

«ТРАНСАЭРО» - ЛИДЕР РОСТА АВИАПЕРЕВОЗОК



Облигационный заем

2 500 000 000 рублей



Оглавление

	стр.
Резюме	3
Структура и основные параметры займа	4
Общая информация и история развития	5
Рынок авиаперевозок	8
Миссия и стратегия развития	16
Структура собственности и корпоративное управление	18
Конкурентные преимущества	20
«ТРАНСАЭРО» – авиакомпания пяти континентов	21
Парк воздушных судов	22
Операционная деятельность	24
Перспективы развития	26
Инвестиционные программы	27
Финансовое состояние и кредитоспособность	28
Выполнение обязательств перед банками, кредиторами и векселедержателями	31
Сравнительный анализ показателей с другими предприятиями отрасли авиаперевозок	32
Приложение. Бухгалтерская отчетность	33

Резюме

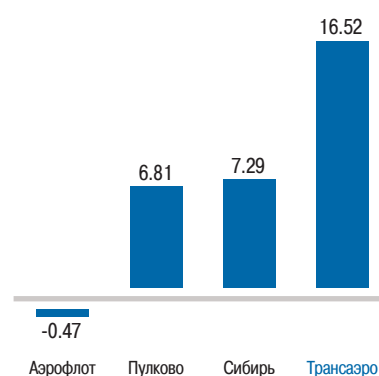
- Открытое акционерное общество «Авиационная компания «ТРАНСАЭРО» выполнило первый авиарейс в 1991 году и в настоящее время занимает около 6% рынка пассажирских авиаперевозок Российской Федерации. «ТРАНСАЭРО» входит в число пяти крупнейших авиакомпаний страны и является среди них наиболее динамично развивающейся.
- Пассажирооборот авиакомпании в 2004 году составил 4.5 млрд. пассажирокилометров, что на 67% больше уровня 2003 года. За три последних года (2002-2005гг.) объем выручки авиапредприятия вырос почти в шесть раз, прибыль – более чем в 12 раз. На наиболее доходные международные авиалинии приходится более 70% общего объема перевозок ОАО «АК «ТРАНСАЭРО». В 2005 году авиакомпания выполняла рейсы в более 50 городов России и 25 зарубежных стран.
- Многолетняя успешная деятельность ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» определяется прежде всего сочетанием устойчивой положительной репутации у клиентов, высокого уровня безопасности полетов и качества продукта. Конкурентоспособность, экономическая эффективность и рост всех показателей обусловлены прежде всего уникальным для России парком воздушных судов Боинг -747, 767 и 737 и высокопрофессиональным персоналом компании.
- В 2004-2008гг., согласно международным прогнозам, среднегодовой темп роста глобальных авиаперевозок составит 5%. Основной вклад в увеличение объемов авиаперевозок будет приходиться на развивающиеся рынки: КНР, Россия, Восточная Европа, страны Персидского залива. За последние три года происходит динамичное увеличение объемов перевозок и пассажирооборота авиакомпаний РФ.
- Среднегодовой рост объемов перевозок в России в 2001-2004гг. – 6.2%, объемов пассажирооборота – 9.5%. Ключевой фактор увеличения – рост экономики РФ. Прогнозный темп роста рынка в 2005-2010гг. – 6.6% в год. Увеличение международного пассажирооборота будет происходить более быстрыми темпами (+8.7% в год).
- В 2006 году ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» планирует увеличить объем выручки не менее чем на 40% (14 млрд. рублей), расширить парк воздушных судов за счет 2-х Боинг-747, 2-х Ту-214, 2-х Боинг-737.
- В 2008 году авиакомпания планирует получить выручку от продаж на уровне 25 млрд. рублей и чистую прибыль на уровне 1.2 млрд. рублей.
- На протяжении 2002-2004гг. темп роста по EBITDA составлял в среднем 48.5%. По итогам 2005 года выручка компании достигнет 9.9 млрд. рублей.
- Деятельность ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» характеризуется высокими для авиакомпаний показателями рентабельности EBITDA и достаточно низким уровнем долга. По итогам 2004г. Долг/Активы – 0.3, при рентабельности EBITDA – 3.9%.
- Отрицательная величина собственного капитала ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» вызвана убытками прошлых лет (в основном курсовыми разницей конца 1998 начала 1999 годов), которые в настоящее время последовательно уменьшаются за счет высокой прибыльности. Прогнозируемый срок полного погашения – 2006 финансовый год.
- Средства, привлеченные при размещении облигаций, будут переданы ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» и направлены на финансирование расширения парка воздушных судов, в том числе на приобретение самолетов Боинг-747, Боинг-767 и выплату части авансовых платежей по лизингу самолетов Ту-214, развитие программы международных рейсов из Санкт-Петербурга, приобретение запасных частей и оборудования для эффективной и безопасной технической эксплуатации самолетов, расширение необходимой для последующего роста наземной инфраструктуры, а так же на оптимизацию текущего долга компании, прежде всего в части замещения дорогостоящих вексельных размещений, осуществленных в 2004-2005 годах, в качестве первого шага публичных заимствований.

Таблица 1. Основные финансовые показатели ОАО «АК «ТРАНСАЭРО»

РСУ, млн. руб.	2002	2003	2004	9М2005
Выручка	2340.0	4428.0	7511.0	6984.0
Активы	1848.0	1941.0	2076.0	4631.0
С.Средства	(1488.0)	(1429.0)	(1320.0)	(1181.0)
Долг, включая:	680.0	583.0	599.0	838.0
Кратк. кредиты и займы	546.0	41.0	599.0	430.0
Долг. кредиты и займы	134.0	542.0	0.0	408.0
Валовая прибыль	570.0	600.0	868.0	1019.0
EBITDA	133.5	206.9	293.5	343.6
Чистая прибыль	10.0	61.0	117.0	140.0
Долг/Активы (х)	0.4	0.3	0.3	0.2
Долг/Выручка (х)	0.3	0.1	0.1	0.1
Долг/EBITDA (х)	5.1	2.8	2.0	2.4
EBITDA/Проценты (х)	1.2	2.4	2.8	2.8
Рент. EBITDA (%)	5.7	4.7	3.9	4.9

