



**Облигационный заем
3 000 000 000 рублей**

СЕРИЯ 1

**Информационный
меморандум**



Промсвязьбанк

СОДЕРЖАНИЕ

1. ФАКТОРЫ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ	3
2. ОСНОВНЫЕ ПАРАМЕТРЫ ЗАЙМА	4
3. СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ И ПРОГНОЗ КЛЮЧЕВЫХ ФИНАНСОВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ	5
3.1. СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ОАО «АВИАЦИОННАЯ КОМПАНИЯ «ТРАНСАЭРО»	5
3.2. АНАЛИЗ РИСКОВ И МЕХАНИЗМЫ ИХ МИНИМИЗАЦИИ	8
3.3. ПРОГНОЗ КЛЮЧЕВЫХ ФИНАНСОВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ТРАНСАЭРО	10
4. АНАЛИЗ РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК.....	12
4.1. СОСТОЯНИЕ И ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК.....	12
4.2. СОСТОЯНИЕ И ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК В РОССИИ.....	15
4.3. ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОСНОВНЫХ КОНКУРЕНТАХ И ПОЗИЦИОНИРОВАНИЕ ТРАНСАЭРО НА РЫНКЕ	17
5. ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ	22
6. СТРУКТУРА СОБСТВЕННОСТИ И УПРАВЛЕНИЯ	25
6.1. СИСТЕМА КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ.....	25
6.2. СВЕДЕНИЯ О ТОП-МЕНЕДЖЕРАХ.....	26
7. ОПЕРАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ.....	28
7.1. ПАРК СУДОВ, ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И ИНФРАСТРУКТУРА	28
7.2. МАРШРУТЫ И СТРУКТУРА ПЕРЕВОЗОК.....	32
7.3. ЧИСЛЕННОСТЬ И КВАЛИФИКАЦИЯ ПЕРСОНАЛА, КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА.....	35
7.4. ПАССАЖИРСКИЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ	37
7.5. ГРУЗОВЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ	38
7.6. ОПЕРАЦИОННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ТРАНСАЭРО ЗА 6 МЕСЯЦЕВ 2009 Г.	39
7.7. МАРКЕТИНГ И ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОДАЖ	40
8. КРАТКИЙ ОБЗОР ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСАЭРО	42
9. КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	52
10. ПРИЛОЖЕНИЕ. ОТЧЕТНОСТЬ ТРАНСАЭРО	54

1. Факторы инвестиционной привлекательности

- ✈️ ОАО «Авиационная компания «ТРАНСАЭРО» – один из лидеров российского рынка авиаперевозок. ТРАНСАЭРО занимает второе (после Аэрофлота) место по общему пассажирообороту. По итогам I п/г 2009 г. доля ТРАНСАЭРО выросла до 16%, по сравнению с 14% в 2008 г.
- ✈️ В течение последних пяти лет ТРАНСАЭРО развивалась темпами, в несколько раз превышавшими рост рынка.
- ✈️ ТРАНСАЭРО имеет положительную публичную кредитную историю. В феврале 2009 г. Компанией был успешно погашен дебютный облигационный заем в размере 2,5 млрд руб.
- ✈️ За пять лет выручка ТРАНСАЭРО выросла в 8 раз (с 4 428 млн руб. в 2003 г., до 37 405 млн руб. в 2008 г.). Долговая нагрузка ТРАНСАЭРО находится на приемлемом уровне. Доля финансового долга на 1.07.2009 г. составила порядка 34% от годовой выручки.
- ✈️ В результате внедрения Программы повышения эффективности финансовой и коммерческой деятельности Компании с февраля начался прирост объемов перевозок, а уже с мая 2009 года объем перевозок Компании превзошел показатели 2008 года, который является рекордным по абсолютным показателям деятельности. Внутривосточный пассажирооборот в I п/г 2009 г. увеличен на 77%. Выручка ТРАНСАЭРО в I полугодии 2009 г. выросла на 8% к соответствующему периоду прошлого года – до 16 543 млн руб.
- ✈️ ТРАНСАЭРО обладает самым большим в Восточной Европе, парком современных дальнемагистральных воздушных судов. На 1.08.2009 г. парк ТРАНСАЭРО состоял из 48 самолетов, из которых 28 – широкофюзеляжные. В 2008 г. Компания начала программу внедрения воздушных судов последнего поколения, таких как Боинг-747-400 и Боинг-777-200ER, а в 2009 г. начала эксплуатацию Боинг-737-800.
- ✈️ Предложение четырех классов обслуживания ТРАНСАЭРО, являющееся уникальным в Восточной Европе, позволяет охватить максимально широкий спектр клиентов.
- ✈️ Прогнозный план на 2009-2010 годы умеренно позитивный. Авиакомпания имеет значительный опыт преодоления последствий предыдущих кризисов в экономике и на рынке авиаперевозок.
- ✈️ Авиакомпания обладает предсказуемым и стабильным топ-менеджментом (одновременно являющимся контролирующими акционерами), а также высококвалифицированным производственным персоналом.

Рисунок 1. Доли авиакомпаний на российском рынке в I п/г 2009 г. (по общему пассажирообороту)

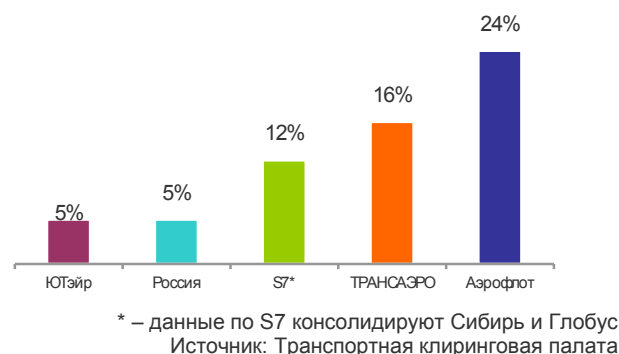


Рисунок 2. Изменение объемов пассажирооборота, в % 2009 г. к соответствующему периоду 2008 г.

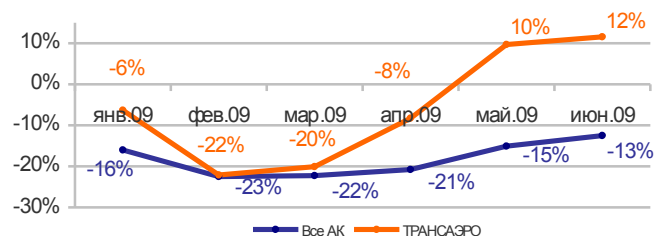


Рисунок 3. Динамика роста пассажирооборота и доли ТРАНСАЭРО на рынке

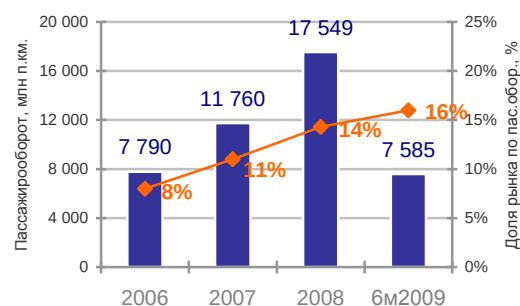


Таблица 1. Ключевые финансовые показатели ТРАНСАЭРО, млн руб.

	2008	2008/ 2007	6м2009	6м2009/ 6м2008
Выручка	37 405	82%	16 543	8%
Прибыль от продаж	1 831	472%	1 836	218%
Чистая прибыль	109	7%	17	-85%
Активы	21 775	93%	23 983	10%
Чистые активы	4 910	105%	5 052	3%
Займы и кредиты	11 542	125%	11 093	-4%
Рентабельность продаж, %	5%		11%	
Рентаб. чистой прибыли, %	0,3%		0.10%	
Займы и кредиты /Выручка	0.31		0.34	

Источник: отчетность Компании по РСБУ

2. Основные параметры займа

Вид ценных бумаг	Облигации неконвертируемые процентные документарные на предъявителя с обязательным централизованным хранением
Госрегистрация	4-01-00165-А от 27.08.2009
Эмитент	ОАО «Авиационная Компания «ТРАНСАЭРО»
Поручитель	ООО «ТРАНСАЭРО-Финансы»
Объем эмиссии	3 000 000 000 рублей
Срок обращения	4 года (1 456 дней)
Оферта	через 12 месяцев по 100% от номинальной стоимости (в соответствии с эмиссионными документами)
Купонный период	6 месяцев (182 дня)
Организатор, агент по размещению, платежный агент	ОАО «Промсвязьбанк»
Торговая площадка	ЗАО «ФБ ММВБ»
Ломбардный список	ОАО «Авиационная Компания «ТРАНСАЭРО» отвечает критериям для включения облигаций в Ломбардный список ЦБ РФ *

* В феврале 2009 г. ЦБ РФ принял решение о включении в Ломбардный список ценных бумаг эмитентов, входящих в Перечень системообразующих организаций, независимо от наличия у них международного рейтинга (Приказ от 9 февраля 2009 г. Банка России N ОД-118). ОАО «Авиационная компания ТРАНСАЭРО» входит в Перечень системообразующих организаций, утвержденный Правительственной комиссией по повышению устойчивости развития российской экономики.

Цель привлечения займа и направления использования средств:

Средства, привлекаемые от размещения облигаций, будут использованы для финансирования программы дальнейшего развития Компании. Данная программа осуществляется для поддержки финансирования первоочередных задач деятельности ОАО «Авиационная Компания «ТРАНСАЭРО» и будет направлена на:

-  дальнейшее развитие парка воздушных судов (500 млн рублей);
-  расширение внутрироссийских направлений и программ международных рейсов из различных российских аэропортов (400 млн рублей);
-  развитие IT технологий для совершенствования ключевых бизнес-процессов (100 млн рублей);
-  строительство первой очереди центра технического обслуживания и сервисного центра в основном аэропорту Домодедово (500 млн рублей);
-  рефинансирование части краткосрочных долговых обязательств (1,5 млрд рублей).

3. СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ И ПРОГНОЗ КЛЮЧЕВЫХ ФИНАНСОВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ

3.1. Стратегия развития ОАО «Авиационная Компания «ТРАНСАЭРО»

В период использования средств первого облигационного займа (облигации ООО «ТРАНСАЭРО-Финансы») (2006-2008 г.) основной целью стратегии являлся ускоренный рост предприятия и вхождение в число лидеров сектора в Восточной Европе. Эта задача была успешно решена на фоне роста рынка авиаперевозок. По отношению к уровню 2005 года:

- ▲ пассажирооборот ТРАНСАЭРО вырос с 5,28 млрд пкм до 17,55 млрд пкм;
- ▲ число перевезенных ТРАНСАЭРО пассажиров увеличилось с 1,57 млн человек до 4,85 млн человек;
- ▲ парк ТРАНСАЭРО увеличился с 16 воздушных судов до 41 воздушного судна;
- ▲ выручка от реализации ТРАНСАЭРО увеличилась с 9,9 млрд рублей до 37,4 млрд рублей;
- ▲ доля ТРАНСАЭРО на рынке воздушных перевозок Российской Федерации выросла с 6% до 14%. По итогам I полугодия 2009 доля ТРАНСАЭРО составила 16%.

Основными приоритетами в деятельности ТРАНСАЭРО в 2009 – 2011 гг. будут являться:

- ▲ Укрепление позиции второй авиакомпании в Восточной Европе, в том числе сохранение достигнутой позиции в международном секторе (2-й перевозчик) и интенсивное расширение внутрироссийской маршрутной сети с занятием 2–3 позиции в этом секторе.
- ▲ Расширение и оптимизация маршрутной сети для увеличения сетевой составляющей деятельности.
- ▲ Дальнейшее развитие (обновление) парка воздушных судов.
- ▲ Безопасность, удобство и современные технологии. Совершенствование качества обслуживания до уровня мировых лидеров отрасли.
- ▲ Снижение уровня заемных средств и постепенное их удешевление.
- ▲ Дальнейшее повышение публичности и прозрачности бизнеса.

Основной целью стратегии этого периода будет являться повышение качества и эффективности деятельности предприятия при сохранении роста бизнеса. В 2011 году Авиакомпания планирует занимать 23–25% на рынке авиаперевозок РФ.

Для реализации этих планов ТРАНСАЭРО планирует следующие мероприятия:

1. Ускоренное расширение внутрироссийской сети (с 12 маршрутов в 2008 году до 45 маршрутов в 2011 году) и увеличение доли внутренних перевозок до 35% в совокупном пассажирообороте Компании.

Сеть маршрутов будет развиваться гармонично по всем регионам РФ с одновременным увеличением частоты рейсов и емкости воздушных судов на рейсах длительностью более 4-х часов.

При этом возрастет стыкуемость как самой внутренней сети, так и ее стыкуемость с международными рейсами. Следствием этого станет увеличение средневзвешенной доли трансферных пассажиров до 25–30%.

Вместе с этим Авиакомпания будет стремиться удовлетворить возрастающий спрос на ее продукт из крупных российских городов, прежде всего на международные перевозки к местам отдыха. Основной акцент будет продолжен на рынке Санкт-Петербурга, Новосибирска, Екатеринбурга, а также одного из городов Дальнего Востока и Юга России. Доля перевозок из других городов достигнет 15% в совокупном пассажирообороте Компании.

При этом Авиакомпания будет расширять свое присутствие на международном рынке, прежде всего на рынке дальних авиаперевозок.

2. Развитие и обновление парка воздушных судов, отвечающего задачам дальнейшего развития Авиакомпании.

Основной приоритет будет сохранен на развитие широкофюзеляжных воздушных судов трех основных типоразмеров Боинг-747-400 (который поэтапно заменит Боинг-747-200), Боинг-777 и продолжение эксплуатации Боинг-767. Общее количество широкофюзеляжных самолетов в 2011 году составит 34–37 единиц.

Предполагается провести серьезную модернизацию самолетов Боинг-767, в том числе навигационного оборудования, пассажирских салонов и кресел, будет произведена установка крыльевых законцовок, которые позволят увеличить экономию топлива.

Учитывая огромный дефицит финансирования на приобретение новых воздушных судов в настоящее время, что приведет к его дороговизне до 2012–2015 годов, Авиакомпания не планирует заказы новых воздушных судов как минимум до 2012 года.

Таким образом, к концу 2011 года парк воздушных судов Авиакомпании будет включать более 60–65 воздушных судов следующих типов: Боинг-747-300/400, Боинг-777-200ER, Боинг-767-200/300, Боинг-737NG, Ту-214, Боинг-737-300/400/500.

3. Улучшение безопасности, удобства перевозок, использование современных технологий, совершенствование качества обслуживания до уровня мировых лидеров.

Для повышения уровня безопасности полетов будет повышена доля самых современных и оснащенных самолетов Боинг-747-400, Боинг-777, Боинг-737NG до 50%. В 2010–2011 годах предполагается выполнить серьезную модернизацию навигационных комплексов всех самолетов Боинг-767 и Боинг-737.

В 2011 году Авиакомпания планирует ввести в эксплуатацию первую очередь ангарного комплекса с самым современным оборудованием для технического обслуживания.

В 2010 году будет внедрена современная IT система производственной деятельности, выбор которой завершается в настоящее время.

Удобство Авиакомпании для клиентов будет развиваться за счет:

- расширения маршрутной сети, частоты полетов, улучшения расписания и стыковок;
- развития сотрудничества с другими авиакомпаниями, в том числе по программе наград для часто летающих пассажиров;
- увеличения до 40% доли пассажиров, перевозимых на самых высокоскоростных и комфортабельных самолетах (Боинг-747-400, Боинг-777);
- модернизации интерьеров и замены кресел в самолетах Боинг-767 и Боинг-737;
- развития IT технологий бронирования и покупки билетов, регистрации.

В 2009–2011 годах Авиакомпания планирует внедрить новые технологии в областях:

- WEB-бронирования и продаж пассажирских авиаперевозок;
- бронирования и продаж грузовых перевозок;
- системы связи и развлечения на борту самолета;
- производства.

Реализация описанных выше задач вместе с вводом в эксплуатацию в 2011 году собственного сервисного центра (и фабрики бортового питания), а также замена в 2011 году старых моделей кресел на всех самолетах при их унификации позволит достичь уровня продукта лидеров мирового рынка.

4. Снижение уровня заемных средств и их удешевление.

В 2009–2010 годах Авиакомпания планирует снизить объем кредитных средств с 11 млрд рублей до 8–9 млрд рублей при значительном росте выручки. Это предполагается сделать как за счет направления на эти цели прибыли предприятия, так и продажи части активов и их последующего лизинга.

Компания полагает, что ставки кредитования в России начнут снижаться в 2010 году, а также то, что в 2010–2011 годах удастся привлечь до 50-70 млн долл. США более дешевого международного финансирования. Авиакомпания рассматривает возможность хеджирования ставки LIBOR в 2009–2010 годах, для сохранения дешевой стоимости финансирования по текущим котировкам плавающих ставок.

5. Дальнейшее повышение публичности и прозрачности бизнеса подразумевает:

- вывод акций на российский фондовый рынок в конце 2009–2010 году в зависимости от финансовой ситуации на рынках;
- начало публикации отчетности по МСФО по итогам 2009 года и поквартально с 2010 года;
- развитие и повышение эффективности деятельности института независимых директоров и комитетов Совета Директоров.

3.2. Анализ рисков и механизмы их минимизации

Ключевые риски деятельности ТРАНСАЭРО и механизмы их минимизации

Риски	Механизмы минимизации рисков
1. Ухудшение экономической ситуации	Мировой финансово-экономический кризис – независящий от Компании риск. Вместе с тем, Компания имеет большой опыт преодоления предыдущих кризисов и делает все возможное для снижения его влияния и даже использования его для роста и занятия новых продуктовых ниш (например, рынок внутренних перевозок, который испытывает высвобождение объемов обанкротившихся и сокращающих свою деятельность перевозчиков).
2. Государственное регулирование отрасли внутренними законами и международными соглашениями, решения авиационных властей	В соответствии со стратегией государства по преодолению кризиса авиационная отрасль России эффективно поддерживается на государственном уровне. • Продлен режим отмены ввозных таможенных пошлин на воздушные суда емкостью выше 300 кресел, не производимых в РФ (это основной флот ТРАНСАЭРО), и запчастей. • Правительство РФ предоставило гарантии финансирующим госбанкам по обязательствам пяти крупнейших конкурентоспособных компаний авиаотрасли (ТРАНСАЭРО включена в данный перечень) на общую сумму 30 млрд руб. (Постановление №964 от 20 декабря 2008 года). • В феврале 2009 г. ЦБ РФ принял решение о включении в Ломбардный список ценных бумаг эмитентов, входящих в Перечень системообразующих организаций (в т.ч. ТРАНСАЭРО), независимо от наличия у них международного рейтинга (Приказ от 9 февраля 2009 г. Банка России № ОД-118). • Правительство выпустило Постановление (№103 от 14.02.09) о государственных гарантиях по кредитам на осуществление основной деятельности и капитальные вложения, покрывающие обязательства предприятий сроком до 5 лет.
3. Рост цен на авиатопливо	До начала заметного подъема мировой экономики (2011–2012 гг.) существенный рост цен на углеводородное сырье и авиаГСМ маловероятен. Кроме того, повышение цен на авиаГСМ – это отраслевой риск, и реакция на него является единой со стороны всех авиакомпаний. Для компенсации роста расходов все авиакомпании будут вынуждены корректировать собственные тарифы. По сравнению с большинством российских авиакомпаний ТРАНСАЭРО располагает воздушным флотом, который отличается большей топливной эффективностью. Таким

	образом, ТРАНСАЭРО будет способна по-прежнему предлагать конкурентоспособные тарифы. Кроме того, рост цен вызовет значительный рост выручки и денежных средств предприятия. Во второй половине 2009 года Авиакомпания предполагает начать хеджирование не менее 50% объемов потребления международного авиатоплива.
4. Риск недостатка квалифицированного персонала	В период кризиса текучесть персонала резко снизилась. ТРАНСАЭРО остается одной из наиболее привлекательных для персонала авиакомпаний Восточной Европы и СНГ. Намечалась тенденция прихода в Авиакомпанию российских летчиков, работавших в иностранных авиакомпаниях. Темп роста предприятия и соответственно потребностей в персонале в 2009–2010 годах будет ниже, чем в 2007–2008 годах.
5. Технологические риски	ТРАНСАЭРО проводит регулярное техническое обслуживание и плановый ремонт воздушных судов в ведущих международных центрах, имеет сертификаты Федерального управления гражданской авиации США и Европейского агентства по авиационной безопасности на техническое обслуживание самолетов Боинг 737, 767 и 747. Обеспечение высокой безопасности полетов ТРАНСАЭРО подтверждено сертификатом IOSA (International Operational Safety Audit) и сертификатом ISO 9001:2000.
6. Валютные и процентные риски	ТРАНСАЭРО имеет достаточно сбалансированный по видам валют кредитный портфель и использует различные финансовые инструменты (залоговое кредитование, овердрафты, лизинг, привлечение финансирования на публичных рынках). В 2009 году планируется начать хеджирование ставки LIBOR. Валютная структура выручки позволяет хеджировать валютные риски естественным образом. Хорошая кредитная история способствует усилению кредитного качества ТРАНСАЭРО и позволяет привлекать заемное финансирование даже в текущих неблагоприятных экономических условиях по рыночным процентным ставкам.

