (входит в "Ренову" Виктора Вексельберга), "Трансстрой" Олега Дерипаски и TPS Avia Group Аркадия Ротенберга, Александра Пономаренко и Александра Скоробогатко. Михаил Василенко отметил, что "заявка от "ВТБ Капитала" принята с условием предоставления дополнительных документов, а предложение "Аэроэкспресса" отклонено".

******* В "ВТБ Капитале" (участвует в консорциуме ООО "Воздушные ворота Северной столицы", управляющей аэропортом Пулково) отказались от комментариев. Представитель "Аэроэкспресса" сообщил "Ъ", что в компании пока не получали официального уведомления об отклонении заявки. "Следует дождаться окончательного решения, после этого будем думать, как действовать дальше. Не исключено, что мы будем оспаривать результаты отбора", - заявили в компании. В МАШ отказались уточнить причины отказа "Аэроэкспрессу" в возможности участвовать в конкурсе.

******* МАШ объявил конкурс 16 августа, при этом его условия и сроки уже успели измениться. Изначально требования к инвестору предполагали, что он не должен вести деятельность по управлению аэропортовыми активами или инвестировать в объекты аэропортовой инфраструктуры в радиусе 1 тыс. км от МАШ. В начале сентября радиус был сокращен до 400 км. По словам Михаила Василенко, на этом настояло Росимущество. "Нам тоже хотелось посмотреть все предложения, чтобы никого не отсекать заранее", - рассказал топ-менеджер. Он также подтвердил, что сроки подведения итогов отбора были перенесены с 26 августа сначала на 17 сентября, а затем на 25 сентября по просьбе ОАО "Аэропорт Кольцово", чтобы компания успела подготовить все документы. К 30 сентября комиссия должна отобрать наиболее интересные предложения. Но если выбор не будет сделан, то участникам конкурса предложат провести презентации проектов.

******* Михаил Василенко вчера заявил, что МАШ не рассматривает вложение в проект собственных средств, поскольку для этого потребуется взять дополнительные кредиты. Сейчас долговая нагрузка аэропорта (с учетом терминала D) составляет порядка \$1 млрд. Но МАШ готов внести в проект материальные активы, например, терминал В (бывшее Шереметьево-1) или предоставлять в аренду землю на льготных условиях.