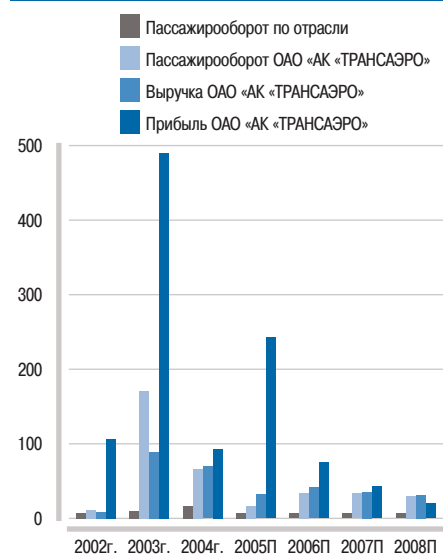
Источник: данные компании, ОАО АКБ «РОСБАНК»

Диаграмма 1. Темпы роста пассажирооборота лидеров рынка ГА РФ за 11 месяцев 2005г., (%)



Источник: публикации авиакомпаний в СМИ

Диаграмма 2. Темпы роста финансовых и производственных показателей ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» за 2002-2008Пгг., (%)



Источник: данные компании, ОАО АКБ «РОСБАНК»

Средства привлекаются для дальнейшего развития деятельности ОАО «Авиационная компания «ТРАНСАЭРО»

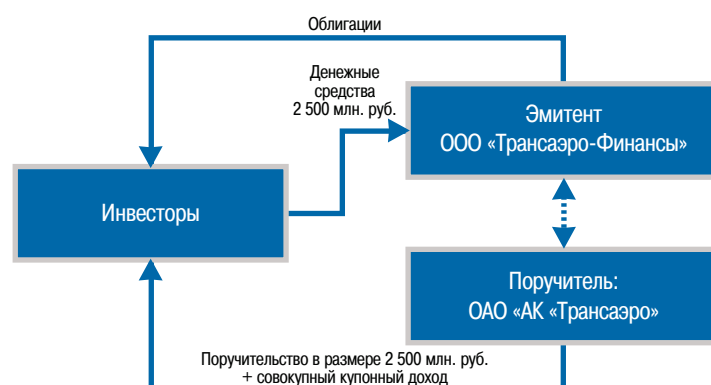
Структура займа обеспечивает максимальную прозрачность и привлекательность для инвесторов

Поручитель — один из признанных лидеров воздушного транспорта Российской Федерации, генератор крупных денежных потоков

Структура и основные параметры займа

- **Цели займа** — финансирование расширения парка воздушных судов, в том числе приобретение самолетов Боинг-747 и выплата части авансовых платежей по лизингу самолетов ТУ-214; приобретение запасных частей и оборудования для эффективной и безопасной технической эксплуатации самолетов, расширение необходимой для последующего роста наземной инфраструктуры, а также оптимизация текущего долга компании, прежде всего в части замещения дорогостоящих вексельных размещений, осуществленных в 2004-2005 годах в качестве первого шага публичных заимствований
- **Эмитент** — ООО «Трансаэро-Финансы»
- **Поручитель** — ОАО «АК «ТРАНСАЭРО»
- **Объем выпуска** — 2 500 000 000 рублей
- **Обеспечение** — поручительство в размере 2 500 000 000 рублей и совокупного купонного дохода
- **Срок обращения** — 1 092 дня (3 года)
- **Оферта** — 1.5 года
- **Длительность купонного периода** — 182 дня
- **Определение ставок купонов** — 1-й купон — на конкурсе, 2-й и 3-й купоны равны 1-ому, 4-6 купоны определяются решением уполномоченного органа эмитента в период со дня регистрации отчета об итогах выпуска до начала 4-6 купонных периодов соответственно
- **Организатор, Андеррайтер, Платежный агент и Агент по офертам** — ОАО АКБ «РОСБАНК»

Диаграмма 3. Структура займа



Источник: ОАО АКБ «РОСБАНК»

Выбранная структура займа позволит обеспечить максимальную прозрачность и привлекательность выпуска для инвесторов, а также наиболее полно и адекватно оценить имеющиеся структурные риски в рамках транзакции. В качестве поручителя по займу выступает ОАО «АК «ТРАНСАЭРО», которое непосредственно генерирует денежные потоки.

Объем 2.5 млрд. руб. является достаточным для возникновения ликвидного вторичного рынка облигаций ООО «Трансаэро-Финансы». Облигации ООО «Трансаэро-Финансы» предоставляют дополнительную возможность для диверсификации портфелей инвесторов, ориентирующихся на высокодоходные ценные бумаги ведущих российских авиакомпаний.

Общая информация и история развития

«ТРАНСАЭРО» — одна из первых частных авиакомпаний в истории России. Акционерное общество «Авиакомпания ТРАНСАЭРО» было учреждено в 1990г. и с момента создания стремится осуществлять свою деятельность, предлагая принципиально новый для нашей страны продукт, не уступающий мировым стандартам по уровню сервиса, безопасности и использованию самых передовых технологий.

Основными видами деятельности ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» являются авиаперевозки пассажиров и грузов как на международных, так и на внутренних линиях. Дополнительный доход компания получает от реализации коммерческих соглашений с авиакомпаниями Тайваня, сдачи в аренду самолета Ил-86, реализации билетов на рейсы других авиакомпаний, обучения авиационного персонала, сдачи в аренду системы бронирования билетов «Габриэль», сопровождения депортированных пассажиров.

В 2005 году авиакомпания совершала полеты в более 50 городов России и мира, среди которых Анадырь, Екатеринбург, Иркутск, Нижневартовск, Новосибирск, Петропавловск-Камчатский, Санкт-Петербург, Южно-Сахалинск, Актау, Алма-Ата, Астана, Атырау, Караганда, Чимкент, Киев, Одесса, Симферополь, Ташкент, Берлин, Франкфурт-на-Майне, Страсбург, Лондон, Эдинбург, Барселона, Аликанте, Тенерифе, Пальма-де-Майорка, Салоники, Турин, Генуя, Дубровник, Пула, Зальцбург, Пафос, Тель-Авив, Эйлат, Анталия, Монастир, Хургада, Шарм-эль-Шейх, Дубай, Гоа, Бангкок, Мале, Утапао, Сингапур, Куала-Лумпур, Денпасар, Гуаньчжоу, Санья, Монреаль, Пунта-Кана). Компания обладает большим лицензионным потенциалом, имея разрешения на регулярные полеты в целый ряд городов США, включая Чикаго и Бостон, в Бразилию (Рио-де-Жанейро), пять городов Китая, Австралию (Сидней и Мельбурн), ряд городов Европы. Таким образом, ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» становится авиакомпанией пяти континентов.

В условиях высокой конкуренции ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» занимает стабильное место в пятерке лидеров отечественной гражданской авиации. Так, в 2004 году удельный вес ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» в пассажирообороте составил 5.496%, т.е. авиакомпания занимала 5 место.