3.3. Прогноз ключевых финансовых показателей ТРАНСАЭРО

Финансовая стратегия ТРАНСАЭРО на 2009 – 2010 гг. предполагает сбалансированный рост финансовых показателей с одновременным повышением рентабельности операционной деятельности.

Планируемый рост рентабельности будет достигнут за счет развития высокодоходной продажи, улучшения качества продукта, оптимизации маршрутной сети, использования механизма хеджирования цен на топливо.

Рост величины собственного капитала будет происходить благодаря капитализации прибыли Компании и переоценке основных средств.

Прогноз ключевых финансовых показателей ТРАНСАЭРО построен на основе прогноза макроэкономического развития РФ, цен на топливо, анализа основных тенденций развития авиационной отрасли, собственной стратегии развития ТРАНСАЭРО. Прогнозные финансовые показатели соответствуют отчетности Компании по РСБУ. Данный прогноз построен с учетом фактических данных первого полугодия 2009 г.

Прогноз основан на исторических данных 2003–2008 гг. За эти периоды доля выручки за первое полугодие составляла в среднем 40,4% от целого года. В первом полугодии 2009 года наблюдалось снижение спроса, которое было преодолено в мае 2009 года (возможно, что доля второго полугодия будет даже выше – 61–65% благодаря восстановлению спроса).

Благодаря стабилизации цен на авиатопливо, уменьшению расходов на авиаГСМ за счет снижения закупочных цен и модернизации транспортного парка (введения в эксплуатацию более топливноэффективных Боинг 777-200 и замены Боинг 747-200 на 747-300) и оптимизации маршрутной сети рентабельность операционной деятельности в первом полугодии 2009 года выросла до 11% с 4% в первом полугодии 2008 г. Компания планирует рентабельность операционной прибыли во втором полугодии не менее 6%.

За первое полугодие 2009 г. было выполнено 7 971 млн пкм., а по факту 2003–2008 доля первого полугодия составляла в среднем 42% от годовых данных, что позволяет оценить пассажирооборот по итогам года не менее 19 млрд пкм.

Средняя цена топлива¹ за первые 6 месяцев 2009 года составила 19 485 рублей за тонну. Прогноз на 2009 год построен с запасом 10%-го роста средней цены авиаГСМ за II полугодие 2009 г.

Средний курс доллара за 8 месяцев 2009 года составил 32,8 руб., поэтому средний курс доллара США к рублю за 2009 год предполагается 32,7 рубля за 1 доллар с учетом среднего курса на осень порядка 32,5 рублей.

За первое полугодие 2009 года объем займов и кредитов был снижен на 470 млн рублей. Во втором полугодии ожидается сравнимое снижение еще на 502 млн рублей, несмотря на размещение облигационного займа, в связи с планируемым погашением кредитов.

¹ Средняя цена за 1 тн АвиаГСМ (RUR) (с НДС) по данным Компании

Таблица 2. Прогноз ключевых показателей деятельности ТРАНСАЭРО

	2008Ф	2009П	2010П	2011П
Финансовые показатели, тыс. руб				
Выручка (от основной деятельности)	37 404 745	40 948 481	61 570 241	72 425 847
Прибыль (убыток) от продаж	1 830 649	3 353 764	3 519 013	4 348 735
Чистая прибыль	109 409	502 149	1 311 323	2 209 031
Капитал	- 723 845	78 304	1 389 627	3 598 658
в том числе от переоценки судов в собственности		300 000		
Займы и кредиты	11 562 885	10 591 099	8 492 394	7 747 130
Показатели эффективности деятельности и долговой нагрузки				
Рентабельность прибыли от продаж, %	4,89%	8,19%	5,72%	6,00%
Рентабельность чистой прибыли, %	0,29%	1,23%	2,13%	3,05%
Долг/прибыль от продаж	6,32	3,16	2,41	1,78
Займы и кредиты/выручка	0,31	0,26	0,14	0,11
Операционные показатели				
Парк воздушных судов, шт.,	41	49	57	63
Пассажирооборот, млн пкм	17 595	18 989	23 304	24 907
Рост пассажирооборота	49%	7,92%	22,73%	6,88%
Рост тарифа (средний в рублях за 1пкм)		13,0%	6,5%	13,5%
Цена топлива (рублей/1 тонна)	27 242	20 459	24 770	25 618
Рост цен на топливо		-16,71%	9,18%	3,42%
Курс \$/руб., среднегодовой	24,86	32,70	36,22	35,67

Источник: прогноз Компании

Таблица 3. Прогноз второго полугодия 2009 г., основанный на фактических данных 2003-I п/г 2009.

	1 квартал (факт)	2 квартал (факт)	3 квартал (прогноз)	4 квартал (прогноз)	2009 (прогноз)
Выручка (от осн. деятельности), млн руб	7 472	9 070	12 870	11 536	40 948
Доля квартальной выручки (среднее 2003-2008 гг.)	17,5%	22,9%	31,4%	28,2%	
Себестоимость, коммерческие и управленческие расходы, млн руб.	6 911	7 795	11 583	11 305	37 595
Прочие расходы/доходы, млн руб.	1 069	750	567	466	2 852
Рентабельность прибыли от продаж, %	7,5%	14,1%	10,0%	2,0%	8,29%
Прибыль (убыток) от продаж, млн руб.	561	1 275	1 287	231	3 354
Чистая прибыль, млн руб.	-508	525	720	-235	502
Рентаб./ чистой прибыли, %	-6,8%	5,79%	5,59%	-2,04%	1,2%

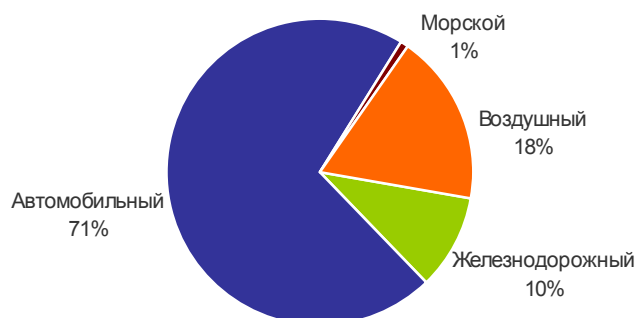
Источник: прогноз Компании

4. Анализ рынка авиаперевозок

4.1. Состояние и прогноз развития международного рынка авиаперевозок

Мировая авиация играет важнейшую роль в развитии международной торговли и туризма. На долю воздушного транспорта приходится 18% мирового пассажирооборота. Поскольку воздушным транспортом перемещаются товары с наиболее высокой удельной стоимостью, авиатранспорт обеспечивает 35% мировой торговли в денежном выражении при относительно небольшой доле (всего 0,5%) в весовом исчислении.

Рисунок 4. Структура мирового пассажирооборота, псж, %



Источник: IATA

Состояние рынка международных авиаперевозок коррелирует с ключевыми тенденциями развития мировой экономики. Рост мировой экономики, увеличение товарооборота, повышение покупательской способности населения приводит к росту спроса на пассажирские и грузовые авиаперевозки. За последние пять лет, по данным ICAO, средний рост емкости рынка международных авиаперевозок составлял 5,2% в год. Рост пассажирооборота способствовал росту выручки и повышению прибыльности авиакомпаний.

В 2008 году международный рынок авиаперевозок находился под давлением негативных факторов. В первом полугодии 2008 года произошел резкий рост цен на авиатопливо, которое составляет 30–40% себестоимости авиаперевозчиков. Для компенсации роста расходов, вызванных ростом цен на авиакеросин, авиакомпании были вынуждены поднимать тарифы, что привело к снижению спроса. Авиакомпании, не сумевшие поднять цены на билеты (из-за опасений потерять клиентов или ввиду значительных продаж по предварительным контрактам), столкнулись с ростом убытков. Во втором полугодии 2008 года авиакомпании оказались в тяжелой ситуации в результате резкого закрытия финансовых рынков и удорожания стоимости заемных ресурсов. Усиление негативных тенденций в экономике развитых стран во второй половине 2008 года привело к падению спроса на авиаперевозки.

В целом по итогам 2008 года отмечается рост пассажирских авиаперевозок на 2% и снижение грузовых авиаперевозок на 1,5%.

Региональная структура мирового рынка авиаперевозок неравномерна. Основными центрами международных перевозок являются Северная Америка, Европа, Азия. Наиболее высокие темпы роста демонстрирует Ближневосточный регион, Россия, Латинская Америка. В результате кризиса в 2008 году сильнее всего пострадали

американские авиакомпании. Если остальные регионы в 2008 году переживали снижение темпов роста, то в США произошло падение объема авиаперевозок.

Финансовое положение авиакомпаний

Давление негативных макроэкономических факторов обусловило получение авиаперевозчиками в 2008 году суммарных операционных убытков в размере \$9,8 млрд по сравнению с рекордной эксплуатационной прибылью в 2007 году, составившей \$19,7 млрд. Получение убытков и закрытие доступа к финансированию привели к банкротству свыше 25 крупных авиакомпаний.

Такое значительное сокращение прибыльности вызвано замедлением темпов роста перевозок в результате ослабления мировой экономики и убытков от хеджирования топлива. Цены на нефть были неустойчивыми и колебались от верхнего предела, составившего приблизительно \$147 за баррель в июле 2008 года, до нижнего предела, составившего приблизительно \$34 за баррель в декабре 2008 года. Вследствие этого авиаперевозчикам, застраховавшим себя от предполагаемого повышения цен на топливо, пришлось понести значительные убытки в последнем квартале 2008 года. Без учета убытков от хеджирования топлива отрасль завершила 2008 финансовый год с операционным убытком, составившим порядка \$3,8 млрд.

В I полугодии 2009 г. крупнейшие авиакомпании мира демонстрируют неоднозначные результаты. Сокращение расходов на топливо позволяет авиакомпаниям успешно преодолевать кризис. Вместе с тем снижение спроса продолжает оказывать давление на финансовые показатели авиаторов. Наилучшие финансовые показатели в I полугодии 2009 г. демонстрируют низко бюджетные авиаперевозчики в США и авиакомпании Китая. Так крупнейшая авиакомпания Китая и один из ведущих авиаперевозчиков мира Air China Ltd. прогнозирует рост прибыли за I полугодие 2009 г. более чем в полтора раза из-за удачного хеджирования топливных расходов и увеличения пассажирооборота в КНР. Число пассажиров на внутренних рейсах Air China выросло на 18% в январе-июне – до 13,4 млн человек – благодаря отмене топливных сборов. Общее число пассажиров компании за отчетный период повысилось на 14% – до 16,6 млн. В июне и июле компания отмечает сохранение стабильного роста на внутренних направлениях и рассчитывает на укрепление финансовых результатов за год.

Краткосрочный прогноз

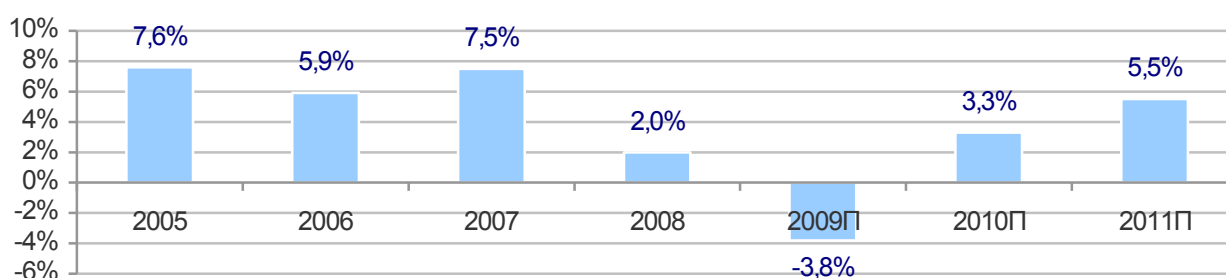
В 2009 году эксперты IATA и ICAO прогнозируют снижение мирового пассажирооборота на 3–4%. В 2009 г. тенденция передела рынка усилится. Слабые игроки будут стремиться объединиться для получения синергии, крупные компании будут поглощать сравнительно мелких конкурентов, захватывая их активы и клиентскую базу. Малоэффективные и неспособные привлечь инвесторов компании будут уходить с рынка. Государство будет оказывать поддержку крупнейшим, стратегически важным компаниям отрасли. Снижения цен на авиатопливо, сокращения провозных мощностей в результате ухода с рынка неэффективных компаний, оптимизация маршрутной сети позволит крупным игрокам сохранить и еще более упрочить свои позиции.

Наиболее негативное влияние испытают на себе рынки Северной Америки и Тихого океана, т. к. на них отразится рецессия в США и Японии. Как ожидается, сокращение объема перевозок европейскими авиакомпаниями будет ограниченным благодаря относительно хорошим результатам деятельности низкочастотных перевозчиков. Предполагается, что объем перевозок, выполняемых африканскими

авиаперевозчиками, также сократится, однако ближневосточный, латиноамериканский и китайский рынки продемонстрируют позитивный рост благодаря энергичным действиям авиакомпаний и аэропортов и высокому спросу на внутренние перевозки.

После резкого падения объемов авиаперевозок в первые месяцы 2009 г. во II квартале 2009 года отмечаются признаки восстановления спроса. С учетом улучшения состояния мировой экономики прогнозируются умеренные темпы восстановления рынка авиаперевозок в 2010 году с позитивным показателем роста около 3,3 %, и эта динамика сохранится в 2011 году при росте 5,5 %.

Рисунок 5. Динамика мирового рынка авиаперевозок



Источник: IATA, ICAO

Таблица 4. Основные финансовые показатели мировой гражданской авиации

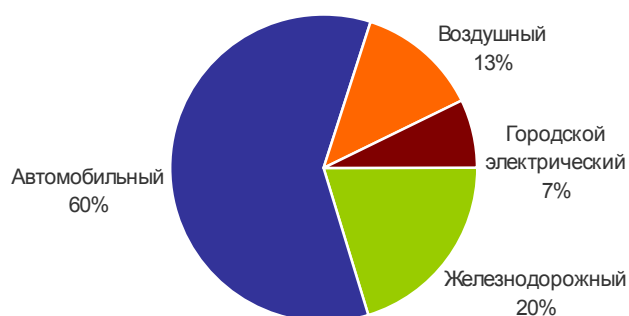
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008П	2009П
Выручка всего, млрд \$	329	307	306	322	379	413	465	508	528	448
Объемы перевозок псж., млн чел.	1672	1640	1639	1691	1888	2022	2141	2260	2242	2062
Мировой экономический рост, %	4.7	1.6	1.9	2.7	4.1	3.5	4	3.8	2.1	-3.0
Рост дохода с 1 пкм, (yield), %	-1.1	-2.8	-3.7	2.3	4.5	4	6.9	2.8	4.0	-7.0
Расходы всего, млрд \$	318	319	311	323	376	409	450	488	526	450
расходы на авиаГСМ	46	43	40	44	65	91	107	134	165	106
% от расходов	14	13	13	14	17	22	24	27	31	23
Цена сырой нефти за баррель, Brent, \$/b	28.8	24.7	25.1	28.8	38.3	54.5	65.1	73.0	99.0	56.0
Нетопливные расходы, млрд \$	272	276	270	279	311	318	343	354	361	344
центов на тыс. км (нетопливные расходы)	39.2	39.7	38.8	38.9	39.5	38.7	40.1	39.4	39.9	40.0
% изменения	-2.3	1.3	-2.3	0.3	1.4	-2.1	3.6	-1.7	1.4	0.0
% изменения с учетом курсовых разниц	-0.2	4.1	-3	-5	-2.4	-2.7	3.3	-3.7	-0.1	1.7
Безубыточный уровень загрузки воздушных судов весом, %	60.8	61.5	63.2	62.3	63.4	63.3	63.4	61.9	63.8	59.9
Фактический уровень загрузки воздушных судов, %	61.5	59	60.9	60.8	62.5	62.6	63.3	63.6	62.6	58.7
Операционная прибыль, млрд \$	11	-12	-5	-1	3	4	15.0	19.7	1.5	-1,7
рентабельность, %	3.3	-3.8	-1.6	-0.4	0.9	1.0	3.2	3.9	0.3	-0.4
Чистая прибыль, \$ млн	3.7	-13	-11.3	-7.5	-5.6	-4.1	-0.1	12.9	-10.4	-9.0
рентабельность, %	1.1	-4.2	-3.7	-2.3	-1.5	-1.0	0.0	2.5	-2.0	-2.0

Источники: IATA, ICAO

4.2. Состояние и прогноз развития рынка авиаперевозок в России

В связи со значительными размерами страны воздушный транспорт выполняет важную социально-экономическую роль, обеспечивая необходимую транспортную доступность и осуществление функции географической связности регионов России. В ряде регионов, таких как европейский Север, значительная часть Сибири, северо-восточная и островная часть Дальневосточного региона, воздушный транспорт является единственным магистральным видом транспорта, обеспечивающим связь этих регионов с остальной территорией России. Доступность транспортных услуг относится к числу важнейших параметров, определяющих качество жизни населения и уровень развития экономики стран мира. На долю воздушного транспорта приходится более 20% от общего пассажирооборота в междугороднем сообщении, еще более значим вклад воздушного транспорта в обеспечение международных связей России – им перевозится более 80% пассажиров в международном сообщении.

Рисунок 6. Структура российского пассажирооборота, псж, %



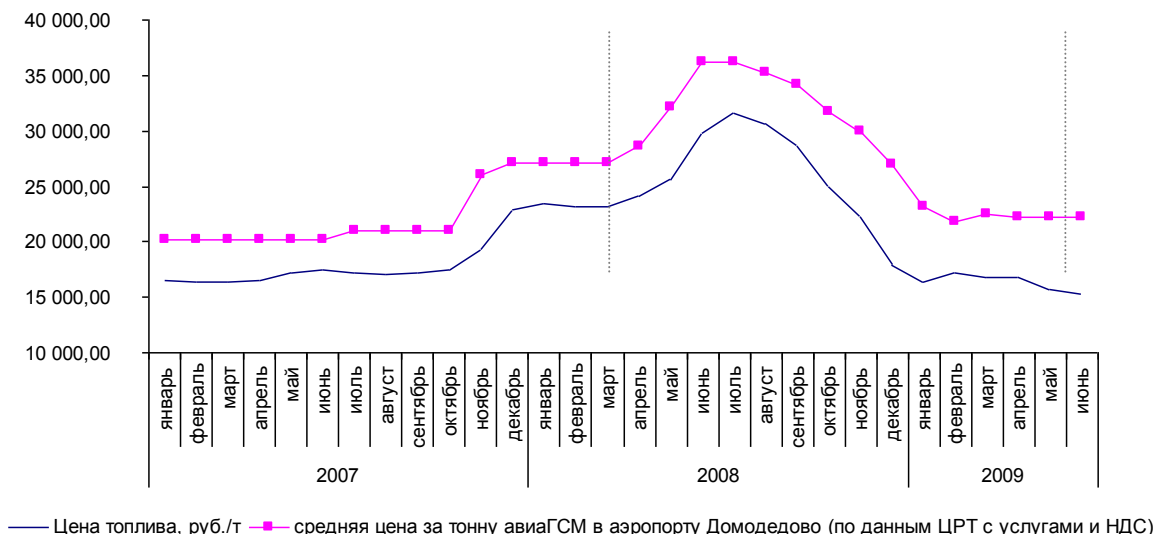
Источник: Минтранс РФ

Средние за последние 6 лет темпы роста российского рынка авиаперевозок составляли около 10% в год, что вдвое выше мирового уровня. Объем пассажирских авиаперевозок с 2003 по 2008 г. вырос более чем на 73%. В 2008 году авиакомпании России достигли рекордных показателей, увеличив число перевезенных пассажиров до 49,8 млн человек. По итогам 2008 г. объем пассажирских авиаперевозок в России вырос на 10,4% по сравнению с 2007 г. по пассажирообороту и числу перевезенных пассажиров. Наиболее высокие темпы роста демонстрировал международный сегмент. Пассажирооборот на международных линиях вырос за 2008 г. на 13%, на внутренних – на 7%. В результате доля международных перевозок в общей структуре пассажирооборота увеличилась и составила 57%.

Рост российского рынка авиаперевозок происходил в результате увеличения реальных доходов населения, модернизации парка воздушных судов, повышения конкурентоспособности воздушного транспорта по сравнению с железнодорожным на рынке дальних пассажирских перевозок, а также развитием процессов консолидации и интеграции авиаперевозчиков.

Значительное влияние на рынок авиаперевозок оказывает стоимость авиатоплива, которое составляет около 40% себестоимости авиакомпаний. В результате роста стоимости авиакеросина в первой половине 2008 года авиакомпании были вынуждены увеличивать стоимость билетов, что привело к снижению спроса.

Рисунок 7. Изменения цены за тонну авиационных горюче-смазочных материалов в аэропорту Домодедово за 2007–2009 гг., руб./тонна



Источник: данные Компании

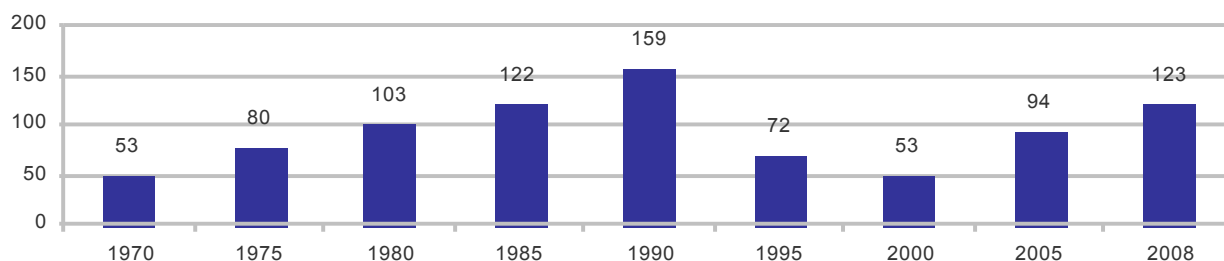
Прогноз развития ситуации в отрасли с учетом кризиса

Среди основных тенденций российского рынка авиаперевозок на сегодняшний момент можно выделить следующие:

- В I полугодии 2009 года по совокупному пассажиропотоку объем рынка авиаперевозок сократился на 18% по сравнению с аналогичным периодом 2008 года. Объем авиаперевозок за I п/г 2009 г. сопоставим с объемом за I п/г 2007 г. В I п/г 2009 г. пассажирооборот составил 46,3 млрд пкм., в I п/г 2008 г. – 56,2 млрд пкм, I п/г 2007 г. – 46,6 млрд пкм.
- Увеличение долей лидеров рынка, таких как Аэрофлот и ТРАНСАЭРО, в результате перераспределения пассажиропотока.
- Рост удельного веса крупнейших перевозчиков от общего объема рынка: в I п/г 2008 г. пятерка лидеров перевезла 59% всех пассажиров РФ, а в I п/г 2009 г. – 61% (доля рынка первого эшелона выросла на 2%). Еще активнее консолидация рынка наблюдается во втором эшелоне российских лидеров: 15 крупнейших перевозчиков перевезли за I п/г 2008 г. – 77%, а за I п/г 2009 г. – 87% (т.е. доля рынка второго эшелона выросла на 8% – с 18% до 26%).

Максимальный уровень перевозок российских авиакомпаний, достигнутый в 1990 г. (159,4 млрд пкм.), может быть восстановлен в 2015–2020 гг., в зависимости от темпов экономического роста страны.

Рисунок 8. Динамика пассажирооборота в РФ, млрд пасс. км



Источник: Федеральное агентство воздушного транспорта РФ

4.3. Информация об основных конкурентах и позиционирование TRANSAERO на рынке

Российский рынок авиаперевозок характеризуется высокой концентрацией. Пять крупнейших компаний контролируют более 63% рынка пассажирских авиаперевозок. TRANSAERO занимает второе место по объему авиаперевозок после Аэрофлота.

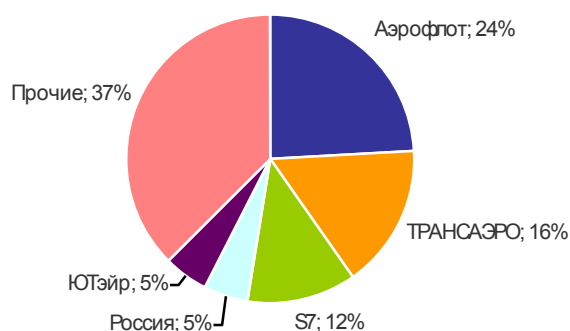
Таблица 5. Рейтинг российских авиакомпаний

№	Авиапредприятие	Пассажирооборот, млн пас. км			Перевезено пассажиров, тыс. чел.			Занятость пасс. кресел, %		
		6м 2008	6м 2009	% к пр.	6м 2008	6м 2009	% к пр.	6м 2008	6м 2009	+/-
1	Аэрофлот	12 708	11 338	89%	4 385	3 853	88%	69%	64%	-5
2	TRANSAERO	7 971	7 585	95%	2 066	1 951	94%	80%	79%	-1
3	S7	7 084	5 550	78%	2 913	2 344	80%	77%	76%	-1
4	Россия	3 306	2 546	77%	1 546	1 247	81%	71%	67%	-4
5	ЮТэйр	2 315	2 306	100%	1 514	1 437	95%	67%	72%	5
Итого по 5 лидерам		33 383	29 324	88%	12 424	10 832	87%			
Все компании		56 234	46 341	82%	22 868	18 751	82%			

* – данные по S7 консолидируют Сибирь и Глобус

Источник: Транспортная клиринговая палата (ТКП)

Рисунок 9. Структура российского авиарынка по общему пассажирообороту за 6м 2009 г.

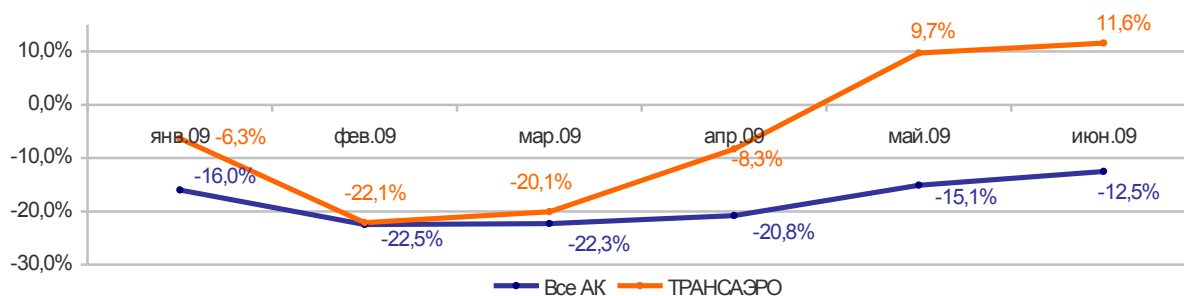


* – данные по S7 консолидируют Сибирь и Глобус

Источник: Транспортная клиринговая палата (ТКП)

В результате падения деловой и туристической активности в начале 2009 г. объем авиаперевозок TRANSAERO за 6 месяцев 2009 года снизился к уровню предыдущего года. Тем не менее, **помесячный анализ динамики авиаперевозок пассажиров свидетельствует о начале восстановления спроса, причем темпы восстановления авиаперевозок TRANSAERO значительно опережают темпы восстановления отрасли в целом.** Так, уже в мае и июне 2009 г. объем перевозок пассажиров TRANSAERO превысил показатели прошлого года.

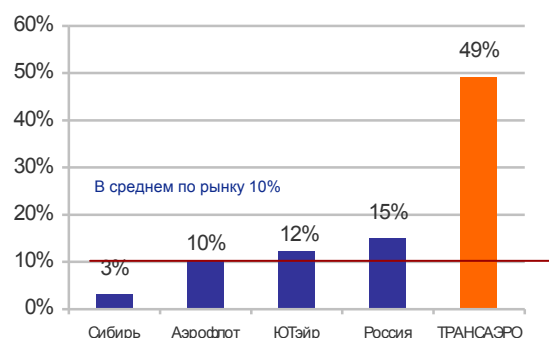
Рисунок 10. Помесячная динамика изменения объемов пассажирооборота Компании в 2009 г. к соответствующему периоду 2008 г.



Источник: Транспортная клиринговая палата (ТКП)

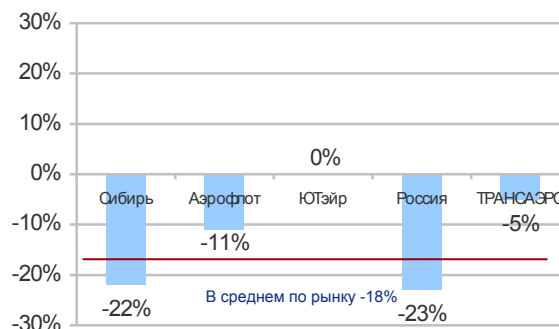
ТРАНСАЭРО – наиболее динамично развивающаяся авиакомпания России. Благодаря высоким показателям динамики роста пассажирооборота ТРАНСАЭРО ежегодно увеличивает свою долю в общем пассажирообороте отрасли и вносит наиболее значимый вклад в увеличение темпов роста российских авиакомпаний. Среди лидеров ТРАНСАЭРО имеет самые высокие темпы роста в 2006–2008 гг. – около 50%.

Рисунок 11. Динамика пассажирооборота за 2008 г., %



Источник: ТКП

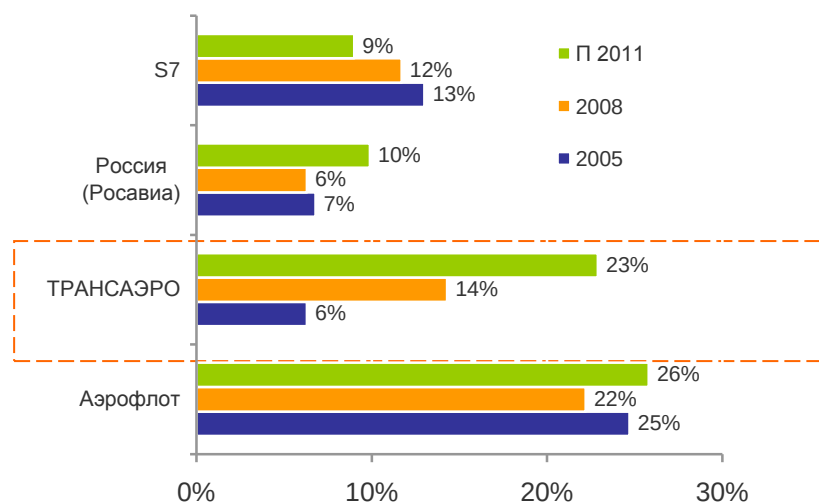
Рисунок 12. Динамика пассажирооборота за I п/г 2009 г., %



Источник: ТКП

К 2011 году ТРАНСАЭРО прогнозирует занимать около 23–25% от объема российского авиарынка по совокупному пассажирообороту.

Рисунок 13. Динамика долей рынка ведущих авиакомпаний РФ по совокупному пассажирообороту



* – данные по S7 консолидируют Сибирь и Глобус
 Источник: данные ТКП, прогнозы Компании

Целевые рыночные сегменты бизнеса TRANSAERO

Приоритетом развития маршрутной сети будет интенсивное расширение внутрироссийской маршрутной сети (Дальний Восток, Западная Сибирь и Центральная Россия) и в странах СНГ, а также сохранение лидирующих позиций на международных направлениях. Авиакомпания планирует значительное увеличение регулярных рейсов на фоне снижения количества чартерных рейсов.

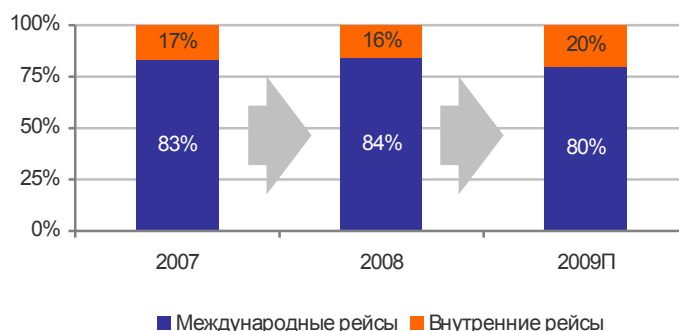
В области регулярных рейсов средней протяженности Авиакомпания планирует увеличить частоту полетов и довести ее до ежедневной на тех маршрутах, где нет ежедневных рейсов, и до 10–14 рейсов в неделю на тех направлениях, где уже есть ежедневные полеты. В среднем частота полетов будет удвоена.

Кроме того, предполагается открытие регулярных рейсов из ряда городов на территории России, где существующий спрос на авиаперевозки не может быть удовлетворен местным перевозчиком по причине отсутствия воздушного судна нужного типа либо лицензии на осуществление данного рейса.

В 2008 году TRANSAERO были открыты следующие новые маршруты: из Москвы – в Анапу, Владивосток, Красноярск, Томск, Тиват; из Санкт-Петербурга – в Пунта-Кану. Рейс Санкт-Петербург – Барселона получил статус регулярного. В 2008 году TRANSAERO существенно увеличило частоту регулярных полетов из Москвы в Новосибирск, Екатеринбург, Хабаровск, Астану, Атырау, Киев, Одессу, Чимкент, Бангкок, Гоа, Лондон, Пафос, Пунта-Кану, Пхукет, Тель-Авив, Хургаду, Шарм-эль-Шейх, а также из Санкт-Петербурга в города Германии. На долю регулярных полетов в 2008 году пришлось 80% всех выполненных рейсов и более 70% всего пассажирооборота TRANSAERO. По отдельным регионам рост объемов перевозок TRANSAERO составил:

- Россия – 33% (в том числе Дальний Восток 60%);
- СНГ – 24%;
- Европа – 67%;
- Юго-Восточная Азия – 20%;
- Ближний Восток – 69% (в том числе Египет 80%, Израиль 39%);
- Северная Америка, включая Карибский регион, – 68% (в том числе Доминикана 111%).

Рисунок 14. Географическое распределение пассажирооборота ТРАНСАЭРО



Источник: данные Компании

ТРАНСАЭРО активно переводит чартерные рейсы на популярных туристических маршрутах в разряд регулярных. Регулярность сообщений позволяет увеличить пассажирооборот, обеспечить высокие стандарты обслуживания и предлагать весь спектр услуг.

С середины 2008 года Компания сосредоточилась на развитии внутрироссийской сети. В 2009 г. было открыто 8 новых рейсов (Москва – Магадан, Москва – Самара, Москва – Уфа, Москва – Казань, Москва-Благовещенск; возобновлен рейс Москва – Иркутск. В июле 2009 года начались полеты в Омск и Краснодар), предполагается открыть рейсы Оренбург и Мурманск. В 2010 г. предполагается начало полетов в Архангельск, Пермь, Челябинск, Улан-Удэ, Читу, Волгоград, Ставрополь, Сургут, Новый Уренгой, Ростов-на-Дону.

Для того чтобы клиенты как можно чаще делали свой выбор в пользу ТРАНСАЭРО и каждый раз убеждались, что этот выбор правильный, ТРАНСАЭРО фокусируется на следующем.

Для пассажиров, совершающих деловые поездки, предлагаются:

- ✈️ салоны «бизнес-класса», стандарты комфортности которых приближаются к первому классу;
- ✈️ бизнес-зал в аэропорту;
- ✈️ оптимальная частота и регулярность маршрутов с полным покрытием рабочих дней по основным бизнес-направлениям;
- ✈️ маршруты, отвечающие требованиям бизнесменов среднего и высшего звена;
- ✈️ специальные корпоративные программы и программы поощрения постоянных клиентов.

Для пассажиров, совершающих поездки на отдых, предлагаются:

- ✈️ класс обслуживания «Имperiал» (первый класс), отражающий высочайшее качество обслуживания на земле и в воздухе, или выбор из 2-х классов экономического обслуживания («Премиум» и «Туристический»);
- ✈️ VIP-зал в аэропорту;
- ✈️ оптимальные стыковки для обеспечения перевозок с пересадками;
- ✈️ надежные туроператоры и разработанные совместно с ними программы, отвечающие требованиям туристов.