За период 2003-2004 годов воздушными судами ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» было перевезено 1 902 204 пассажира, в 2003 году — 559 530 и в 2004 году — 1 342 674. Выручка от реализации услуг за период 2003-2004гг. составила 11.9 млрд. руб., 4.4 млрд. руб. за 2003г. и 7.5 млрд. руб. за 2004г. Чистая прибыль составила 60.57 млн. руб. в 2003 году и 116.77 млн. руб. в 2004 году. На основании этих показателей ярко прослеживается положительная тенденция в развитии авиакомпании.

За 11 месяцев 2005 года пассажирооборот ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» составил 4 798 594.02 тыс. пкм (на 17% больше, чем за 11 месяцев 2004 года). Число перевезенных пассажиров составило 1 452 610 человек (на 16% больше чем за аналогичный период 2004 года). Перевезено 14 255.71 тонн грузов (рост составил 31%). Тоннокилометраж составил 502 262.80 тыс. ткм (рост 18%). Выполнено 11 369 рейсов.

За 11 месяцев 2005 года выручка от реализации ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» по сравнению с таким же периодом 2004 года выросла на 29.8% и составила 8.89 млрд. рублей. По итогам 2005 года ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» планирует, что ее выручка составит 9.9 млрд. руб., а чистая прибыль — около 400 млн. рублей по сравнению с 116.77 млн. руб. в 2004 году.

«ТРАНСАЭРО» — 15 лет
безупречной работы на рынке
авиаперевозок

Авиакомпания с мировым
уровнем безопасности и сервиса

«ТРАНСАЭРО» за счет
позитивной динамики развития
стабильно входит в число
пяти крупнейших российских
авиакомпаний

На долю «ТРАНСАЭРО»
приходится 5,8% общего
пассажирооборота гражданской
авиации России

Маршрутная сеть охватывает
25 стран мира и постоянно
расширяется за счет большого
лицензионного потенциала

Авиапарк «ТРАНСАЭРО»
состоит только из современных
воздушных судов иностранного
производства

«ТРАНСАЭРО» — единственная
авиакомпания в России,
обладающая наиболее полным
набором сертификатов
американских и европейских
авиационных властей на
самостоятельное техническое
обслуживание воздушных судов
«Боинг»

История развития

5 ноября 1991г. авиакомпанией «ТРАНСАЭРО» был выполнен первый полет – чартерный рейс по маршруту Москва – Тель-Авив – Москва.

В 1992г. «ТРАНСАЭРО» получила свой первый самолет – Ил-86, построенный по заказу авиакомпании с модифицированным интерьером и улучшенной компоновкой.

В январе 1993г. компания начала выполнять рейс Москва – Норильск – первый регулярный рейс негосударственной компании в России.

В апреле 1993г. «ТРАНСАЭРО» первой в нашей стране получила самолеты Boeing-737. Причем, сделано было это исключительно с помощью использования рыночных механизмов. Компания первой в России начала предоставлять сервис качественно нового уровня, в соответствии с нормами международных стандартов.

В 1993г. между Россией и Израилем заключается межправительственное соглашение о регулярном воздушном сообщении. В соответствии с ним «ТРАНСАЭРО» становится официальным регулярным авиаперевозчиком в Израиль.

В 1994г. «ТРАНСАЭРО» первой в России начала эксплуатацию самолетов Boeing-757. В этом же году открываются регулярные рейсы «ТРАНСАЭРО» в Новосибирск, Ташкент, Екатеринбург и Одессу.

С 1995г. начались регулярные полеты в Иркутск, Санкт-Петербург, Южно-Сахалинск, Франкфурт-на-Майне. В ноябре 1995г. был выполнен первый рейс «ТРАНСАЭРО» по маршруту Москва – Астана. Таким образом, «ТРАНСАЭРО» стало первой иностранной авиакомпанией, открывшей воздушное сообщение с будущей столицей Казахстана.

По итогам 1995 года 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.

В 1996г. авиапарк компании впервые пополняется дальнемагистральными самолетами DC-10, начинаются полеты в Лос-Анджелес. Достигнут рубеж 1.5 млн. пассажиров в год. Открылись регулярные рейсы по маршруту Москва – Караганда.

В 1997г. «ТРАНСАЭРО» становится первой российской авиакомпанией, которой Федеральная авиационная администрация США (FAA) выдает сертификат на право самостоятельного технического обслуживания самолетов американского производства. В этом же году «ТРАНСАЭРО» получает права регулярного перевозчика на Таиланд (Утапао).

По итогам 1997г. «ТРАНСАЭРО» становится третьим по объемам перевозок авиаперевозчиком России, входит в 100 крупнейших авиакомпаний мира и 100 крупнейших предприятий России с годовой выручкой – USD 330 млн.

В 1998г. «ТРАНСАЭРО» совершила первый кросс-полярный перелет Москва – Красноярск – Торонто – Нью-Йорк, начались первые полеты на Кипр (г. Пафос). Компания первой в России и второй в мире получила самолеты нового поколения Boeing-737-700. Флот компании достигает 17 самолетов, выполняются регулярные рейсы по 35 авиалиниям. Однако разразившийся финансово-экономический кризис в России ставит компанию на грань выживания.

В 1999г. Реализуется 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.

В 2000г. IATA признала компанию «ТРАНСАЭРО» мировым лидером в обеспечении безопасности авиационных перевозок и соблюдении иммиграционного законодательства. По данным корпорации Boeing «ТРАНСАЭРО» стало лидером по эффективности эксплуатации самолетов Boeing-737-700. В этом же году получен сертификат на самостоятельное обслуживание авиационной техники иностранного производства по европейской системе JAR-145. Открылись регулярные рейсы по маршрутам Москва – Страсбург, Москва – Атырау.

В 2001г. «ТРАНСАЭРО» перебазировалась в аэропорт «Домодедово» - самый современный и комфортабельный аэропорт России.

В 2002г. начинается новый позитивный цикл развития авиакомпании. «ТРАНСАЭРО» возвращается на рынок чартерных туристических программ и грузовых перевозок, на дальние маршруты и на внутренний рынок. Парк компании пополняется новыми воздушными судами: дальнемагистральными Boeing-767-200 и среднемагистральными Boeing-737-300. Компанией осуществляется первый в истории прямой рейс из Москвы в административный центр Тайваня – Тайбэй.

В 2003г. Авиапарк «ТРАНСАЭРО» увеличился за счет четырех самолетов Boeing-767 и одного Boeing-737, произошел более чем двукратный рост объемов перевозок. Компания возвращается в пятерку крупнейших авиаперевозчиков страны и становится лидером на рынке туристических перевозок. Самолеты компании выполняют полеты по 29 регулярным маршрутам и 25 чартерным направлениям. По итогам года «ТРАНСАЭРО» стала самой динамично развивающейся авиакомпанией России.