Рисунок 15. Динамика и структура пассажирооборота ТРАНСАЭРО, млн пкм

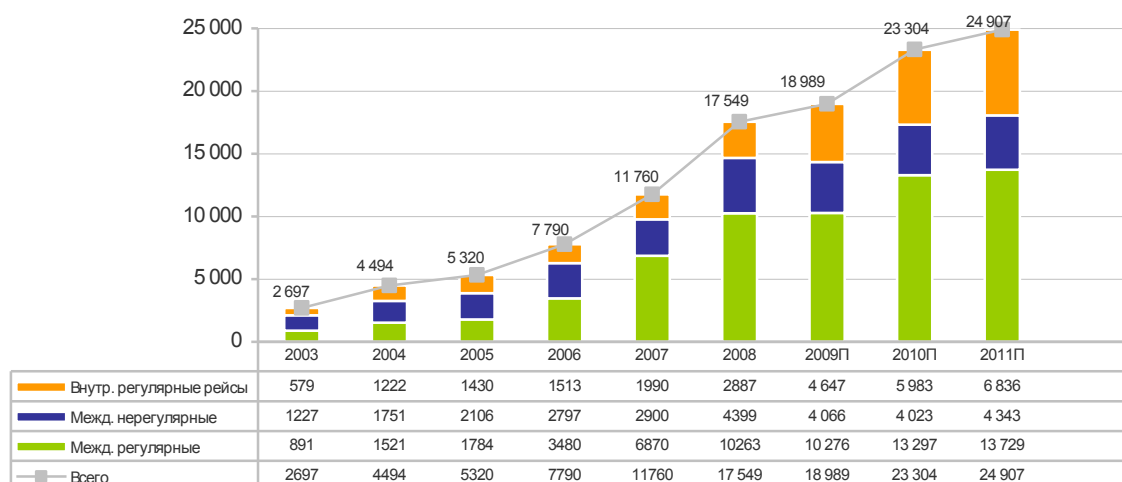
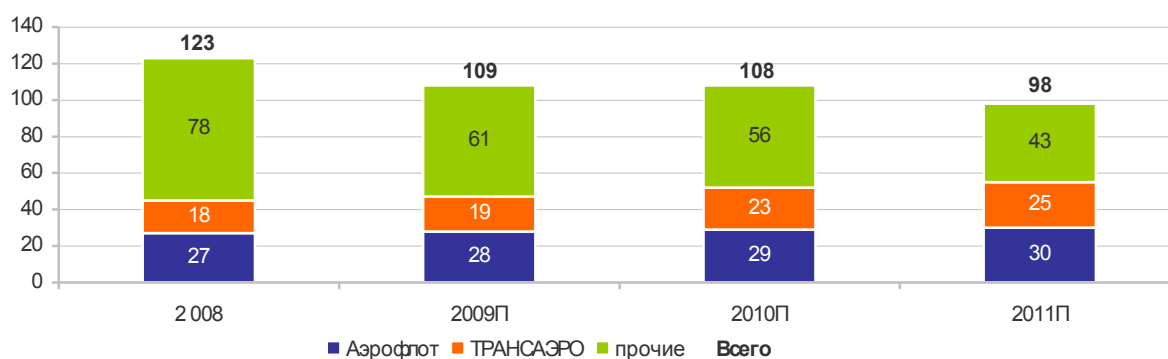


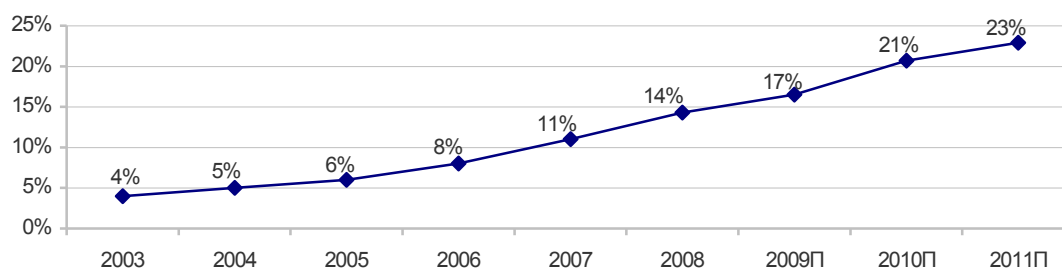
Рисунок 16. Прогноз динамики пассажирооборота авиакомпаний России, млрд пкм



Источник: данные Компании

К 2011 г. ТРАНСАЭРО прогнозирует занимать около 25% от объема авиарынка по совокупному пассажирообороту.

Рисунок 17. Динамика роста доли ТРАНСАЭРО на рынке



Источник: данные Компании

5. ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ

1990 год – учреждено ОАО «Авиационная компания «ТРАНСАЭРО».

1991 год – выполнен первый рейс с пассажирами на борту.

1993 год – ТРАНСАЭРО выполнила рейс Москва–Норильск – первый регулярный рейс негосударственной авиакомпании в России. Компания первой в России оснастила авиапарк самолетами Боинг 737. Компания получила статус уполномоченного перевозчика, осуществляющего регулярные перевозки между Россией и Израилем

1995 год – Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) признает ТРАНСАЭРО самой динамично развивающейся авиакомпанией в мире. Пройден рубеж 1 млн перевезенных пассажиров в год. Флот Компании насчитывает 10 самолетов.

1996 год – авиапарк Компании пополняется самолетами DC-10. Начинаются полеты в Лос-Анджелес. Достигнут рубеж 1,5 млн пассажиров в год.

1997 год – ТРАНСАЭРО становится третьей по объемам перевозок авиакомпанией России, входит в 100 крупнейших авиакомпаний мира и в 100 крупнейших предприятий России. Годовая выручка 330 млн долларов.

1998 год – флот Компании достигает 17 самолетов. Выполняются регулярные рейсы по 35 авиалиниям. Однако финансово-экономический кризис в РФ полностью изменяет экономику предприятия.

1999 год – реализована программа реструктуризации, направленная на сокращение издержек. В Авиакомпании остаются 8 самолетов (Боинг 737), закрыты все дальние маршруты и практически все российские рейсы. Однако удалось сохранить структуру предприятия и все наиболее высококвалифицированные кадры. Выполнены все обязательства перед пассажирами. Проведена реструктуризация кредиторской задолженности.

2000 год – Боинг признает ТРАНСАЭРО лидером по эффективности эксплуатации самолетов Боинг 737-700. IATAf признает ТРАНСАЭРО мировым лидером по безопасности полетов и соблюдению иммиграционного законодательства.

2001 год – ТРАНСАЭРО осуществила перебазирование в аэропорт «Домодедово» – один из наиболее современных и комфортабельных аэропортов России.

2002 год – Компания возвращается на рынок чартерных туристических программ и грузовых перевозок, на дальние маршруты и на внутренний рынок.

2003 год – за счет увеличения флота с 10 до 15 самолетов был обеспечен более чем двукратный рост объемов перевозок. ТРАНСАЭРО возвращается в пятерку крупнейших российских авиакомпаний. Авиакомпания становится лидером на рынке чартерных перевозок. Самолеты выполняют полеты по 29 регулярным маршрутам и 25 чартерным направлениям.

2004 год – начинаются регулярные полеты ТРАНСАЭРО в Анадырь, Актау, Тайбэй и Эдинбург. На Московской международной выставке «Путешествия и туризм» MTT-2004 ТРАНСАЭРО признается победителем в номинации «Лучшая авиакомпания России». ТРАНСАЭРО становится лауреатом национальной премии «Компания года 2004».

2005 год – ТРАНСАЭРО становится первым и единственным в России эксплуатантом самых больших в мире пассажирских самолетов Боинг 747 вместимостью 468 пассажиров.

ТРАНСАЭРО открывает новые регулярные рейсы из Москвы в Монреаль, Бангкок, Куала-Лумпур, Денпасар, Санья, а также из Санкт-Петербурга в Бангкок. ТРАНСАЭРО получает назначение в качестве регулярного перевозчика от Российской Федерации в пять городов Китайской Народной Республики и становится крупнейшим российским авиаперевозчиком в регион Юго-Восточной Азии.

2006 год – ТРАНСАЭРО открыла новые регулярные рейсы Москва – Бухара, Москва – Уралск, Москва – Торонто, Москва – Амритсар, Москва – Вена.

Успешно прошел процесс сертификации авиакомпании ТРАНСАЭРО по международным стандартам качества ISO 9001:2000.

На Московской межбанковской валютной бирже проходит успешное размещение облигаций ООО «ТРАНСАЭРО-Финансы». Объем размещения составляет 2,5 млрд рублей.

2007 год – ТРАНСАЭРО первой из российских компаний начала продажу электронных билетов и регистрацию пассажиров на свои рейсы через интернет. За 2007 год деятельность ТРАНСАЭРО была отмечена целым рядом престижных российских и зарубежных наград. Самой дорогой из них стал учрежденный в рамках премии «Крылья России» «Приз пассажирских симпатий», победитель которого определялся путем массового всероссийского интернет-опроса. Также по итогам 2007 года ТРАНСАЭРО стала победителем национальной премии «Крылья России» в номинации «Авиакомпания года – перевозчик на международных воздушных авиалиниях». В интересах пассажиров в 2007 году ТРАНСАЭРО открыла 12 новых регулярных маршрутов. В том числе в 2007 году ТРАНСАЭРО открыла рейсы Санкт-Петербург – Шанхай, Санкт-Петербург – Барселона. Лицензионная комиссия Федерального агентства воздушного транспорта назначила ТРАНСАЭРО регулярным перевозчиком от России на маршрутах Москва – Нью-Йорк, Москва – Лос-Анджелес. В 2007 году ТРАНСАЭРО начала выполнять регулярные рейсы по маршрутам Москва – Базель (Швейцария), Москва – Йоханнесбург (ЮАР) – Маврикий – Москва. ТРАНСАЭРО начала выполнять полеты по маршруту Москва – Сидней (Австралия) с посадкой в Гонконге. Парк ТРАНСАЭРО пополнился семью новыми воздушными судами, и ТРАНСАЭРО стала обладателем самого большого по числу кресел парка дальнемагистральных воздушных судов в Российской Федерации и Восточной Европе.

2008 год – ТРАНСАЭРО увеличила основные производственные показатели в полтора раза и уверенно заняла позицию второго крупнейшего авиаперевозчика Российской Федерации по пассажирообороту.

Парк ТРАНСАЭРО пополнился 12 новыми воздушными судами. Это 1 Ту-214, 2 Боинг 777, четыре Боинг 747 (включая 2 Боинг 747-400), 4 Боинга 767 и 1 Боинг 737. У ТРАНСАЭРО самый большой в России парк дальнемагистральных воздушных судов, а самолеты Боинг 777 и Боинг 747-400 являются уникальными для России, СНГ и Восточной Европы.

ТРАНСАЭРО получила международный сертификат безопасности IOSA.

ТРАНСАЭРО создала уникальный продукт – класс обслуживания «Имperiал». Идя навстречу пожеланиям пассажиров, она первой в отрасли предложила своим пассажирам четыре класса обслуживания – «Имperiал», «бизнес-класс», «премиальный экономический» класс и «туристический экономический» класс.

ТРАНСАЭРО активно развивала электронную коммерцию. Число электронных билетов, продаваемых как на регулярных, так и чартерных рейсах Компании, в 2008 году постоянно росло и стало составлять более 80% от общего объема продаж.

2009 год Февраль – полное и своевременное исполнение обязательств по погашению первого облигационного займа Компании на фоне значительного количества дефолтов во всех отраслях российской экономики, в том числе затронувших других авиаперевозчиков. Открыты новые регулярные рейсы Москва – Магадан, Москва – Самара, Москва – Уфа, Москва – Казань, Москва – Благовещенск; возобновлен рейс Москва – Иркутск. В июле 2009 года начались полеты в Омск и Краснодар.

С мая 2009 года началась перевозка жителей Дальнего Востока в возрасте младше 23 и старше 60 лет по специальным субсидированным государством тарифам в соответствии с Постановлением Правительства РФ № 231 от 17 марта 2009 года. Всего за I п/г 2009 г. было продано более 46 тыс. билетов.

Получено два воздушных судна нового поколения Боинг-737-800 и в июле один самолет Боинг-737-500. Переведен из собственности в финансовый лизинг Боинг 767-300 в целях оптимизации денежного потока. Профинансирован выкуп трех Боингов-747-200.

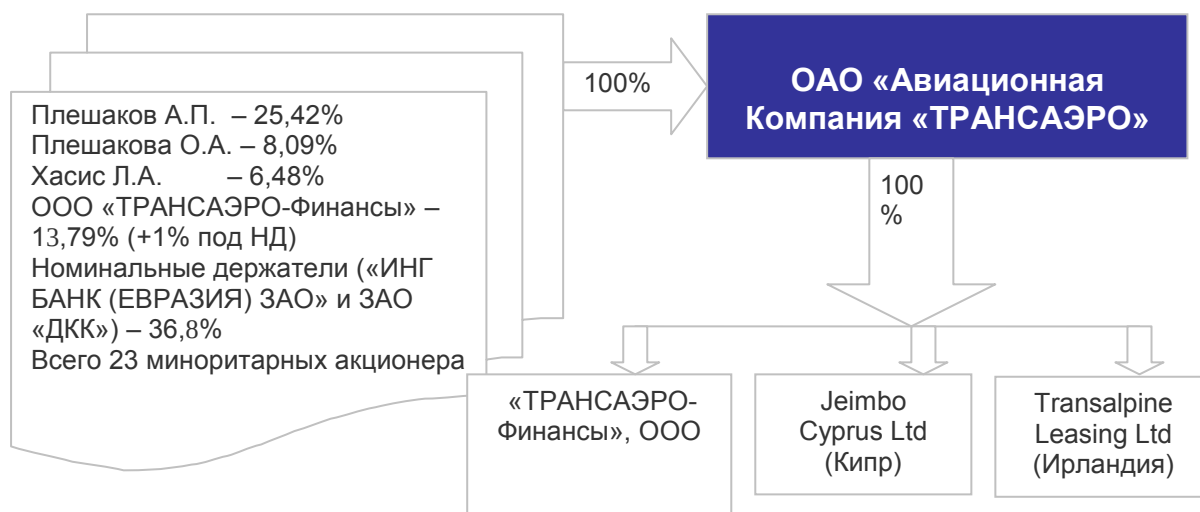
ТРАНСАЭРО одной из первых отменила топливные сборы на все свои рейсы.

6. СТРУКТУРА СОБСТВЕННОСТИ И УПРАВЛЕНИЯ

6.1. Система корпоративного управления

Крупнейшим акционером и Председателем Совета директоров ТРАНСАЭРО является Плешаков Александр. Общее количество лиц, зарегистрированных в реестре акционеров на 01.08.2009 г., составляет 29. Корпоративная структура группы ТРАНСАЭРО представлена на схеме.

Рисунок 18. Структура группы ТРАНСАЭРО



Источник: данные Компании

В Группу ТРАНСАЭРО, помимо ООО «ТРАНСАЭРО-Финансы», входят еще Jeimbo Cyprus Limited (Кипр) и Transalpine Leasing Ltd (Ирландия), не ведущие финансово-хозяйственной деятельности и выполняющие функцию поддержания регистрации воздушных судов.

Органами управления ТРАНСАЭРО как открытого акционерного общества являются: Общее собрание акционеров, Совет директоров, Правление, Генеральный директор.

Таблица 6. Состав Совета директоров (избранный на очередном годовом собрании акционеров 24.06.2009 г.) и краткие сведения о его участниках

ФИО	Опыт работы за последние 5 лет
Анодина Татьяна Григорьевна, 1946 года рождения	Доктор технических наук, профессор, лауреат государственных премий в области науки и техники, заслуженный деятель науки. С 1991 г. по настоящее время Председатель Межгосударственного авиационного комитета
Зайцев Геннадий Николаевич, 1938 года рождения	С 2003 г. по настоящее время советник Генерального директора Главного агентства воздушного сообщения (федеральный орган надзора в сфере транспорта)
Плешаков Александр Петрович, 1964 года рождения	Кандидат технических наук. С 1991 г. по настоящее время Председатель Совета директоров ОАО «Авиационная Компания «ТРАНСАЭРО». С 2007 г. Главный Исполнительный директор ОАО «Авиационная Компания «ТРАНСАЭРО»
Плешакова Ольга Александровна, 1966 года рождения	Кандидат технических наук. С 2001 г. по настоящее время Генеральный директор, Председатель Правления ОАО «Авиационная Компания «ТРАНСАЭРО».
Хасис Лев Аронович, 1966 года рождения	Кандидат технических наук, кандидат юридических наук. С 2001 г. по настоящее время член Совета директоров ЗАО «ТБК Авиапарк». С 2001–2003 гг. председатель Совета директоров «Торговый дом «ЦУМ», с 2002–2004 гг. – председатель Совета директоров ОАО «Торговый дом «ГУМ». С 2006 г. по настоящее время Главный

	исполнительный директор Компании X5 RETAIL GROUP N.V., член Совета директоров ООО «ДейлиФудс».
Чернов Олег Дмитриевич, 1951 года рождения	Профессор, академик, Первый вице-президент Академии проблем безопасности, обороны и правопорядка РФ. С 2004 г. по настоящее время первый заместитель Генерального директора ЗАО «Глобалстройинжиниринг».
Шубников Борис Васильевич, 1941 года рождения	С 2004 г. по настоящее время помощник Председателя Межгосударственного авиационного комитета, Государственный советник юстиции 2 класса, почетный работник прокуратуры, заслуженный юрист РФ.

Источник: данные Компании

Функции единоличного исполнительного органа ОАО «Авиационная компания ТРАНСАЭРО» исполняет Генеральный директор Плешакова Ольга Александровна.

6.2. Сведения о топ-менеджерах

Таблица 7. Сведения о топ-менеджерах (персональный состав Правления ТРАНСАЭРО, утвержденный Советом директоров 2 июля 2009 г.)

ФИО	Опыт работы за последние 5 лет, занимаемая должность
Плешакова Ольга Александровна	С 1992 г. работает в ОАО «Авиационная Компания «ТРАНСАЭРО». С 2001 г. по настоящее время Генеральный директор, Председатель Правления, член Совета директоров ОАО «Авиационная Компания «ТРАНСАЭРО»
Криничанский Александр Александрович	С 2001 г. по настоящее время – Первый заместитель Генерального директора ОАО «Авиационная Компания «ТРАНСАЭРО»
Алавердян Ерванд Вагинакович	С 1996 г. по настоящее время работает в ОАО «Авиационная Компания «ТРАНСАЭРО». 2002–2004 гг. – ведущий инженер-инспектор по безопасности полетов. С 2004 г. по настоящее время Начальник инспекции по безопасности полетов ОАО «Авиационная Компания «ТРАНСАЭРО»
Баринов Георгий Владимирович	2004–2005 гг. – ЗАО «Авиационная Компания «Волга-Днепр» г. Ульяновск – командир, пилот-инструктор воздушного судна Боинг-747-200. 2005–2007 гг. – пилот-инструктор летного отряда Боинг-747– ОАО «Авиационная Компания «ТРАНСАЭРО», в 2007 г. – начальник летно-методического отдела. С 2007 г. по настоящее время заместитель Генерального директора, руководитель Летного департамента ОАО «Авиационная Компания «ТРАНСАЭРО»
Гульницкий Борис Борисович	2002–2005 гг. – Авиационная Компания «Аэросвит», заместитель Генерального директора по коммерции. 2006 г. – ООО «Эйр Юнион», заместитель Генерального директора по коммерческой деятельности. С 2007 г. по настоящее время заместитель Генерального директора – Коммерческий директор, руководитель Департамента коммерции ОАО «Авиационная Компания «ТРАНСАЭРО»
Игнатов Александр Олегович	1985–2005 гг. – эксперт экономической дирекции ФГУАП «Пулково». С 2005 по настоящее время Руководитель Департамента «Администрация» ОАО «Авиационная Компания «ТРАНСАЭРО».
Кожевников Николай Васильевич	2001–2005 гг. – член Совета директоров ОАО «Авиационная Компания «ТРАНСАЭРО». 2001–2007 гг. – ООО «Медиа-П», Генеральный директор. С 2007 г. по настоящее время заместитель Генерального директора по инфраструктуре ОАО «Авиационная Компания «ТРАНСАЭРО»
Матвеев Аркадий Вячеславович	С 1992 г. по настоящее время работает в ОАО «Авиационная Компания «ТРАНСАЭРО». 2001–2002 гг. – начальник Службы экипажа пассажирской кабины. С

	2002 г. по настоящее время заместитель Генерального директора по сервису – Руководитель департамента сервиса
Нацвин Андрей Андреевич	1993–2004 гг. – начальник отдела по организации летной эксплуатации воздушных судов ОАО «Авиакомпания «Сибирь». 2004–2005 гг. – начальник службы оперативного контроля качества Департамента управления качеством, главный аудитор-руководитель Директората аудита СМК Департамента управления качеством ОАО «Авиационная Компания «ТРАНСАЭРО». С 2006 г. по настоящее время заместитель Генерального директора, Директор по производству, Руководитель департамента по производству ОАО «Авиационная Компания «ТРАНСАЭРО»
Столяров Дмитрий Александрович	2003–2006 гг. – заместитель Директора по внешним связям управляющей компании группы «Истлайн» – «Эрпот менеджмент компании». С 2006 г. по настоящее время заместитель Генерального директора по внешним связям ОАО «Авиационная Компания «ТРАНСАЭРО»
Темяков Евгений Евгеньевич	2001–2007 гг. – КБ «Русский Банк Развития» (ЗАО). За время работы занимал должности начальника отдела ценных бумаг КБ «Русский Банк Развития» (ЗАО), начальника Управления активных операций, начальника Департамента инвестиционного бизнеса, члена Правления КБ «Русский Банк Развития» (ЗАО), заместителя Председателя Правления КБ «Русский Банк Развития» (ЗАО). С 2007 г. по настоящее время заместитель Генерального директора ОАО «Авиационная Компания «ТРАНСАЭРО», Руководитель Департамента финансов
Ерзакович Дмитрий Юрьевич	С 2002 г. по настоящее время работает в ОАО «Авиационная Компания «ТРАНСАЭРО». С 2009 г. заместитель Генерального директора, Руководитель Департамента по производству
Коробович Михаил Юрьевич	С 02.09.1996 г. по настоящее время работает в ОАО «Авиационная Компания «ТРАНСАЭРО». С 2009 г. – заместитель Генерального директора, Руководитель технического департамента
Таранец Александр Борисович	С 1997 г. по настоящее время заместитель Генерального директора по авиационной безопасности

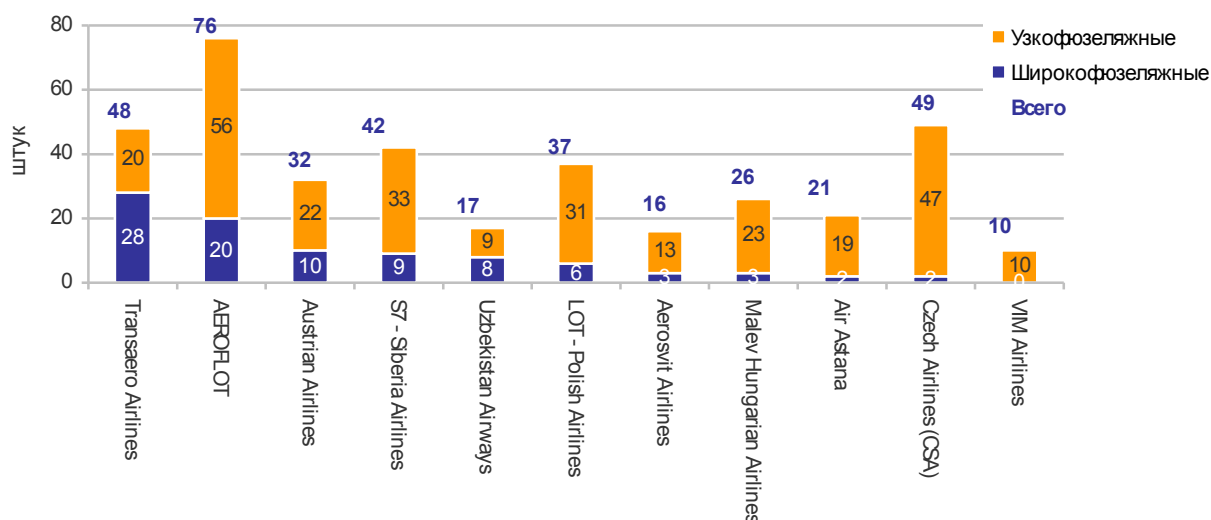
Источник: данные Компании

7. ОПЕРАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

7.1. Парк судов, техническое обслуживание и инфраструктура

Став первым эксплуатантом самолетов Боинг на территории России и стран СНГ, ТРАНСАЭРО последовательно пополняет свой парк авиатехникой этого производителя. На 31.12.2008 г. воздушный парк ТРАНСАЭРО состоял из 39 самолетов Боинг различных модификаций (на 01.08.2008 г. – 48 самолетов Боинг). Это самый большой широкофюзеляжный дальнемагистральный флот в Восточной Европе и регионе СНГ.

Рисунок 19. Парк воздушных судов авиакомпаний Восточной Европы на 01.08.2009 г.



Источник: planespotters.net. Данные собраны из отчетов авиакомпаний и могут отличаться от реального размера парка, так как в представленные отчеты включены не все типы советских самолетов

Парк воздушных судов ТРАНСАЭРО формируется преимущественно за счет покупки, в том числе в лизинг, самолетов западного производства, которые отличаются высокой эффективностью в части интенсивности эксплуатации, расхода топлива, обеспечения комфортабельности полетов для пассажиров. В составе воздушного флота ТРАНСАЭРО содержатся суда емкостью от 115 до 500 пассажирских кресел. Это дает возможность быстро реагировать на изменение рынка заменой воздушных судов большей или меньшей емкостью для повышения загрузки судна и экономии издержек.

Таблица 8. Динамика парка самолетов ТРАНСАЭРО

	Вместимость, чел.	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009П	2010П	2011П
Широкофюзеляжные		6	7	10	13	15	24	25	29	34
Боинг-747	366-524	-	-	3	6	8	11	10	10	10
Боинг-767	181-351	6	7	7	7	7	11	11	14	16
Боинг-777	305-400	-	-	-	-	-	2	4	5	8
Узкофюзеляжные		5	6	6	12	15	17	24	28	29
Туполев ТУ-214	210	-	-	-	-	1	2	2	2	2
Боинг-737	103-162	5	6	6	12	14	15	22	26	27
Общее кол-во:		11	13	16	25	30	41	49	57	63

Источник: данные Компании
Примечание: Данные за 2009 г. указаны с учетом вывода из парка трех судов Боинг-747-200

Боинг-747-400**Боинг-777****Боинг-767****Боинг-737****ТУ-214**

Таблица 9. Основные характеристики парка самолетов ТРАНСАЭРО на 01.08.2009 г.

Тип воздушного судна	Боинг 737- 300	Боинг 737- 400	Боинг 737- 500	Боинг 737- 800	Боинг 767- 200 ER	Боинг 767- 300 ER	Боинг 747- 200	Боинг 747- 300	Боинг 747- 400	Боинг 777- 200	ТУ-214
Количество самолетов	2	5	9	2	2	9	6	4	3	4	2
Количество пассажиров, чел.	120- 140	146- 162	103- 122	180- 200	181- 255	218- 351	366- 452	366- 452	416- 524	305- 400	210
Крейсерская скорость, км/ч	907	907	907	852	851	851	895	895	913	905	850
Максимальная высота полета, м	10 200	11 300	11 300	12 550	13 100	13 100	13 720	13 720	10 700	13 100	12 100
Дальность полета, км	4 400	5 000	5 200	5 655	12 200	11 305	12 700	12 400	13 450	9 695	6 500
Максимальный взлетный вес, т	61	63	52	79	179	187	377	377	397	247	110

Источник: данные Компании

Суммарный годовой налет парка воздушных судов ТРАНСАЭРО в 2008 г. увеличился на 30%, что связано, во-первых, с увеличением парка, во-вторых, с увеличением интенсивности налета на одно воздушное судно.

Таблица 10. Годовой налет парка воздушных судов ТРАНСАЭРО, часов

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Широкофюзеляжные						
Боинг-747			2 159	8 361	15 108	25 872
Боинг -767	15 540	26 710	26 305	25 379	28 503	37 163
Узкофюзеляжные						
ТУ-214					1 205	1 363
Боинг-737	15 503	22 735	20 879	24 845	41 569	46 463
Боинг-777						2 390
Итого:	31 043	49 445	49 343	58 585	86 385	113 251

Источник: данные Компании

ТРАНСАЭРО ежегодно наращивает парк воздушных судов, закупая среднемагистральные и дальнемагистральные самолеты Боинг.

Расширение парка воздушных судов в среднесрочной перспективе будет осуществляться по следующим принципам:

- ✈️ сохранение приоритета эксплуатации широкофюзеляжных самолетов,
- ✈️ акцент на приобретение Боинг 747-400, 777-200 и 737-800 и доведение количества до 50% от объема парка.

По состоянию на 01.08.2009 г. флот ТРАНСАЭРО включал 28 широкофюзеляжных и 20 узкофюзеляжных самолетов.

В октябре 2008 года началась замена самолетов Боинг 747 серии 200 серией 400. Вывод из эксплуатации серии 200 завершится в 2010 году. В этот период Авиакомпания предполагает иметь суда серии 400 и 300, которые будут также заменены серией 400 к 2015 году. В перспективе Авиакомпания считает достаточным иметь до 15 самолетов данного типа.

Приоритетом в развитии парка Авиакомпания в ближайшие пять лет будут самолеты Боинг 777. В 2010 году ТРАНСАЭРО планирует эксплуатировать не менее 5 таких самолетов, к 2015 г. – не менее 10.

Авиакомпания планирует использовать суда типа Боинг 767 в своем парке как минимум до 2020 года, увеличив количество данных самолетов не менее чем до 15, и в дальнейшем рассмотреть их замену судами Боинг 787.

Авиакомпания продолжит эксплуатацию самолетов семейства Боинг 737 и начнет пополнение флота судами Боинг 737NG с 2009 года.

В рамках государственной программы поддержки российского авиапрома ТРАНСАЭРО с 2007 года приобрела в финансовый лизинг два самолета Ту-214.

Общее количество самолетов к 2011 году должно достичь 60–65 единиц, из которых около 50% будут являться широкофюзеляжными дальнемагистральными.

Техническое обслуживание и инфраструктура

Технические программы Компании одобрены органами авиации стран регистрации и России. Капитальный ремонт, техническое обслуживание двигателей и комплектующих производятся в ведущих международных центрах в зависимости от наличия ресурсов времени, стоимости работ, территориальной близости центра ТО. Компания арендует ангар в аэропорту Домодедово и имеет собственную техническую инфраструктуру.

В 2007 г. достигнуто соглашение с центром обслуживания гражданских судов Ульяновского авиастроительного завода «Авиастар» о создании СП для ремонта и обслуживания самолетов Боинг 747 и, возможно, Боинг 767.

Таблица 11. Международные центры техобслуживания

Тип самолета	Центр техобслуживания
Боинг 747	США, Сингапур, Великобритания
Боинг 767	ОАЭ, Сингапур
Боинг 777	ОАЭ, Сингапур
Боинг 737	Литва, Китай

Источник: данные Компании

Компания имеет сертификаты Федерального управления гражданской авиации США и Европейского агентства по авиационной безопасности на техническое обслуживание самолетов Боинг 737, 767 и 747.

Компании удалось снизить среднечасовой расход на техническое обслуживание путем оптимизации графика проведения ремонтно-профилактических работ и заключения комплексных договоров на долгосрочной основе с международными сертифицированными центрами технического обслуживания (ADAT и FlyLAL).

Безопасность полетов

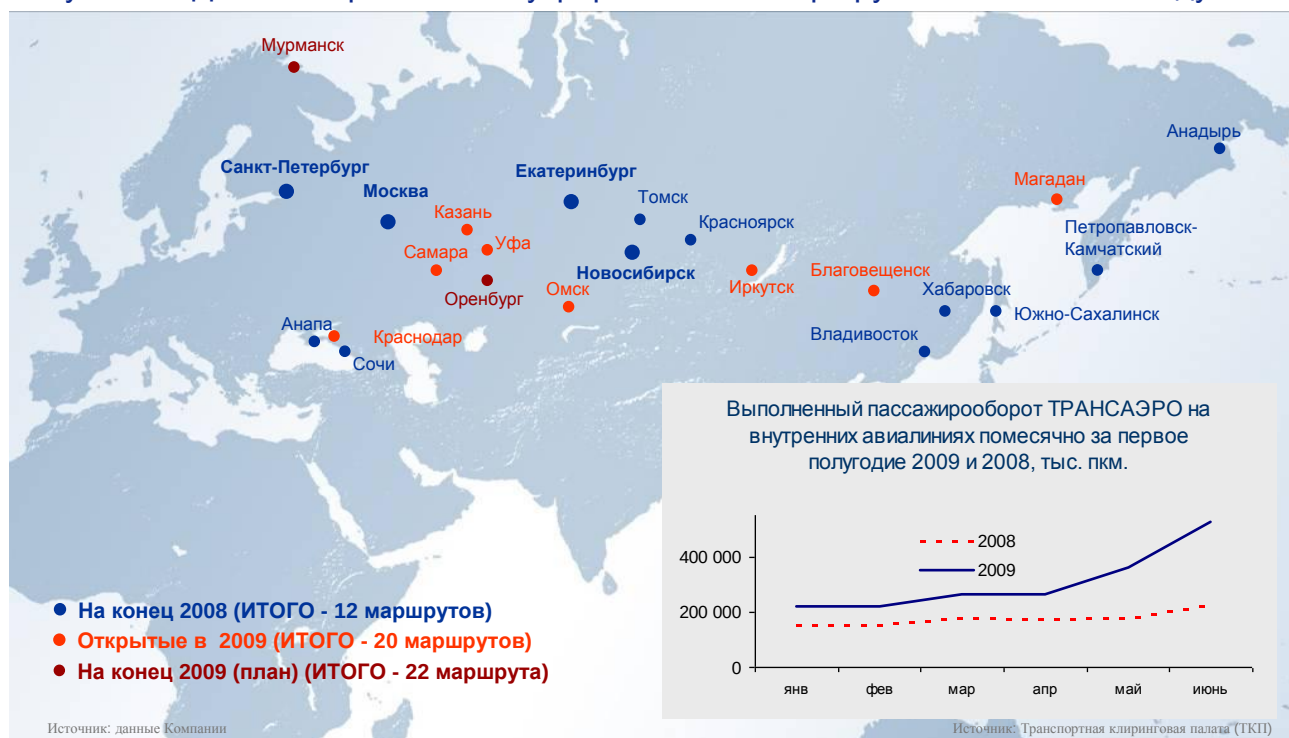
Бренд ТРАНСАЭРО существует с 1991 г. и устойчиво ассоциируется с высокой безопасностью полетов и качеством обслуживания. За 18-летнюю историю Компании не произошло ни одного летного происшествия. Получение 5 мая 2008 года Сертификата IOSA (International Operational Safety Audit) стало важнейшим подтверждением того, что принцип безопасности полетов является для ТРАНСАЭРО основополагающим. Авиакомпания также обладает сертификатом ISO 9001:2000, что гарантирует традиционно высокое качество сервиса.

7.2. Маршруты и структура перевозок

В отношении маршрутной сети стратегия Авиакомпании до 2013 г. состоит, главным образом, в сохранении достигнутых позиций на международных направлениях (2-й перевозчик по пассажирообороту в РФ) и интенсивном расширении внутрироссийской маршрутной сети (к 2013 г. – не менее 40 маршрутов), что возможно при текущем парке самолетов.

С 2003 года ТРАНСАЭРО последовательно наращивала объемы авиаперевозок с акцентом на выполнение наиболее рентабельных дальнемагистральных и международных рейсов на регулярной основе. С середины 2008 г. Компания сосредоточилась на развитии внутрироссийской сети. В 2009 г. было открыто не менее 8 новых рейсов (Москва – Магадан, Москва – Самара, Москва – Уфа, Москва – Казань, Москва-Благовещенск; возобновлен рейс Москва-Иркутск. В июле 2009 года начались полеты в Омск и Краснодар), предполагается открыть рейсы Оренбург и Мурманск. В 2010 г. предполагается начало полетов в Архангельск, Пермь, Челябинск, Улан-Удэ, Читу, Волгоград, Ставрополь, Сургут, Новый Уренгой, Ростов-на-Дону.

Рисунок 20. Динамика развития внутрироссийской маршрутной сети в 2009 году.



Стратегия ТРАНСАЭРО предполагает постоянный рост объемов перевозок, прежде всего благодаря увеличению предлагаемой на направлениях емкости и расширению сетевой составляющей деятельности.

Основными направлениями международных туристических перевозок являются Средиземноморье и Юго-Восточная Азия.

В ближайшие пять лет именно внутрироссийские и туристические направления будут давать наибольшую долю выручки и операционной прибыли.

Авиакомпания будет вести аккуратное развитие на перспективных рынках, таких как Китай, Япония и Индия. Ключевое конкурентное преимущество на этих

направлениях – это сочетание беспосадочного перелета и традиционно высокого уровня обслуживания. К 2015 году на данных рынках Авиакомпания предполагает достичь необходимого уровня рентабельности и стать одним из основных участников рынка.

Авиакомпания предполагает значительную либерализацию на рынке СНГ и Европы для российских перевозчиков в период после 2011 года и планирует эффективно воспользоваться этими возможностями.

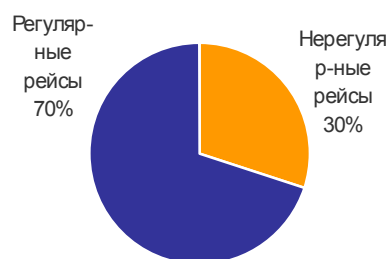
Структура перевозок

Рисунок 21. Структура выполненных рейсов в 2008 г. (по общему пассажирообороту)



Источник:
данные Компании

Рисунок 22. Структура пассажирооборота по регулярности рейсов в 2008 г.



Источник:
данные Компании

По итогам 2008 г. пассажирооборот по десяти наиболее популярным маршрутам составил около 60% от общего пассажирооборота ТРАНСАЭРО.

Рисунок 23. Структура пассажирооборота по 10 наиболее популярным маршрутам ТРАНСАЭРО в 2008 году



Источник: данные Компании

Авиакомпания выполняет рейсы из пяти крупнейших международных аэропортов России: Домодедово (Москва), Шереметьево (Москва), Пулково (Санкт-Петербург), Толмачево (Новосибирск), Кольцово (Екатеринбург). На эти аэропорты приходится около 60% всего объема перевозок в стране и они являются основными трансферными узлами страны, что дает доступ к более чем 60% потенциальных пассажиров внутри и вне России. Это ключевые узлы (hub) для расширения сети, осуществления стыковок с собственными рейсами или рейсами других авиакомпаний в рамках code-sharing. Присутствие в этих аэропортах позволяет компании поддерживать устойчиво высокую загрузку.

Рисунок 24. Развитие маршрутной сети, динамика количества маршрутов



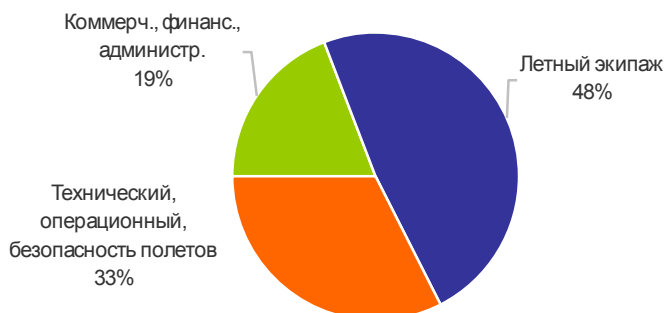
Источник: данные Компании

Имеющиеся в настоящее время лицензии позволяют Компании открыть до 45 новых регулярных рейсов.

7.3. Численность и квалификация персонала, кадровая политика

Руководство и технический персонал ТРАНСАЭРО имеет многолетний опыт работы в авиации. По данным на 31.12.2008 г. в ТРАНСАЭРО трудятся более 4 800 человек. Около 80% составляют сотрудники, обслуживающие полеты. Руководство поддерживает стремление работников к повышению квалификации и профессионализма.

Рисунок 25. Распределение персонала в ТРАНСАЭРО, 2008 г.



Источник: данные Компании

Пилоты ТРАНСАЭРО проходили подготовку в таких компаниях, как Boeing, United Airlines, American Airlines, British Airways, бортпроводники – в Air France, British Airways, Finnair, KLM.