В 2004г. Началась успешная реализация совместной с Коммерческим Банком «Русский Банк Развития» программы по привлечению денежных средств посредством выпуска векселей ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» на общую сумму 1 710 млн. рублей. «ТРАНСАЭРО» стала самой быстроразвивающейся транспортной структурой России, лауреатом национальной премии в области бизнеса «Компания года 2004» в номинации «Транспорт». Пассажирооборот «ТРАНСАЭРО» увеличился по итогам года на 84%, число перевезенных пассажиров на 56%.

В 2005 году «ТРАНСАЭРО» стала первым в России, СНГ, Восточной и Центральной Европе эксплуатантом пассажирских самолетов Боинг-747. Подписаны контракты на лизинг воздушных судов Ту-214 и Боинг-737-800. «ТРАНСАЭРО» получила сертификат Европейских авиационных властей на право самостоятельного технического обслуживания воздушных судов Боинг-747. Открылись новые регулярные рейсы «ТРАНСАЭРО» из Москвы в Монреаль, Бангкок, Куала-Лумпур, Денпасар и из Санкт-Петербурга в Бангкок. Получены пять лицензий на регулярные полеты в Китай, а также лицензии на полеты в Рио-де-Жанейро, Сидней, Мельбурн, Калькутту, Абу-Даби. Компания стала лауреатом премии «Российский торговый Олимп» в номинации «За выдающиеся достижения в развитии воздушного транспорта» и Национальной премии транспортной отрасли России «Золотая Колесница» в главной номинации «Лидер Российского воздушного транспорта». Генеральный директор «ТРАНСАЭРО» стала лауреатом премии «Российский Национальный Олимп» в номинации «Лучший менеджер 2005 года».

В 2005 году «ТРАНСАЭРО»
становится крупнейшим
авиаперевозчиком Российской
Федерации в Юго-Восточную
Азию

Объемы международных перевозок в последние годы стабильно растут

Основные факторы подъема — рост мировой экономики и процесс глобальной интеграции

Рынок авиаперевозок

Международный рынок авиаперевозок

Развитие рынка международных авиаперевозок происходит циклично в зависимости от фазы развития мировой экономики.

Период 2001-2003гг. характеризовался крупнейшим за всю историю международных авиаперевозок спадом, основными причинами которого явились террористические атаки в США 11 сентября 2001г., обострение конфликтов на Ближнем Востоке, эпидемия атипичной пневмонии в Юго-Восточной Азии и затянувшийся спад в мировой экономике.

Первый год кризиса стал наиболее негативным для рынка международных авиаперевозок. Согласно данным Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) произошло снижение совокупной выручки авиакомпаний на 6.8% с USD 329 млрд. в 2000г. до USD 308 млрд. в 2001г., при этом чистая прибыль авиаперевозчиков упала более чем в четыре раза: с USD 3.7 млрд. (2000г.) и в 2001г. образовался убыток — USD 13 млрд.

За весь период спада с 2001 по 2003гг. один из ключевых показателей отрасли авиаперевозок — выручка на пассажирокилометр (RPK) — снизилась на 6% при сокращении количества перевезенных пассажиров на 5%.

В 2004г. большинство негативных факторов утратили свое влияние на состояние мировой индустрии авиаперевозок, ознаменовав начало фазы роста. В целом 2004г. характеризовался быстрым послекризисным ростом. Объем международных пассажирских перевозок за год вырос на 15.6%, показав рекордные темпы роста за последнее десятилетие. Рост был отмечен во всех регионах, при этом лидерами стали развивающиеся регионы: Юго-Восточная Азия, Ближний Восток, Восточная Европа. Основные факторы роста: наивысшие за последние 30 лет темпы увеличения мирового ВВП (на 5%), быстрое восстановление авиаперевозок в Азии после спада, вызванного эпидемией атипичной пневмонии, и увеличение пропускной мощности на ближневосточных маршрутах.

В 2004г. также произошло значительное увеличение ключевых отраслевых показателей. Выручка на пассажирокилометр выросла на 15.3% к уровню 2003г., полностью восстановившись от последствий спада и опередив докризисный уровень 2000 года на 8.8%. Коэффициент занятости пассажирских кресел в среднем составил 74.2%, что на 1 процентный пункт выше докризисного уровня 2000г.

В период 2005-2009гг. IATA прогнозирует среднегодовые темпы роста международных авиаперевозок на уровне 5.6%. Эта тенденция отражает цикличность мировой индустрии авиаперевозок и смену фазы быстрого послекризисного восстановления на устойчивое развитие в течение ближайших пяти лет.

Таблица 2. Прогноз среднегодовых темпов роста количества перевезенных пассажиров в 2005-2009гг., %

Маршрут	2005	2006	2007	2008	2009	Средние
Северо-Атлантический	5.0	5.2	5.4	5.3	5.5	5.3
Транстихоокеанский	7.4	5.3	5.9	6.2	4.0	5.8
Европейско-Азиатско-Тихоокеанский	6.8	6.2	5.5	5.4	5.6	5.9
Европейско-Ближневосточный	8.4	7.0	6.0	6.2	5.4	6.6
Европейско-Африканский	6.4	5.5	5.3	5.7	5.6	5.7
Внутренний Азиатско-Тихоокеанский	8.7	7.1	6.6	6.4	5.4	6.8
Североамериканский-Латиноамериканский	5.2	4.9	4.3	4.3	4.4	4.6
Внутренний Европейский	5.7	5.1	5.0	4.9	4.8	5.1
Внутренний Латиноамериканский	4.6	4.1	4.4	4.0	4.0	4.2
Ближневосточный-Азиатско-Тихоокеанский	8.9	7.1	6.4	5.9	5.5	6.7
Всего международные	6.7	5.7	5.5	5.4	5.1	5.6

Источник: IATA

Существуют различия в темпах роста по регионам. На развивающихся рынках, таких как китайский и индийский, ожидается более значительный рост перевозок до 6-7% в год, что обусловлено ожидаемым увеличением реально располагаемых доходов и ростом персональной мобильности населения. Объемы перевозок европейских авиакомпаний будут ежегодно увеличиваться в среднем на 5.2%. А на сформировавшемся рынке перевозок США рост не превысит 4.2%.