Среднесписочная численность работников ТРАНСАЭРО за 2008 год выросла на 70%, что было необходимым в связи со значительным расширением парка воздушных судов. Компания эффективно использует кадровые ресурсы. Необходимо подчеркнуть, что прирост персонала шел в основном за счет производственных подразделений – летного и технического департаментов, а также служб бортпроводников, перевозок, безопасности. Компания вкладывает значительные средства в подготовку и повышение квалификации персонала. Так, в 2008 году расходы на обучение в летном департаменте выросли на 69%, в техническом департаменте – на 149%.

Эффективность кадровой политики ТРАНСАЭРО подтверждается положительной динамикой роста таких показателей как выручка и пассажирооборот на одного сотрудника.

Таблица 12. Показатели эффективности кадровой политики ТРАНСАЭРО

	2005	2006	2007	2008
Выручка, тыс. руб.	9 888 043	13 629 373	20 506 963	37 404 745
Пассажирооборот, тыс. пасс. км.	5 284 760	7 797 950	11 762 012	17 548 908
Среднесписочная численность сотрудников, чел.	1 790	2 146	2 822	4 822
Выручка, тыс. руб. на одного сотрудника	5 524	6 351	7 267	7 757

Источник: данные Компании

В целях повышения эффективности, конкурентоспособности и успешного управления бизнес-процессами с 2006 года в Компании внедрена концепция «Управление через качество». Концепция базируется на стандартах ISO 9001:2000 и содержит стратегию ТРАНСАЭРО, цели и задачи в области качества. Достижение поставленных целей, результативность и эффективность деятельности Компании постоянно оценивается на основании сбалансированной системы показателей, нашедших отражение в стратегической финансовой модели и системе оперативного

бюджетирования. Внедрен проект полной автоматизации ключевых бизнес-процессов средствами Microsoft Axapta.

Корпоративная система управления соответствует международным стандартам и требованиям российских фондовых бирж. В течение последнего времени в Компании были приняты все необходимые корпоративные документы, введен институт независимых директоров, действуют: Комитет по кадрам и вознаграждениям, Комитет внутреннего аудита Совета Директоров, основной целью создания которых является повышение эффективности управления Компанией и соответствие требованиям российских и иностранных регуляторов фондовых рынков. А в феврале 2009 г. ЦБ РФ принял решение о включении в Ломбардный список ценных бумаг эмитентов, входящих в Перечень системообразующих организаций (в т.ч. ТРАНСАЭРО), независимо от наличия у них международного рейтинга (Приказ от 9 февраля 2009 г. Банка России № ОД-118).

Предпринятые действия позволяют Компании рассчитывать на включение своих облигаций в котировальные списки «А» или «Б», что дает дополнительные гарантии инвесторам и позволяет использовать эти бумаги в таких низкорисковых портфелях как портфели ПФР.

7.4. Пассажирские авиаперевозки

В 2008 году ТРАНСАЭРО продолжила демонстрировать высокие темпы развития. Так, пассажирооборот вырос на 50% по сравнению с 2007 г. и составил 17 548 908 тыс. пасс. км. В 2008 году было перевезено на 50% пассажиров больше, чем в 2007 г., число пассажиров составило 4 млн 853 тыс. человек.

Коэффициент занятости пассажирских кресел в 2008 году увеличился и составил 82,56% против 79,52% в 2007 году.

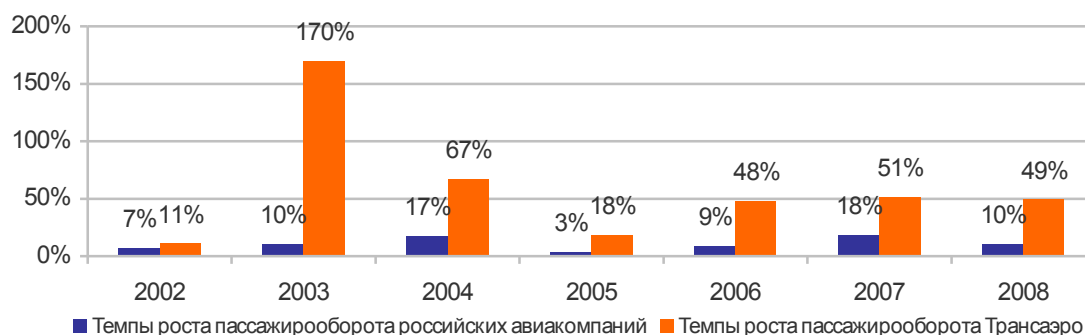
Таблица 13. Производственные показатели деятельности ТРАНСАЭРО

Показатели	Ед. изм.	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Самолето-километры	тыс. см. км	22 359	35 592	35 868	45 012	66 274	87 963
Отправления самолетов	кол-во	8 208	12 533	12 386	14 924	21 979	27 689
Налет самолетов	час.	31 043	49 445	49 343	58 585	86 385	111 569
Перевезено пассажиров	чел.	859 530	1 342 674	1 572 818	2 138 255	3 243 804	4 852 887
Перевезено грузов и почты	тонн	7 679	12 065	16 013	15 351	17 941	24 259
Выполненный пассажирооборот	тыс. пасс. км	2 697 784	4 495 539	5 284 760	7 797 950	11 762 012	17 548 908
Предельный пассажирооборот	тыс. пасс. км	3 865 963	6 495 607	7 257 135	10 162 292	14 791 281	21 256 332
Коэффициент занятости кресел	%	69,78%	69,21%	72,82%	76,73%	79,52%	82,56%
Выполненный тоннокилометраж	тыс. ткм	281 557	464 248	553 789	779 253	1 151 630	1 709 433
Предельный тоннокилометраж	тыс. ткм	433 254	769 533	891 571	1 208 038	1 783 834	2 578 208
Козф. коммерческой загрузки	%	64,99%	60,33%	62,11%	64,51%	64,56%	66,30%

Источник: данные Компании

С 2002 года ТРАНСАЭРО является лидером отрасли по темпам устойчивого развития. Темп роста ТРАНСАЭРО в течение последних пяти лет значительно превышает средний темп роста в отрасли.

Рисунок 26. Темпы роста пассажирооборота российских авиакомпаний и ТРАНСАЭРО



Источник: Росстат

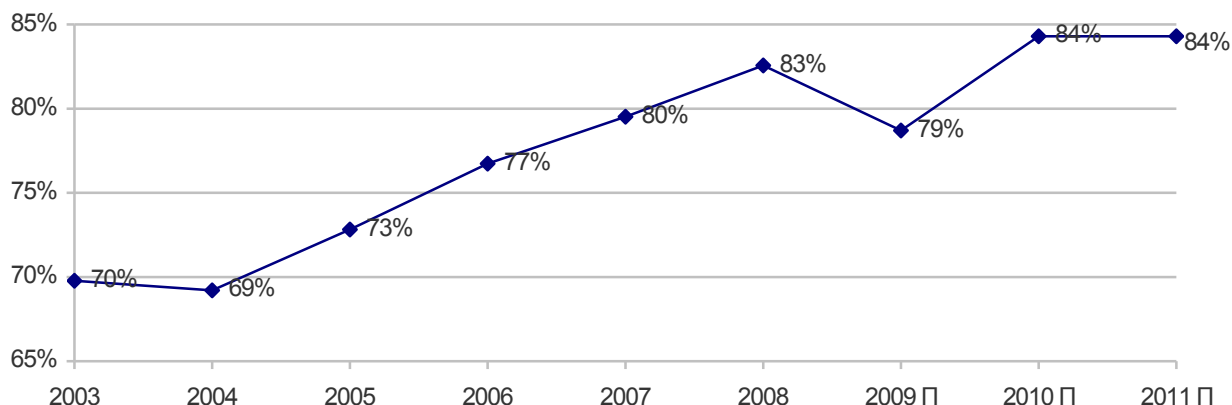
Среди причин роста производственных показателей ТРАНСАЭРО можно отметить:

-  расширение авиапарка за счет современных дальнемагистральных самолетов;
-  расширение и оптимизация маршрутной сети;
-  эффективное расписание полетов;
-  сотрудничество с ведущими туроператорами;
-  профессионализм персонала и высокое качество услуг;

совершенствование всех производственных процессов в рамках реализации специальной программы «Управление через качество».

До 2011 года ТРАНСАЭРО планирует сохранить текущий коэффициент загрузки регулярных рейсов.

Рисунок 27. Коэффициент загрузки на рейсах ТРАНСАЭРО, %

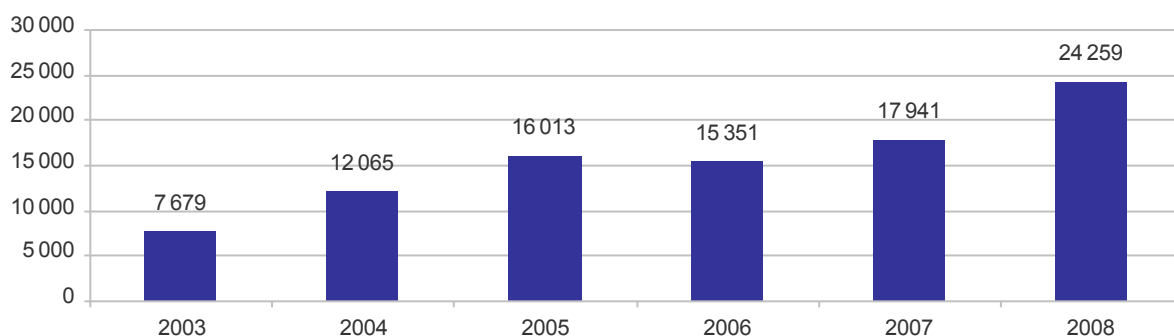


Источник: данные Компании

7.5. Грузовые авиаперевозки

В 2008 г. ТРАНСАЭРО было перевезено 24 259 тонн грузов, что на 35% выше уровня 2007 г. (17 941 тонн). Конечные пункты назначения большинства маршрутов грузоперевозок находятся на Дальнем Востоке и в Юго-Восточной Азии. Высокие темпы роста объемов грузоперевозок достигаются за счет эффективной эксплуатации воздушных судов.

Рисунок 28. Объем перевезенных грузов ТРАНСАЭРО, тонны



Источник: данные Компании

7.6. Операционные показатели TRANSAERO за 6 месяцев 2009 г.

Несмотря на спад в отрасли, в I полугодии 2009 г. TRANSAERO благодаря эффективной стратегии добилось объемного роста, что позволило укрепить позиции второго авиаперевозчика в РФ.

В результате проведения стратегии по наращиванию присутствия на рынке внутренних перевозок в I полугодии 2009 г. TRANSAERO удалось увеличить пассажирооборот на внутренних воздушных линиях на 77% к уровню прошлого года. Доля перевозок на ВВЛ в совокупном пассажирообороте TRANSAERO в I полугодии 2009 г. выросла до 24% по сравнению с 13% в I полугодии 2008 г.

Резкая девальвация рубля в 1 квартале 2009 г. привела к снижению спроса россиян на международные поездки, что обусловило снижение пассажирооборота TRANSAERO на международных воздушных линиях по итогам I полугодия 2009 г. на 17,2% к соответствующему периоду прошлого года.

Ключевые события в операционной деятельности TRANSAERO в 1 п/г 2009 г.:

- Открытие новых регулярных рейсов Москва – Магадан, Москва – Самара, Москва – Уфа, Москва – Казань, Москва-Благовещенск; возобновлен рейс Москва – Иркутск. В июле 2009 г. начались полеты в Омск и Краснодар.
- Начало перевозки жителей Дальнего Востока в возрасте до 23 и старше 60 лет по специальным субсидированным государством тарифам в соответствии с Постановлением Правительства РФ № 231 от 17 марта 2009 года. Всего за I п/г 2009 г. было продано более 46 тыс. билетов.
- Количество перевезенных почты и грузов увеличено на 9%.
- Получены два самолета нового поколения Боинг-737-800 и в июле один Боинг-737-500. Переведен из собственности в финансовый лизинг Боинг 767-300 в целях оптимизации денежного потока. Профинансирован выкуп трех Боинг-747-200.
- Отменены топливные сборы на все рейсы в Израиль, Казахстан, Узбекистан и Украину.
- Снижены цены на билеты бизнес-класса на внутрироссийских маршрутах в среднем более чем в полтора раза.

Таблица 14. Операционные показатели TRANSAERO за I п/г 2009 г. к I п/г 2008 г.

	Показатели	Ед. изм.	I п/г 2009			I п/г 2008			Рост I п/г 2009 к I п/г 2008,%		
			МВЛ	ВВЛ	ИТОГО	МВЛ	ВВЛ	ИТОГО	МВЛ	ВВЛ	ИТОГО
Регулярные коммерческие перевозки	Отправлений воздушных судов	колич.	7 543	3 992	11 535	7 984	2 905	10 889	-5,5%	37,4%	5,9%
	Перевезено пассажиров	тыс. чел.	1 045	404	1 450	1 089	258	1 347	-4,0%	56,4%	7,6%
	Перевезено грузов и почты	тонн	2 053	8 336	10 389	3 362	5 837	9 198	-38,9%	42,8%	12,9%
	Выполненный пассажирооборот	млн п. км	4 342	1 853	6 194	5 000	1 048	6 048	-13,2%	76,7%	2,4%
	Выполненный тоннокилометраж	млн ткм	398	219	617	465	128	593	-14,4%	70,7%	4,0%
Нерегулярные коммерческие перевозки	Отправлений воздушных судов	колич.	1 605		1 605	2 025		2 025	-20,7%		-20,7%
	Перевезено пассажиров	тыс. чел.	501		501	718		718	-30,2%		-30,2%
	Перевезено грузов и почты	тонн	385		385	688		688	-44,0%		-44,0%
	Выполненный пассажирооборот	тыс. п. км	1 390		1 390	1 922		1 922	-27,7%		-27,7%
	Выполненный тоннокилометраж	млн ткм	127		127	175		175	-27,9%		-27,9%
ИТОГО	Отправлений воздушных судов	колич.	9 148	3 992	13 140	10 009	2 905	12 914	-8,6%	37,4%	1,8%
	Перевезено пассажиров	тыс. чел.	1 547	404	1 951	1 807	258	2 066	-14,4%	56,4%	-5,6%
	Перевезено грузов и почты	тонн	2 438	8 336	10 774	4 049	5 837	9 886	-39,8%	42,8%	9,0%
	Выполненный пассажирооборот	млн п. км	5 732	1 853	7 585	6 923	1 048	7 971	-17,2%	76,7%	-4,8%
	Выполненный тоннокилометраж	млн ткм	525	219	744	640	128	769	-18,1%	70,7%	-3,3%

Источник: данные Компании

7.7. Маркетинг и организация продаж

Авиакомпания последовательно реализует свою стратегию в отношении предлагаемого продукта и уровня обслуживания клиентов. Стратегия ТРАНСАЭРО, учитывающая особенности российского рынка и тенденции развития мировой авиаиндустрии, основана на сегментации пассажиропотока и постоянном повышении качества базового продукта. Авиакомпания стремится предложить пассажирам каждого класса продукт оптимальный по соотношению цена/качество. Этим объясняется разделение люксового продукта Авиакомпания на первый и бизнес-классы («Имperiал» и бизнес-класс), и базового продукта на «премиальный экономический» и «туристический экономический» классы.

Политика, проводимая ТРАНСАЭРО в области ценообразования и применения тарифов, направлена на обеспечение высокой экономической эффективности авиалиний. При ценообразовании ТРАНСАЭРО учитывает величину собственных эксплуатационных расходов и конъюнктуру конкретного рынка авиаперевозок.

Существующая многоканальная сеть дистрибуции помогает Компании прогнозировать спрос и поддерживать стабильно высокую загрузку. Позиция лидера по широкофюзеляжному флоту позволяет Компании добиваться выгодных условий сотрудничества с партнерами и создавать высокие входные барьеры для потенциальных конкурентов.

Организация продаж

ТРАНСАЭРО осуществляет продажу услуг по перевозке пассажиров через собственную WEB-продажу, сеть партнеров – туроператоров, независимых агентов (офисы по продаже авиабилетов и туристических пакетов), агентов ЗАО «Транспортная клиринговая палата» и BSP, собственные офисы.

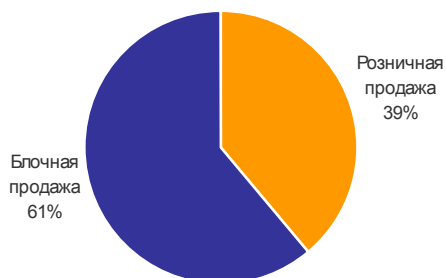
Продажа значительного объема авиаперевозок через сеть партнеров – туроператоров является одним из конкурентных преимуществ бизнес-модели ТРАНСАЭРО. Доля продаж через туроператоров ежегодно росла темпами, опережающими темп роста по остальным каналам сбыта. Продажа авиаперевозок крупными пакетами партнерам-туроператорам по предварительным договорам позволяет ТРАНСАЭРО обеспечить высокий уровень загрузки воздушных судов и регулярность перелетов. Также продажа авиаперелета в пакете с остальными туристическими услугами позволяет снизить чувствительность спроса к цене билета.

Продажа через собственные офисы Авиакомпания осуществляется в Москве, Санкт-Петербурге, Петропавловске-Камчатском, Южно-Сахалинске, Хабаровске, Владивостоке и Находке. Такая продажа перевозок воспринимается клиентами как «продажа из первых рук», соответственно – как самое дешевое (прямое) предложение от Компании. Продажа через собственные офисы позволяет лучшим образом выявлять потребности пассажиров на этапе покупки авиаперелетов и использовать эту информацию для формирования привлекательных предложений на традиционных и новых маршрутах.

В офисах собственной продажи оформляются авиабилеты как частным пассажирам, так и по различным договорам и сделкам (бюджетные, корпоративные, сервисные, групповые и т.д., проданные через Интернет). Кроме того, офисы собственной продажи призваны являться эталонами качества обслуживания клиентов в части продажи услуг Компании.

Продажи билетов через интернет-сайт Авиакомпании составляют пока незначительную долю в общем объеме, однако данный канал является одним из наиболее перспективных, и его развитию Компания уделяет большое внимание.

Рисунок 29. Структура продаж билетов по каналам распространения



Источник: данные Компании

Рисунок 30. Структура розничных продаж



Источник: данные Компании

Программы поощрения постоянных клиентов

В 1996 году ТРАНСАЭРО первой среди российских авиакомпаний ввела Программу «Привилегия» для часто летающих пассажиров. Участники программы получают баллы за каждый полет. После того как участник набирает определенное количество баллов, он получает возможность выбрать бесплатный билет или повышение класса обслуживания в полете. С 1997 года существует программа «Корпоративный клуб ТРАНСАЭРО» для работников компаний, часто летающих самолетами ТРАНСАЭРО. Участники данных программ проходят максимально быструю регистрацию на стойке бизнес-класса, им уделяется повышенное внимание, предоставляются лучшие места в салоне самолета, предоставляется возможность бесплатного провоза дополнительного багажа. ТРАНСАЭРО – единственная компания, использующая все основные карточные платежные системы. Совместно с банками «Росбанк» (Mastercard), «РБР» (Visa) и «Русский стандарт» (Amex) компания предлагает ко-брендинговые карты, которые объединяют преимущества бонусной программы и кредитной карты. Баллы начисляются не только за полеты, но и за осуществление покупок с помощью карты. Данные программы успешно действуют.

8. КРАТКИЙ ОБЗОР ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСАЭРО

Для анализа финансового состояния ТРАНСАЭРО использована официальная бухгалтерская отчетность, подготовленная по РСБУ. Достоверность официальной отчетности заверена ЗАО «Аудиторско-консультационная фирма «Современные бизнес-технологии». Построение системы бухгалтерского учета ориентировано на совершенствование внутренней системы управления, на повышение доступности и прозрачности публикуемой финансовой информации.