Основными драйверами роста в ближайшие годы станут прогнозируемый рост мировой экономики в целом, реализация политики большинства крупнейших авиаперевозчиков по сокращению издержек, расширение спектра услуг и рост количества рейсов, предлагаемых авиакомпаниями с низкими тарифами. Еще одним фактором роста станут все возрастающие процессы глобализации мировой экономики и внешнеторговой интеграции стран и регионов, что придаст значительный импульс росту деловых и частных перелетов.

Экономическая эффективность авиаперевозок в целом продолжает увеличиваться, растет пассажироместимость и грузоподъемность самолетов, а также доходы в расчете на одно место. Использование самолетов с большей пассажироместимостью расширит транспортные мощности авиакомпаний и поднимет показатель количества пассажиров, перевозимых за один рейс.

Основными факторами, сдерживающими развитие международной индустрии авиаперевозок, являются:

- продолжающийся рост цен на топливо;
- увеличение страховых тарифов и расходов на безопасность, ведущее к росту издержек авиаперевозчиков.

По прогнозам IATA объем авиаперевозок в течение ближайших 20 лет увеличится в 2.8 раза, а парк пассажирских и грузовых самолетов удвоится приблизительно до 22 тыс. единиц, причем 17.3 тыс. составят новые самолеты. Среднегодовые темпы роста воздушных перевозок в 2005-2013гг. будут увеличиваться в среднем на 6%, а в последующие 10 лет – на 4.6%.

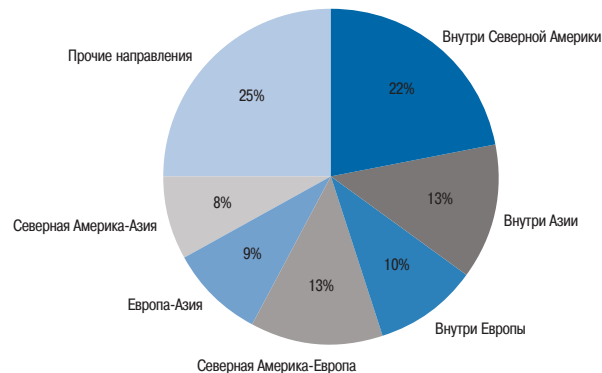
Северная Америка, Европа и Азия – три основных центра в географической структуре международных авиаперевозок. Лидером мировых авиаперевозок является уже сформировавшийся рынок внутренних перевозок в Северной Америке с долей 22% от общемирового объема воздушных перевозок. На долю внутренних авиаперевозок в Азии приходится 13%, на Европу – 10%. Межрегиональное сообщение между Северной Америкой – Европой, Северной Америкой – Азией и Европой-Азией занимает 13%, 8% и 9%, соответственно.

По прогнозам IATA объем
авиаперевозок в течение
ближайших 20 лет увеличится в
2.8 раза

Экономическая эффективность
авиаперевозок в целом
продолжает увеличиваться

Использование самолетов с большей пассажироместимостью расширит транспортные мощности авиакомпаний

Диаграмма 4. Географическая структура мирового пассажирооборота, 2002г., % от общей выручки на пкм



Источник: IATA

В соответствии с географической структурой глобальных авиаперевозок крупнейшими авиакомпаниями мира являются американские, европейские и японские перевозчики.

Конкуренция в международных авиаперевозках традиционно основывалась на двусторонних соглашениях между отдельными странами и их авиакомпаниями. Эти соглашения предоставляли «свободу воздушного пространства», в основном национальным авиакомпаниям и обычно на взаимной основе. Такие соглашения устанавливали, какой авиакомпании предоставляется право осуществления полетов, с какой регулярностью, какими самолетами и в какой аэропорт. Отсутствие таких соглашений полностью закрывало доступ на иностранные рынки.

Первые попытки либерализовать рынок воздушных перевозок были предприняты в 70-е гг. в США. Постепенно рынок был открыт для конкуренции, но только для внутренних авиаперевозок. В 1997г. в ЕС был создан единый рынок авиаперевозок. Европейские авиакомпании могут обслуживать любое направление в ЕС, если они обладают соответствующими правами на взлет и посадку в аэропортах. В отношении третьих стран все еще действуют двусторонние соглашения, заключенные отдельными странами ЕС.

Таким образом, в сфере международных авиаперевозок сохраняются конкурентные ограничения, поскольку право авиакомпаний на осуществление авиаперелетов регулируется двусторонними соглашениями и зависит от ее принадлежности. Двусторонние соглашения препятствуют слияниям в сфере авиаперевозок, поскольку компания теряет права на авиаперевозки в случае ее приобретения иностранным конкурентом.

Российский рынок авиаперевозок

Российский рынок авиаперевозок развивается сообразно тенденциям мирового рынка. По объемам пассажирских авиаперевозок Россия обходит большинство развивающихся стран, в то время как темпы роста отрасли сравнимы с аналогичными показателями наиболее динамично развивающихся рынков авиаперевозок. В будущем можно ожидать увеличения темпов роста в российской индустрии авиаперевозок благодаря положительным тенденциям в российской экономике и выгодному географическому положению страны (близость к таким быстрорастущим рынкам как Индия и Китай).

Таблица 3. Объемы перевозок пассажиров в 2003г. и прогноз увеличения на 2005-2008гг.

	Перевезенных пассажиров, 2003г., млн.	Среднегодовой рост количества перевезенных пассажиров по сравнению с предыдущим годом, 2005-2008гг.
Китай	21.9	12.5%
Польша	4.4	11.0%
Венгрия	4.4	9.6%
ОАЭ	17.7	9.3%
Чехия	5.9	9.1%
Россия	29.4	7.2%

Источник: IATA

Становление и формирование современного рынка авиаперевозок началось в России в 1991 году. На фоне общего дерегулирования экономики, приватизации и либерализации цен, в секторе авиаперевозок за несколько лет произошел переход от плановой системы хозяйственных отношений к рыночной.

Переход этот осуществлялся в сложных условиях (неблагоприятная макроэкономическая конъюнктура, ошибки быстрого реформирования) и, в конечном счете, негативно сказался на развитии сферы авиауслуг. С 1990 по 2000 гг. произошел резкий спад показателей деятельности воздушного транспорта, аналогов которому не было в мировой истории гражданской авиации. За период 1990-2000гг. пассажирооборот российской авиационной индустрии снизился почти в три раза.

Постепенно с 2000 года российский рынок авиаперевозок начал восстанавливать утраченные позиции. По итогам 2004г. на его долю приходится 19.9% в структуре пассажирооборота России. Последние три года на рынке авиаперевозок прослеживается положительная динамика. Основным фактором устойчивого роста выступает стабильное развитие российской экономики в целом. Емкость рынка в 2004г. составила USD 6.2 млрд., увеличившись более чем на треть к уровню 2003г. (USD 4.5 млрд.).