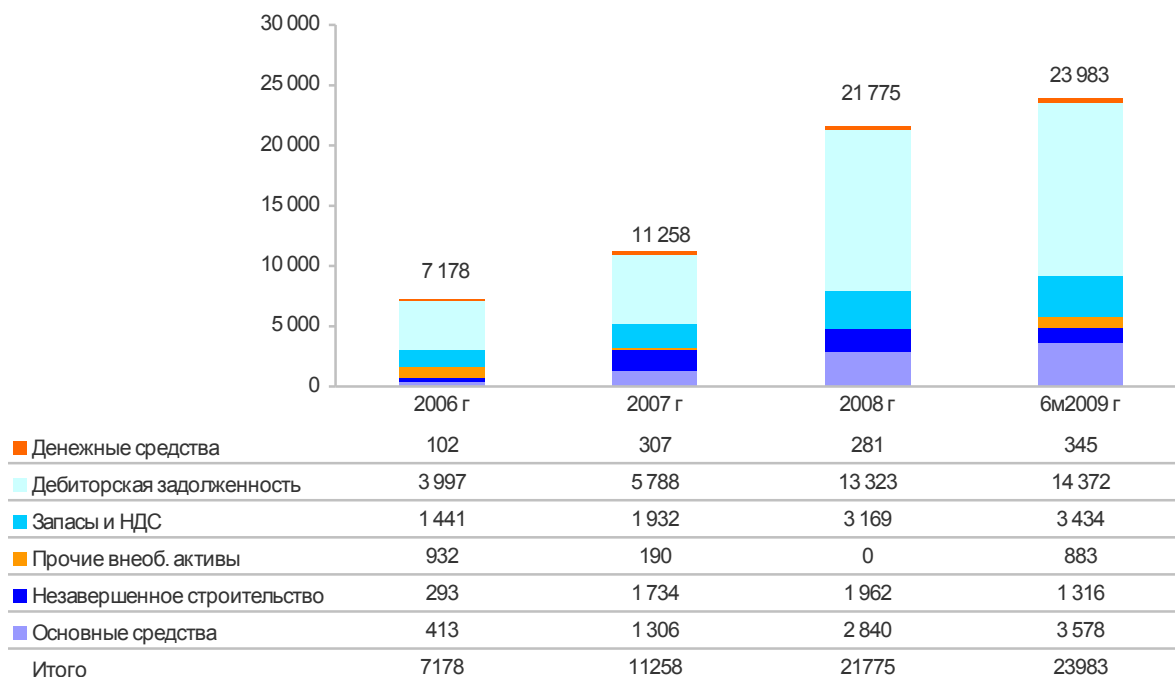
В течение 2008 г. ТРАНСАЭРО продолжила позитивную динамику наращивания финансовых показателей. Выручка за 2008 г. выросла на 82% по сравнению с аналогичным периодом 2007 г. и составила 37 405 млн руб. Основными факторами повышения выручки послужили: пополнение парка воздушных судов, рост пассажирооборота и расширение маршрутной сети.

В то же время расходы Компании, прежде всего на авиатопливо и вложения в программу развития парка самолетов, также возросли. Негативное влияние на финансовые результаты 2008 г. оказала девальвация рубля. Прибыль до налогообложения в 2008 году составила 225,6 млн руб., чистая прибыль – 109,4 млн руб. Чистый финансовый результат за 2008 г. сопоставим с результатом 2007 г.

В I полугодии 2009 г. проводимая оптимизация маршрутной сети (сокращение доли убыточных маршрутов, повышение частотностей на доходных маршрутах и увеличение доли регулярных перевозок) позволила ТРАНСАЭРО увеличить средний доход на 1 пассажиро-километр на 14% и совокупную выручку на 8% и предотвратить падение доходов от снижения пассажирооборота на 5% по сравнению с I полугодием 2008 г.

Динамика и структура активов ТРАНСАЭРО

Рисунок 31. Динамика роста активов ТРАНСАЭРО, млн руб.



Источник: РСБУ отчетность Компании

Валюта баланса. В связи с ростом масштабов бизнеса стоимость имущества ТРАНСАЭРО ежегодно растет. Стоимость активов на 01.07.2009 г. составила 23 983 млн руб.

Стоимость арендованных основных средств (преимущественно воздушных судов) на 01.07.2009 г. составила 22 485 млн руб. За 2008 г. стоимость арендованных основных средств выросла на 15%, за 6 месяцев 2009 г. рост составил 17%.

Внеоборотные активы. По состоянию на 01.07.2009 г. внеоборотные активы выросли до 5 777 млн руб. Внеоборотные активы составляют 24% валюты баланса. Увеличение размера внеоборотных активов обусловлено приобретением новых воздушных судов.

Стоимость основных средств на 01.07.2009 г. составила 3 578 млн руб. Стоимость основных средств, которые еще не введены в эксплуатацию (преимущественно приобретенные авиалайнеры), на 01.07.2009 г. составила 1 316 млн руб.

Относительно небольшая стоимость и доля основных средств в структуре активов обусловлена, во-первых, тем, что воздушные суда приобретаются в лизинг и расчеты по большей части договоров еще не завершены. Во-вторых, остаточная стоимость выкупленных по лизингу самолетов незначительна ввиду использования лизинговыми компаниями коэффициентов ускоренной амортизации. В-третьих, стоимость судов, находящихся в лизинге, отражается на забалансовых счетах.

Таблица 15. Сведения о воздушных судах ТРАНСАЭРО, находящихся в собственности и финансовом лизинге на 1.08.2009 г.

ТИП	Возраст (лет)	Рыночная стоимость (млн USD)	Балансодержатель	Условия приобретения	Дата начала эксплуат.
737-500	11.14	12.2	Dikkys Investment Ltd.	финансовый лизинг	23.12.2007
737-500	11.08	12.2	Dikkys Investment Ltd.	финансовый лизинг	14.04.2008
767-200 ER	23.26	7.9	Capabluе Ltd	финансовый лизинг	19.06.2002
767-300 ER	18.16	22.17	ТРАНСАЭРО	покупка	17.05.2003
767-300 ER	17.76	22.17	VEBL 767-300 LTD	финансовый лизинг	18.06.2009
767-300 ER	15.36	28.71	Capabluе Ltd	финансовый лизинг	01.02.2008
767-300 ER	16.19	26.51	Capabluе Ltd	финансовый лизинг	04.06.2008
767-300 ER	17.24	24.31	Capabluе Ltd	финансовый лизинг	09.04.2008
767-300 ER	17.16	24.31	Capabluе Ltd	финансовый лизинг	14.04.2008
747-200	28.24	2.66	ТРАНСАЭРО	покупка	10.07.2005 выв. из эксплуатации
747-200	28.19	2.66	ТРАНСАЭРО	покупка	01.08.2005 выв. из эксплуатации
747-200	27.04	2.89	ТРАНСАЭРО	покупка	08.11.2005
747-200	28.29	2.66	ТРАНСАЭРО	покупка	15.04.2006
747-200	27.11	2.89	ТРАНСАЭРО	покупка	22.08.2006
747-200	27.23	2.89	ТРАНСАЭРО	покупка	20.09.2006
747-300	23.37	8.15	ТРАНСАЭРО	покупка	24.08.2007
747-300	22.56	8.73	ТРАНСАЭРО	покупка	18.02.2008
747-300	20.87	9.35	ТРАНСАЭРО	покупка	30.04.2008
747-400	16.80	37.17	Aircraft Financial Leasing Ltd.	финансовый лизинг	20.12.2007
747-300	21.57	9.35	ТРАНСАЭРО	покупка	26.02.2009
737-500	10.91	12.24	VL28915 Ltd.	финансовый лизинг	20.07.2009
747-400	11.17	57.87	VL28468 Ltd.	финансовый лизинг	06.10.2008
747-400	15.96	39.99	Aircraft Financial Leasing Ltd.	финансовый лизинг	20.12.2008
777-200	14.14	36.11	Capabluе Ltd	финансовый лизинг	26.09.2008
777-200 ER	10.09	72.65	Capabluе Ltd	финансовый лизинг	11.08.2008
777-200 ER	9.82	72.65	Wells Fargo Bank Northwest, National Association	финансовый лизинг	не введен
777-200	14.25	36.11	Wells Fargo Bank Northwest, National Association	финансовый лизинг	не введен
Ту-214	2.32	36.95	ФЛК	финансовый лизинг	20.04.2007
Ту-214	0.71	43.71	ФЛК	финансовый лизинг	28.11.2008

* В перечень не включен один находящийся на балансе и не эксплуатируемый самолет марки ИЛ-86
Источник: данные Компании

Помимо указанных выше, на условиях операционного лизинга ТРАНСАЭРО эксплуатирует еще 19 воздушных судов.

Таблица 16. Сведения о воздушных судах ТРАНСАЭРО, находящихся в операционном лизинге, по состоянию на 1.07.2009 г.

Тип самолета	Кол-во	Условия использования
737-300	2	операционный лизинг
737-400	5	операционный лизинг
737-500	6	операционный лизинг
737-800	2	операционный лизинг
767-200	1	операционный лизинг
767-300	3	операционный лизинг

Источник: данные Компании

Весь широкофюзеляжный парк, самолеты, которые имеют высокую остаточную стоимость и являются принципиальными для ТРАНСАЭРО, принадлежат Компании напрямую либо эксплуатируются по договорам финансового лизинга. Узкофюзеляжный парк в большей степени финансируется на основе операционной аренды.

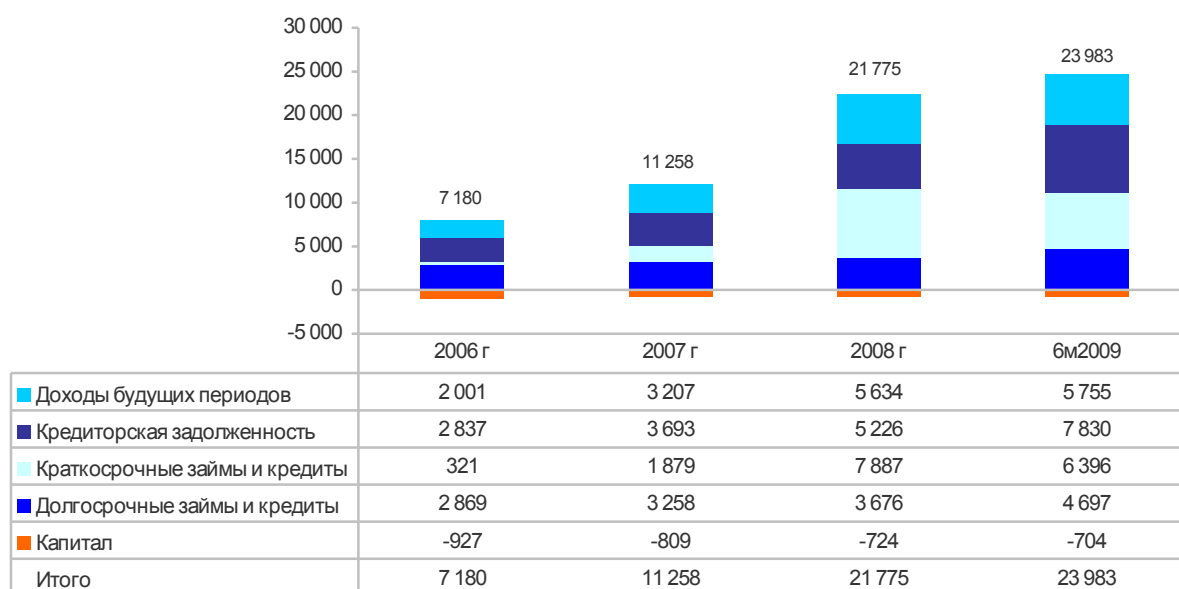
Оборотные активы. По состоянию на 01.07.2009 г. оборотные активы выросли до 18 206 млн руб. (рост за 6 месяцев составил 8%). Рост размера оборотных активов обусловлен ростом дебиторской задолженности покупателей – крупных туристических операторов и ростом запасов.

Стоимость запасов и НДС на 01.07.2009 г. составила 3 385 млн руб. В статье «производственные запасы» наибольший удельный вес (87%) приходится на расходы будущих периодов, к которым относятся преимущественно резервы на тяжелые формы технического обслуживания воздушных судов (D-check).

Дебиторская задолженность на 01.07.2009 г. составила 14 372 млн руб. Прирост по данному разделу за 6 месяцев 2009 г. составил 8%. Рост дебиторской задолженности обусловлен ростом объемов продаж.

Структура финансирования и долговая нагрузка ТРАНСАЭРО

Рисунок 32. Динамика роста источников финансирования ТРАНСАЭРО, млн руб.



Источник: данные Компании

В структуре пассивов на 01.07.2009 г. наибольший удельный вес занимают кредиты и займы – 46%, доходы будущих периодов – 24%, кредиторская задолженность и другие обязательства – 30%.

Доходы будущих периодов. Доходы будущих периодов представляют собой обязательства контрагентов ТРАНСАЭРО по программам туристических перевозок. На 01.07.2009 г. размер доходов будущих периодов составил 5 756 млн руб.

Собственный капитал. Собственный капитал на 01.07.2008 г. составил (-703) млн руб. Отрицательное значение собственного капитала объясняется убытками от курсовой разницы во время государственного дефолта 1998 года, который резко снизил платежеспособность населения, что привело к сокращению спроса на авиаперевозки. Девальвация рубля привела к тому, что возникли трудности в

погашении обязательств, выраженных в иностранной валюте, а большинство обязательств Авиакомпании были номинированы в долларах США.

Благодаря росту масштабов бизнеса и эффективному управлению затратами ТРАНСАЭРО ежегодно наращивает прибыль. За 2005–2008 гг. Компанией получена совокупная чистая прибыль в размере 696 млн руб, которая была практически целиком направлена на покрытие убытков прошлых лет.

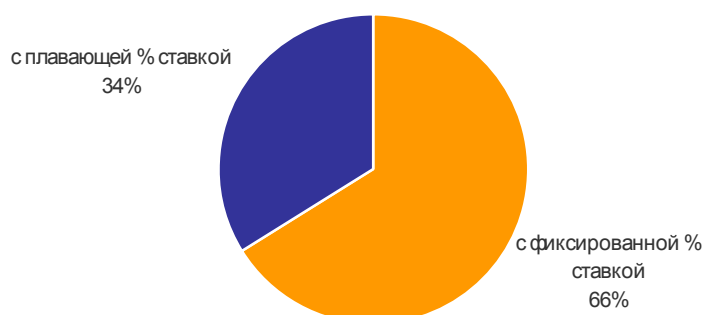
Авиакомпания в 2006 году консолидировала пакет своих акций путем выкупа 18,9% от общего количества обыкновенных именных акций на дочернюю компанию ООО «ТРАНСАЭРО-Финансы». В начале 2007 года в рамках программы частного размещения акций, принадлежащих ООО «ТРАНСАЭРО-Финансы», часть пакета была реализована по более высокой цене, несмотря на то, что акции ТРАНСАЭРО не котируются на рынке.

По состоянию на 01.07.2009 года на балансе дочерней компании ООО «ТРАНСАЭРО-Финансы» находится актив в виде 14,79 % от общего количества обыкновенных именных акций.

Стоимость чистых активов. Стоимость чистых активов, рассчитанных в соответствии с Приказом Минфина РФ от 29.01.2003 г. 310н и ФКЦБ от 29.01.2003 г. №03-6/пз «Об утверждении порядка оценки стоимости чистых активов акционерных обществ», по состоянию на 01.07.2009 г. составила 5 052 млн руб., прирост за 6 месяцев 2009 г. составил 3%.

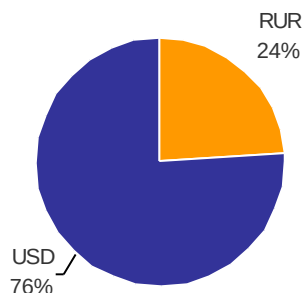
Долговая нагрузка. Приобретение воздушного парка ТРАНСАЭРО осуществляется как за счет привлечения банковских кредитов, так и в лизинг. Крупнейшими кредиторами ТРАНСАЭРО являются: ГПБ, Сбербанк, ВТБ, Альфа-Банк, Промсвязьбанк и прочие.

Рисунок 33. Структура кредитного портфеля ТРАНСАЭРО по типу процентной ставки на 01.07.2009 г.



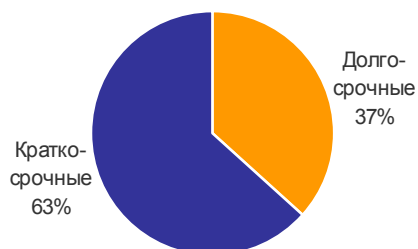
Источник: данные Компании

Рисунок 34. Валютная структура кредитного портфеля по текущей сумме на 01.07.2009 г.



Источник: данные Компании

Рисунок 35. Структура кредитного портфеля по срокам погашения по текущей сумме на 01.07.2009 г.



Источник: данные Компании

Примерно 70% выручки Компании привязано к валюте, что позволяет хеджировать валютные риски по кредитному портфелю.

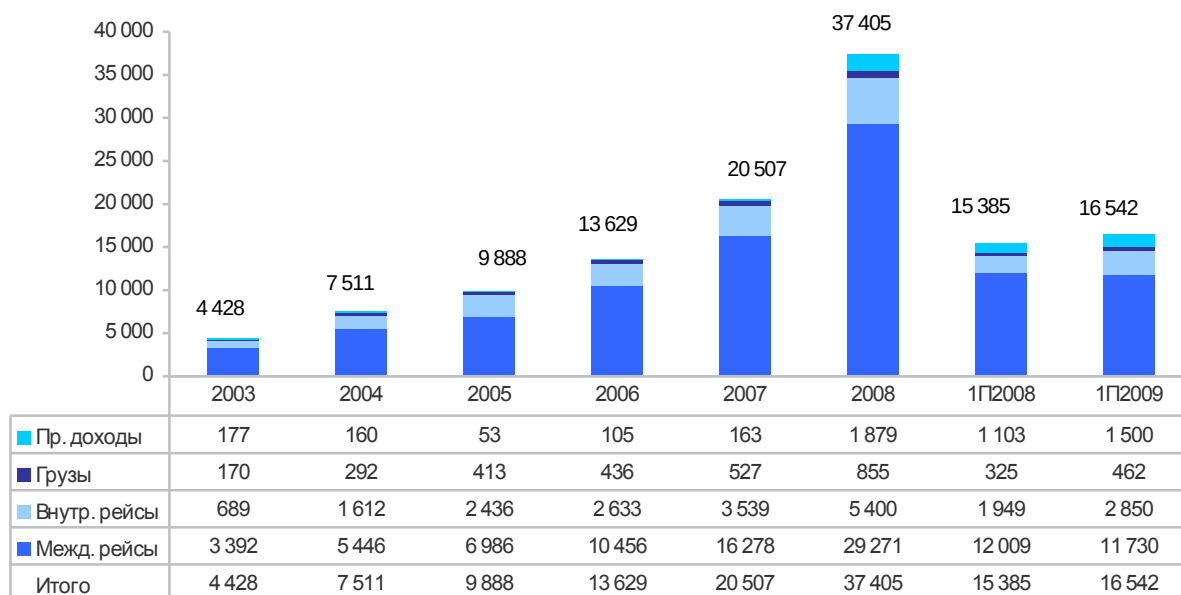
Динамика и структура доходов

За счет эффективной системы управления, активной маркетинговой политики и увеличения парка воздушных судов ТРАНСАЭРО демонстрирует ежегодный рост выручки и улучшение финансовых показателей. С 2003 по 2008 годы выручка выросла в 8 раз, темп роста выручки за последние шесть лет составляет 43% в год и значительно превышает среднеотраслевой уровень.