Несмотря на падение спроса на направлениях Ближнего Востока и Южной Европы в марте-мае 2003г., вызванное войной в Ираке и эпидемией атипичной пневмонии в Азии, по итогам года российские авиаперевозчики увеличили объем перевозок пассажиров на 5.1% (+29.4 млн. пассажиров), а в 2004г. произошло увеличение еще на 7.2% или 31.5 млн. пассажиров.

Пассажирооборот в 2004г. увеличился на 9% до 76.6 млрд. пкм., при этом темпы роста на международном и внутреннем рынках показали почти одинаковую динамику. Международные чартерные перевозки по итогам года продемонстрировали наиболее значительные темпы развития – 18%.

Последние три года
на российском рынке
авиаперевозок прослеживается
положительная динамика

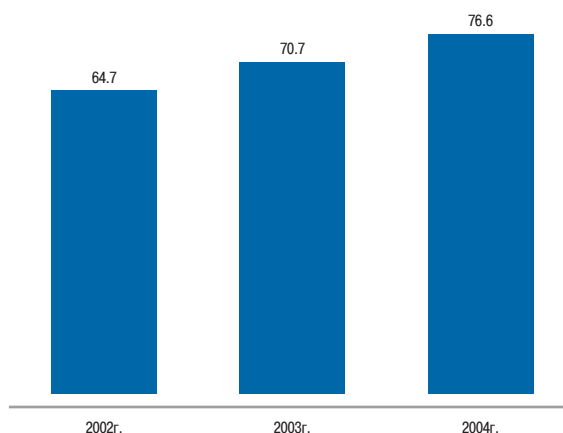
Темпы роста отрасли сравнимы
с аналогичными показателями
наиболее динамично
развивающихся рынков
авиаперевозок

Темпы роста производственных и финансовых показателей «ТРАНСАЭРО» за последние три года являются самыми высокими среди крупнейших авиаперевозчиков России

Компания обладает наиболее сбалансированным и эффективным парком дальнемагистральных и среднемагистральных воздушных судов иностранного производства, расход топлива которых составляет лишь 60 -70% по сравнению с российскими самолетами аналогичного класса.

Перспективы развития флота «ТРАНСАЭРО» укрепит ее позиции в группе лидеров отечественного воздушного транспорта

Диаграмма 7. Динамика пассажирооборота авиаперевозок в России в 2002-2004гг., млрд. пкм.



Источник: Госкомстат, Госавиаслужба

Большая часть пассажирооборота в период 1998-2002гг. приходилась на внутренние авиаперевозки с тенденцией к постепенному снижению их доли с 58.7% в 1998г. до 50.2% в 2002г. А уже в 2004г. удельный вес международных перевозок в структуре пассажирооборота превысил долю внутренних.

Среднегодовые темпы роста российского рынка авиаперевозок в ближайшие пять лет прогнозируются на уровне 8.2%, при этом основными факторами роста станут стабильное развитие российской экономики и увеличение располагаемых доходов населения. Средние темпы роста международного пассажирооборота достигнут 8.7%, опережая темпы роста на внутренних направлениях, которые составят 7.7%.

По оценкам аналитиков в период 2004-2010гг. рост ВВП на один процент будет сопровождаться ростом в 1.4% в индустрии пассажирских авиаперевозок.

На рынке российских авиаперевозок оперирует много компаний. Однако, начиная с 1994 года, их количество стремительно сокращается. Так, если по состоянию на 1994г. в реестре Федерального Агентства Воздушного Транспорта (ФАВТ) было зарегистрировано 393 авиакомпании, то уже к началу 2005 их количество снизилось до 200.

85% общего объема перевозок выполняется 23 авиакомпаниями. На фоне роста перевозок в отрасли продолжится увеличение доли рынка наиболее крупных операторов, которым к настоящему времени уже удалось занять достаточно прочные позиции. Наиболее прочными позициями обладают «системные», «сетевые» перевозчики, денежные потоки которых поступают не от обслуживания одного маршрута, а от обслуживания широких, интегрированных маршрутных сетей в РФ и за рубежом.

Более мелкие авиакомпании будут вынуждены либо увеличивать собственную маршрутную сеть, либо присоединяться к крупным участникам рынка. Ожидается, что к 2008-2010 году на рынке российских авиаперевозок останется не более 45-57 операторов. К этому времени федеральное значение будут иметь не более 5-7 авиакомпаний, в то время как остальные будут вынуждены довольствоваться статусом локальных или узкоспециализированных.

Воздушный парк российских авиаперевозчиков по состоянию на 01.01.05г. состоял в совокупности из 5661 единицы авиатехники. При этом количество магистральных воздушных судов (Ил-96-300, Ил-86, Ил-62, Ту-214, Ту-204, Ту-154Б, Ту-154М, Ту-134, Як-42, Як-40, Ан-24, Ил-18, Ан-74) составляло 1404, в

то время как по состоянию на 01.01.05г. эксплуатировалось всего 82 воздушных судна иностранного производства (в основном различные модификации Boeing и Airbus).

Таблица 4. Парк ВС авиаперевозчиков РФ на 01.01.05.

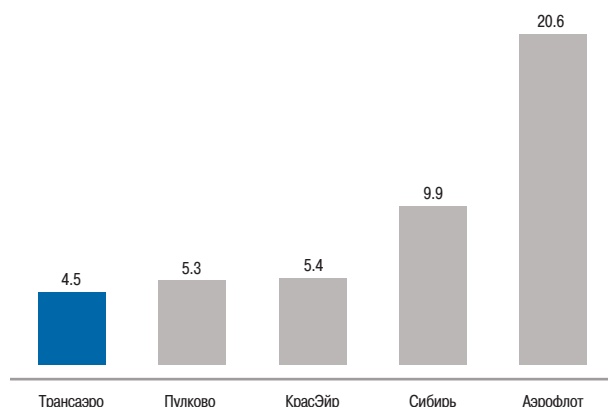
Тип ВС	Количество
Магистральные ВС	1 404
ВС зарубежного производства	82
Грузовые самолеты	377
Легкие и деловые самолеты	1 880
Вертолеты	1 918
Воздушный парк, всего	5 661

Источник: данные компании, ОАО АКБ «РОСБАНК»

Из лидеров рынка российских авиаперевозок самостоятельных авиакомпаний крупнейшим на начало 2005 года были ОАО «Аэрофлот» – 96 судов, ОАО «Домодедовские авиалинии» – 30, ОАО «Авиакомпания «Сибирь» – 51, ФГУАП «Пулково» – 40, ОАО «КрасЭйр» – 33, ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» – 16.

По итогам 2004 года в пятерку крупнейших авиакомпаний вошли ОАО «Аэрофлот», ОАО «Авиакомпания «Сибирь», ОАО «КрасЭйр», ФГУАП «Пулково» и ОАО «АК «ТРАНСАЭРО».

Диаграмма 8. Пассажирооборот лидеров российских авиаперевозок в 2004г., млрд. пкм.



Источник: данные компании, ОАО АКБ «РОСБАНК»

Аэрофлот. Лидер по объемам перевозок в 2004г. Она перевезла 6 862 млн. пассажиров (рост на 17.4% к 2003г.) и 146.7 тыс. тонн почты и грузов, выполнив 20.6 млрд. пкм. и 2.75 млрд. ткм. (+21,8%). Налет часов по всему парку воздушных судов увеличился на 20.5%. Процент занятости пассажирских кресел соответствует уровню 2003г. и составляет 69%. Коммерческая загрузка выросла на 1.2% – до 58.2%.

Компания имеет вполне определенное позиционирование с хабом в московском аэропорту Шереметьево. Его задача обеспечивать собственный международный трансфер из регионов РФ и обслуживать прямые московские потоки. Для целей трансфера «Аэрофлот», как правило, стремится иметь сообщения с частотами не менее двух в день. Авиакомпания абсолютно не ограничена в тарифной политике на внутреннем рынке, поскольку расценивает его как вспомогательный сегмент. В целом, убыточность «Аэрофлота» на внутренних линиях в 2004г. составляет более 35%, но субсидируется из сторонних источников. В то же время, менеджмент «Аэрофлота», как правило, всегда адекватно реагирует на предложения, повышающие эффективность полетов. Компания имеет эффективный парк

самолетов. Пользуется таможенным освобождением на ввезенные импортные самолеты.

Сибирь. Компания выполнила в 2004 году 30 тысяч рейсов, на которых перевезла 3.75 млн. пассажиров, что на 10.3% больше, чем в 2003 г. При этом 64.8% от общего числа пассажиров было перевезено на внутренних воздушных линиях, 35.2% – на международных. Пассажирооборот вырос по сравнению с 2003г. на 6.7% и составил почти 9.9 млрд пкм. Объем перевезенных грузов и почты увеличился на 9% и составил 22 906 тонн. Правда, при этом занятость кресел в прошедшем году составила 73.6%, коммерческая загрузка – 68.8%, что ниже уровня 2003г. на 5.8% и 6.6%, соответственно. Снижение загрузки стало следствием уменьшения доли чартерных рейсов и открытия большого числа новых регулярных маршрутов.

По сетевому позиционированию компания близка к «Аэрофлоту». Хаб – Москва Домодедово. Отличие состоит в значительно меньшем присутствии АК «Сибирь» на международных линиях от Москвы. В то же время, «Сибирь» базирует часть флота в региональных филиалах (Новосибирск, Иркутск, и др.), выполняя оттуда перевозки, ориентированные на базовые потоки регионов, но не на трансфер через эти пункты. Главные объемы перевозок формируют прямые потоки Москва-регионы. Динамично прирастает международный сегмент (регулярных и чартерных линий из Москвы и регионов). Имеет парк большой провозной емкости, состоящий в основном из низкоэффективных воздушных судов.

Пулково. Третье предприятие по объемам работ на отечественном авиарынке по итогам 2004г. За 12 месяцев 2004г. собственным парком авиакомпании было перевезено 2.7 млн. пассажиров, т.е. на 12.3% больше, чем за аналогичный период 2003г. В том числе на внутренних линиях перевезено 1.35 млн. пассажиров (на 7.8% больше, чем за аналогичный период прошлого года). На международных линиях и линиях в страны СНГ – 1.35 млн. (+17.2%). В 2004г. собственным парком авиапредприятия перевезено 9364.2 тонн грузов (на 9.5% больше, чем в 2003г.), в том числе на внутренних линиях – 7677.4 тонн (+9.6%), на международных линиях и линиях СНГ – 1 686.8 тонн (+9.4%).

Компания сосредоточена на обслуживании обособленного базового рынка и развитии в С.-Петербурге крупного международного хаба. «Пулково» обладает широким набором международных прав от С.-Петербурга. Основная проблема компании – неэффективный парк.

КрасЭйр. За 12 месяцев 2004г. воздушными судами «КрасЭйр» перевезено около 2 млн. человек (+36.7% к итогу за 12 месяцев 2003 г.). Выполняя регулярные и чартерные рейсы, воздушные суда перевозчика провели в воздухе почти 46.7 тыс. часов (+30%), из которых 21.7 тыс. – на международных воздушных линиях (+63%). Коэффициент занятости пассажирских кресел составил 79,6% (+0,4% к уровню 2003 г.).

Компания имеет вполне определенное позиционирование с хабом в Красноярске. Обладает широкой системной маршрутной сетью, за счет чего продукт ОАО «КрасЭйр» доступен для всех без исключения регионов РФ. Сравнительно с типичной региональной авиакомпанией обладает более высокой степенью использования провозных мощностей и экономической эффективностью перевозок.

«ТРАНСАЭРО». Пассажирооборот в 2004г. увеличился на 67% до 4.493 млрд. пкм., число перевезенных пассажиров достигло отметки в 1 342 млн (+56%). В течение года было выполнено 12.5 тыс. рейсов (+53%). Столь же внушительны

и грузовые работы – 12.1 тыс. тонн грузов (+57%), при этом тоннокилометраж увеличился на 65%. Чистая прибыль по итогам 2004г. составила около 120 млн. рублей (в 2003г. – 60.6 млн).

Компания обладает сбалансированным эффективным парком: воздушные суда большой вместимости (Боинг-747, Боинг-767, Боинг-737). «ТРАНСАЭРО» – единственная российская авиакомпания, обладающая парком, целиком состоящим из воздушных судов иностранного производства, расход топлива которых составляет лишь 60 -70% по сравнению с российскими самолетами аналогичного класса. «ТРАНСАЭРО» пользуется освобождениями по таможенным платежам и НДС на взятую в лизинг иностранную авиатехнику.

В планах компании – пополнение парка воздушных судов за счет самолетов Боинг-747 и Боинг-737-800. Подписан договор с «Финансовой лизинговой компанией», предусматривает передачу в лизинг «ТРАНСАЭРО» до 2007 года 10 лайнеров Ту-214, которые будут построены на ФГУП «Казанское авиационное производственное объединение им. Горбунова».