Выручка за 2008 г. выросла на 82% по сравнению с аналогичным периодом 2007 г. и составила 37 405 млн руб. Выручка за 6 месяцев 2009 г. выросла на 8% к соответствующему периоду прошлого года и составила 16 543 млн руб.

Ежегодный рост выручки ТРАНСАЭРО достигается за счет роста объема авиаперевозок и привязки стоимости билетов к росту стоимости ГСМ и росту курса валют.

Рисунок 36. Динамика роста выручки ТРАНСАЭРО, млн руб.



Источник: данные Компании

Чистая прибыль за 2008 г. выросла на 7% и составила 109 млн руб. Сравнительно небольшой рост чистой прибыли, не отражающий увеличение масштабов бизнеса и эффективности деятельности, связан с общемировым кризисом, который нивелировал все выгоды от проводимой политики оптимизации. В частности, в связи с резкими колебаниями валют и ростом процентных ставок негативная переоценка валютных обязательств (курсовые разницы) составила 545 млн руб., а процентные выплаты выросли более чем в 2 раза.

За I полугодие 2009 г. прибыль от продаж ТРАНСАЭРО выросла до 1 836 млн руб. по сравнению с 577 млн руб. в I полугодии 2008 г. Существенному росту прибыльности операционной деятельности способствовали следующие факторы:

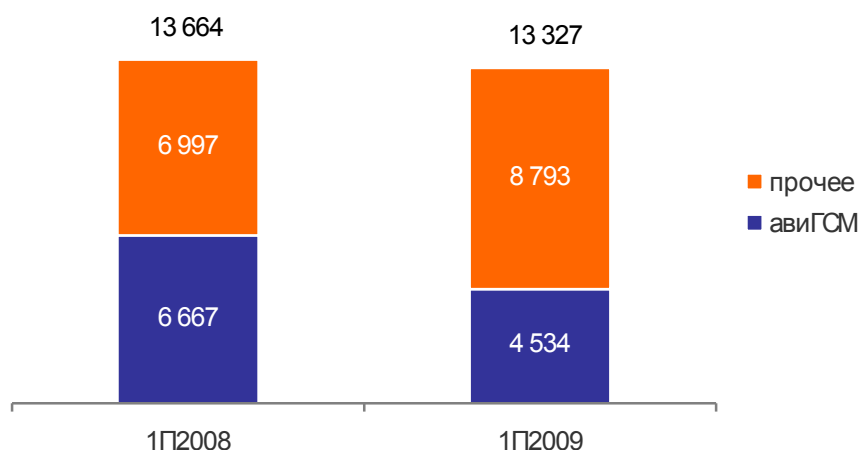
- уменьшение расходов на авиаГСМ благодаря снижению закупочных цен и модернизации транспортного парка (введение в эксплуатацию более топливно-эффективных 777-200 и замена 747-200 на 747-300) и стабилизации цен на авиатопливо;
- оптимизация маршрутной сети: сокращение количества убыточных рейсов и увеличение частот на прибыльных маршрутах.

Динамика и структура расходов

За 2008 г. затраты по эксплуатационной деятельности ТРАНСАЭРО выросли на 78% и составили 32 745 млн руб. Рост расходов обусловлен увеличением объемов перевозок, ростом цен на топливо и другие ТМЦ и услуги, используемые для обеспечения деятельности. В связи с тем, что темп роста расходов был ниже темпа роста выручки, операционная прибыль за 2008 г. выросла в 2,2 раза – до 4 659 млн руб. За 6 месяцев 2009 г. доля операционных расходов в выручке снизилась до 80% по сравнению с 88% за аналогичный период прошлого года, а прибыль от продаж выросла в 3,2 раза. Тем не менее, рост процентных расходов и отрицательная переоценка валютного долга в I полугодии 2009 г. привели к снижению объема чистой прибыли до 16,7 млн руб. по сравнению со 112 млн руб. за аналогичный период прошлого года.

Себестоимость перевозок снизилась и составила 13 327 млн рублей (падение к IП2008 – 2,5%). Также снизилась доля самой крупной статьи расходов – авиаГСМ с 49% в I п/г 2008 года до 32% в I п/г 2009 года. Это связано прежде всего со стабилизацией цен на авиаГСМ.

Рисунок 37. Динамика изменения себестоимости ТРАНСАЭРО за I полугодие 2009, млн руб.

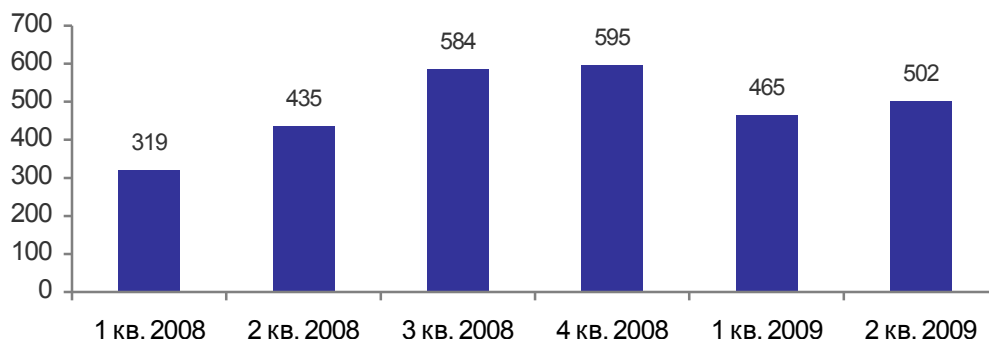


Источник: данные Компании

За первое полугодие 2009 г. коммерческие расходы составили 412 млн рублей. В структуре коммерческих расходов 97% составляют комиссионные агентов по продаже авиабилетов. Рост коммерческих расходов на 6% связан в первую очередь с ростом выручки на 8%, т.к. комиссионные агентов рассчитываются как процент от выручки, полученной от проданных ими билетов.

Административные расходы составили 967 млн рублей за первое полугодие 2009 г. (рост на 28% по сравнению с I п/г 2008 г.) в связи с увеличением численности и ростом заработной платы сотрудников.

Рисунок 38. Динамика изменения административных расходов ТРАНСАЭРО поквартально за 2008–2009 гг., млн руб.



Источник: данные Компании

В течение последних трех лет рост эксплуатационных издержек, в том числе в части топливных затрат, компенсировался преимущественно ростом загрузки воздушных судов и введением дополнительных топливных сборов. После введения ФАС контроля за необоснованным ростом отпускных цен на авиатопливо и снижением цен на нефть цены на топливо стали снижаться. В связи с этим ТРАНСАЭРО первой отменила все топливные сборы на всех своих рейсах. В целях роста рентабельности перевозок ТРАНСАЭРО использует различные механизмы повышения доходности на пассажиро-километр. По итогам 2008 г. рост средней доходности составил 22% в сравнении с 2007 г. Если в 2007 г. средний доход с 1 пассажира был 6 498 руб., то в 2008 г. этот показатель вырос до 7 685 руб., а в первом полугодии 2009 года составил 8 479 рублей.

Основные выводы по результатам финансового анализа

В результате внедрения Программы повышения эффективности финансовой и коммерческой деятельности Компании с февраля начался прирост объемов перевозок, а уже с мая 2009 года объем перевозок Компании превзошел в среднем на 10% показатели 2008 года, который является рекордным по абсолютным показателям деятельности, тогда как по отрасли в целом объем авиаперевозок снизился на 18% и находится на уровне 2007 года.

Несмотря на снижение пассажирооборота в I полугодии 2009 г., выручка ТРАНСАЭРО выросла на 8% к соответствующему периоду прошлого года – до 16 543 млн руб. Выручка за 2008 г. выросла на 82% и составила 37 405 млн руб.

Привязка цен на билеты к стоимости авиаГСМ и валютному курсу при сокращении операционных расходов позволили ТРАНСАЭРО повысить прибыльность операционной деятельности. Прибыль от продаж за 6 месяцев 2009 г. выросла до 1 836 млн руб., что в 3,2 раза превышает соответствующий показатель за 6 месяцев 2008 г. и превышает общий объем прибыли от продаж за весь 2008 г.

Стоимость активов на 01.07.2009 г. составила 23 985 млн руб. Долговая нагрузка ТРАНСАЭРО находится на приемлемом уровне. Отношение «Займы и кредиты/Выручка» на 01.07.2009 г. составило 0,34х, на 31.12.2008 г. – 0,31х.

18-летний опыт деятельности Авиакомпании подтверждает устойчивость ее функционирования, умение развиваться на рынке, преодолевать кризисы и достигать высоких целей.

Высокие темпы развития, лидирующие позиции на рынке и хорошая кредитная история позволяют считать облигации ТРАНСАЭРО перспективным и интересным объектом инвестирования.

9. КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

ЭМИТЕНТ:

ОАО «Авиационная Компания «ТРАНСАЭРО»

Место нахождения: 191104, г. Санкт-Петербург, Литейный
проспект, д. 48, литер А
Почтовый адрес: 125047, Россия, Москва, 2-ая Брестская ул., 8
E-mail: info@transaero.ru
www.transaero.ru

Плешакова О.А.	Генеральный директор
Ковалев А.В.	Главный бухгалтер
Темяков Е.Е.	Заместитель Генерального директора, руководитель Департамента финансов
Ершова Е.М.	Начальник отдела финансовых программ Департамента финансов

ПОРУЧИТЕЛЬ:

ООО «ТРАНСАЭРО- Финансы»

Место нахождения: 191104, г. Санкт-Петербург, Литейный
проспект, д. 48, литер А
Тел. (495) 937-64-66, факс (495) 937-64-65
info@transaero-finance.ru
www.transaero-finance.ru

Симонова О.В.	Генеральный директор
Быкова Ю.Г.	Главный бухгалтер

ОРГАНИЗАТОР, АНДЕРРАЙТЕР, ПЛАТЕЖНЫЙ АГЕНТ:

ОАО «Промсвязьбанк»

Адрес: 109052, Российская Федерация
г. Москва, ул. Смирновская, д. 10, стр. 22
Т.: +7 (495) 777-10-20 доб. 70-20-10
Ф.: +7 (495) 777-10-20 доб. 70-47-37

Тулинов Денис Валентинович	Руководитель Инвестиционного департамента	(495) 777-10-20 доб. 70-47-38 Tulinov@psbank.ru
Никитин Денис Валерьевич	Координация проекта	(495) 777-10-20 доб. 70-47-30 nikitinden@psbank.ru
Монастыршин Дмитрий Владимирович	Аналитическая поддержка	(495) 777-10-20 доб. 70-20-10 Monastyrshin@psbank.ru
Панфилов Александр Сергеевич	Размещение и синдикация	(495) 777-10-20 доб. 70-20-13 panfilov@psbank.ru
Павленко Анатолий Юрьевич	Треjder (торговля и продажи)	(495) 777-10-20 доб. 70-47-23 +7(495)705-90-69 Apavlenko@psbank.ru
Рыбакова Юлия Викторовна	Треjder (торговля и продажи)	(495) 777-10-20 доб. 70-47-41 +7(495)705-90-68 Rybakova@psbank.ru

Уведомления

Настоящий Информационный меморандум (далее – Меморандум) предоставляется исключительно в информационных целях. Он не является составной частью документов, подлежащих представлению в какие-либо регистрирующие или иные государственные органы РФ, или какого-либо иностранного государства в связи с регистрацией ценных бумаг, описанных в настоящем документе.

Настоящий Меморандум не является предложением о продаже или покупке Облигаций или любых иных ценных бумаг какому-либо лицу в России или любой иной стране или регионе.

Настоящий Меморандум не является рекламным материалом относительно Облигаций, продажи или покупки Облигаций или любых иных ценных бумаг в России, или в любой иной стране или регионе. Ни одна из российских или иностранных национальных, региональных или местных комиссий по рынку ценных бумаг, или какой-либо иной орган, регулирующий порядок совершения операций с ценными бумагами, не давали никаких специальных рекомендаций по поводу приобретения Облигаций. Кроме того, вышеуказанные органы не рассматривали настоящий документ, не подтверждали и не определяли его адекватность или точность.

Ни вручение Меморандума, ни размещение Облигаций ни при каких обстоятельствах не подразумевают отсутствия возможности наступления неблагоприятных изменений в состоянии дел Эмитента после даты вручения Меморандума, либо после даты внесения последних изменений и/или дополнений в Меморандум, равно как и то, что любая информация, предоставленная в связи с размещением Облигаций, является верной на какую-либо дату, следующую за датой предоставления такой даты, информации или за датой, указанной в документах, содержащих такую информацию, если эта дата отличается от даты предоставления информации.

Организаторы не проверяли информацию, содержащуюся в Меморандуме, и не делают никаких заверений, прямых или косвенных, не принимают на себя никакой ответственности в отношении точности или полноты какой-либо информации, содержащейся в Меморандуме.

10. ПРИЛОЖЕНИЕ. ОТЧЕТНОСТЬ ТРАНСАЭРО

Баланс ОАО «Авиационная компания «ТРАНСАЭРО» (РСБУ), в тыс. руб.

АКТИВ		31.12.2006	31.12.2007	31.12.2008	30.06.2009
I. Внеоборотные активы		Код			
Нематериальные активы	110	106 112	86 522	71 943	59 499
Основные средства	120	413 419	1 305 798	2 840 423	3 577 611
Незавершенное строительство	130	293 319	1 734 008	1 961 574	1 316 107
Долгосрочные финансовые вложения	140	790 630	71 318	43 921	789 774
Прочие внеоборотные активы	145	35 708	32 032	43 070	34 106
Итого по разделу I	190	1 639 188	3 229 678	4 960 931	5 777 097
II. Оборотные активы					
Запасы	210	1 414 315	1 906 746	3 098 713	3 384 591
в том числе:					
сырье, материалы и другие аналогичные ценности	211	163 122	336 611	484 554	433 902
готовая продукция и товары для перепродажи	214				
расходы будущих периодов	216	1 251 192	1 570 135	2 614 159	2 950 689
НДС	220	26 440	25 167	70 329	49 462
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты)	230	132 310	80 254	13 627	13 627
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)	240	3 864 566	5 707 481	13 309 419	14 357 935
в том числе:					
покупатели и заказчики	241	1 500 221	2 541 257	6 242 296	7 594 281
авансы выданные	243	1 153 704	1 812 947	3 913 420	4 092 608
прочие дебиторы	244	672 155	656 832	1 455 342	1 659 465
переплата по налогам и сборам	245	538 486	696 445	1 698 361	1 001 581
Краткосрочные финансовые вложения	250	1 591	772	40 264	26 098
Денежные средства	260	101 563	307 070	281 332	319 211
Прочие оборотные активы	270	367	361	361	54 813
Итого по разделу II	290	5 541 151	8 027 851	16 814 045	1 820 737
БАЛАНС	300	7 180 340	11 257 529	21 774 976	2 398 2834
ПАССИВ		Код			
III. Капитал и резервы					
Уставный капитал	410	1 538	1 538	1 538	1 538
Добавочный капитал	420	62 550	62 550	62 550	62 550
Резервный капитал	430	231	231	231	231
Фонд социальной сферы	440	401	401	401	401
Фонд потребления и развития	450		2 074	66	
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток) прошлых лет	470	-1 231 897	-875 834	-897 974	-785 130
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток) отчетного года	480	304 747		109 409	16 747
Итого по разделу III	490	-862 430	-809 040	-723 845	-703 663
IV. Долгосрочные обязательства					
Займы и кредиты	510	2 868 883	3 258 448	3 676 317	4 696 953

в том числе кредиты банков	511	448 740	1 740 097	3 676 317	4 696 953
прочие займы	512	2 420 143	1 518 351	0	0
Отложенные налоговые обязательства	515	4 826	17 124	66 376	86 581
Прочие долгосрочные обязательства	520	7 128	4 875	394	394
Итого по разделу IV	590	2 880 837	3 280 447	3 743 087	4 783 928
V. Краткосрочные обязательства					
Займы и кредиты	610	321 450	1 878 757	7 886 568	6 395 896
Кредиторская задолженность	620	2 837 424	3 692 736	5 226 377	7 742 745
в том числе:					
поставщики и подрядчики	621	1 699 182	2 484 174	2 814 248	3 642 450
векселя к уплате	622	70 557	0	0	0
задолженность перед персоналом организации	623	51 661	71 654	99 535	125 897
задолженность перед государственными внебюджетными фондами	624	22 819	29 271	66 883	145 913
задолженность по налогам и сборам	625	108 766	26 507	50 240	51 313
авансы полученные	626	692 964	874 128	1 847 008	3 476 036
прочие кредиторы	627	191 475	207 001	348 463	301 136
Задолженность перед участниками (учредителями) по выплате дохода	630	2 392	7 417	8 450	8 450
Доходы будущих периодов	640	2 000 667	3 207 213	5 634 339	5 755 478
Резервы предстоящих расходов	650				
Итого по разделу V	690	5 161 933	8 786 123	18 755 734	19 902 569
БАЛАНС	700	7 180 340	11 257 529	21 774 976	23 982 834

Справка о наличии ценностей, учитываемых на забалансовых счетах

		31.12.2006	31.12.2007	31.12.2008	30.06.2009
Арендованные основные средства (001)	910	12 909 272	16 788 162	19 236 557	22 484 559
ТМЦ, принятые на ответственное хранение (002)	920	516 883	724 112	724 112	16 28 801
Списанная в убыток задолженность неплатежеспособных дебиторов (007)	940	409 291	433 301	549 280	549 273
Обеспечения обязательств и платежей полученные (008)	950	1 816	1 816	0	88 353
Обеспечения обязательств и платежей выданные (009)	960	2 936 706	3 151 181	3 486 410	2 093 299
Износ жилищного фонда	970	336			
Износ объектов внешнего благоустройства и других аналогичных объектов	980				
Бланки строгой отчетности (006)	990	2 893			
Малоценные основные средства в эксплуатации (013, 015)	991	22 135	33 551	84 281	86 967
Малоценные основные средства в эксплуатации в представительствах на территории РФ (012)	992	876	1 014	0	
Малоценные основные средства в эксплуатации в зарубежных представительствах (016)	993	925	994	0	
Спецодежда в эксплуатации	994	18 595	30 583	4 752	51 230

Отчёт о прибылях и убытках ОАО «Авиационная компания «ТРАНСАЭРО» (РСБУ),
в тыс. руб.

Показатель	код	За 2006 г.	За 2007 г.	За 2008 г.	6 мес 2009 г.
Выручка (за минусом НДС, акцизов и аналогичных обязательных платежей)	10	13 629 373	20 506 963	37 404 745	16 542 795
Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг	20	-12 037 358	-18 399 436	-32 745 141	-13 327 459
Валовая прибыль	29	1 592 015	2 107 528	4 659 604	3 215 336
Коммерческие расходы	30	-533 032	-721 648	-896 493	-411 784
Управленческие расходы	40	-736 799	-1 066 033	-1 932 462	-967 176
Прибыль (убыток) от продаж	50	322 183	319 847	1 830 649	1 836 376
Прочие доходы и расходы					
Проценты к получению	60	69 929	49 234	825	38 959
Проценты к уплате	70	-387 085	-395 305	-823 329	-819 476
Доходы от участия в других организациях	80	1 797	3 115	3 791	0
Прочие доходы	90	1 306 168	2 481 588	2 602 301	1 298 048
Прочие расходы	100	-926 679	-2 322 235	-3 388 655	-2 301 369
Прибыль (убыток) до налогообложения	140	386 313	136 245	225 582	52 538
Отложенные налоговые активы	141	33 455	-3 604	11 037	-1 786
Отложенные налоговые обязательства	142	2 216	-12 370	-49 252	-31 268
Текущий налог на прибыль	150	-106 013	0	-44 574	0
Другие аналогичные платежи	160	-6 792	-18 081	-33 384	-2 737
Чистая прибыль (убыток)	190	304 747	102 189	109 409	16 747