«ТРАНСАЭРО» — современная компания, впитавшая лучший опыт мировой и российской гражданской авиации

Приоритеты деятельности:
Клиент, Безопасность,
Стабильность, Современность,
Открытость

Миссия компании: быть лидером
в постоянно меняющемся мире

Миссия и стратегия развития

Образованная в 1991 году «Авиационная компания «ТРАНСАЭРО» является современной компанией, впитавшей лучший опыт гражданской авиации России и постоянно использующей в своей деятельности международные стандарты.

В основе корпоративной культуры авиакомпании «ТРАНСАЭРО» лежит философия, определяющая приоритеты деятельности всех сотрудников компании:

- Клиент
- Безопасность
- Стабильность
- Современность
- Открытость

Клиент — наш главный приоритет. Мы работаем, чтобы удовлетворить потребности и желания наших клиентов. Наше расписание строится так, чтобы наши клиенты могли совмещать деловые поездки и поездки на отдых.

Безопасность — всегда была и остается основной задачей авиакомпании. Современные самолеты, квалифицированные пилоты и авиатехники, экипажи пассажирской кабины, прошедшие специальную подготовку, управление качеством — все нацелено на обеспечение безопасности полетов.

Стабильность — мы работаем на рынке авиаперевозок с 1991 года. Мы планируем работать на нем долго. Мы прошли через взлеты и падения российской экономики, доказав способность работать эффективно в любых условиях. Мы используем наш опыт для непрерывного роста.

Современность — мы всегда идем в ногу со временем и на шаг впереди. Мы несем международные стандарты в Россию. Наша работа служит для других эталоном.

Открытость — мы открыты для сотрудничества. Мы открыты для наших клиентов, мы открыты для наших партнеров, мы открыты для России, мы открыты для всего мира.

Миссия компании заключается в том, чтобы быть лидером в постоянно меняющемся мире. Быть лидером — это умение оценивать перемены и на основании накопленного опыта успешно управлять будущим.

Общая стратегия компании на 2006-2009 года подразумевает продолжение роста объема перевозок пассажиров во всех сегментах (пассажирские и грузовые, регулярные и туристические, международные и внутренние) при повышении интегрального качества продукта, дальнейшее увеличение финансово-экономической эффективности деятельности. Данная стратегия будет реализовываться, в том числе путем открытия полетов из других крупнейших городов помимо Москвы. Так, в 2005 году открыт первый регулярный рейс Санкт-Петербург — Бангкок. Необходимым элементом реализации стратегии является увеличение парка воздушных судов в среднем на шесть-семь единиц в год. Приоритетом развития маршрутной сети будут дальние рейсы, выполняемые на самолетах сверхбольшой и большой вместимости, а также обслуживание массовых рынков туризма и отдыха.

Значительный рост парка воздушных судов диктует необходимость развития наземной инфраструктуры его обслуживания (оборудования, запасных частей,

технологий). «ТРАНСАЭРО» обладает всеми необходимыми международными сертификатами для самостоятельного технического обслуживания находящихся в эксплуатации воздушных судов.

В области регулярных рейсов средней и малой дальности авиакомпания планирует увеличить частоту полетов и довести ее до ежедневного рейса на тех маршрутах, где ежедневного рейса пока нет и до 10-14 рейсов в неделю на тех маршрутах, где есть ежедневные рейсы.

Также будет реализована программа дальнейшего повышения качества продукта, предлагаемого пассажирам в бизнес-классе. В 2005 году завершена перекомпоновка салонов бизнес-класса на всех воздушных судах типа Боинг-737. Они будут оборудованы новыми креслами, стандарты комфортности которых приближаются к первому классу. Все это поможет сделать еще более привлекательными путешествия на основных деловых направлениях авиакомпании, таких как Лондон, Тель-Авив, Казахстан, Украина, российские города Сибири и Дальнего Востока.

Внимание будет уделяться дальнейшему развитию грузовых перевозок. Компания, не имея в своем парке ни одного специализированного грузового воздушного судна, вошла в десятку крупнейших грузовых перевозчиков России.

Все действия будут направлены на то, чтобы во все большей степени удовлетворять растущий спрос на услуги авиакомпании со стороны деловых пассажиров, клиентов и партнеров, включая туроператоров, обеспечивать высокие темпы роста (не менее 20% в год) и эффективность финансово-хозяйственной деятельности.

Продолжение роста объема перевозок пассажиров во всех сегментах

Развитие наземной инфраструктуры

Повышение качества продукта

Эффективная система
управления

Представительный Совет
директоров

Структура собственности и корпоративное управление

ОАО «Авиационная компания «ТРАНСАЭРО» учреждена в организационно-правовой форме открытого акционерного общества. Органами управления авиакомпании, как открытого акционерного общества, являются Общее собрание акционеров, Совет директоров, Правление, Генеральный директор (Председатель правления).

Основными акционерами ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» являются:

- Плешаков А.П. — 32.81%;
- ЗАО «Борей-2» — 19.99%;
- ЗАО «Ратмир+» — 12.11%;
- ООО «ПУЭЛА» — 11.05%;
- Плешакова О.А. — 8.08%.

Состав Совета директоров ОАО «Авиационная компания «ТРАНСАЭРО» и краткие сведения о его участниках приводятся в таблице ниже.

Таблица 5. Состав Совета директоров и краткие сведения о его участниках

Фамилия, имя, отчество	Должность / биография
АНДРЕЕВ Андрей Константинович	Член Совета директоров Год рождения: 1934 Образование: высшее техническое Период: 1991 — по настоящее время Иные должности, включая должности в органах управления других организаций: Советник Совета директоров ОАО «Центр производственно-диспетчерских услуг гражданской авиации «Аэротранс» Доля в уставном капитале: доли не имеет
АНОДИНА Татьяна Григорьевна	Член Совета директоров Год рождения: 1946 Образование: высшее техническое, доктор технических наук, профессор, Лауреат государственных премий в области науки и техники, заслуженный деятель науки Период: 1991 — по настоящее время Иные должности, включая должности в органах управления других организаций: Председатель Межгосударственного авиационного комитета Доля в уставном капитале: 3.25%
ЗАЙЦЕВ Геннадий Николаевич	Член Совета директоров Год рождения: 1938 Образование: высшее техническое Период: 2003 - наст. время Иные должности, включая должности в органах управления других организаций: Советник руководителя федерального органа надзора в сфере транспорта Доля в уставном капитале: доли не имеет
ПЛЕШАКОВ Александр Петрович	Председатель Совета директоров Год рождения: 1964 Образование: высшее техническое, кандидат технических наук Период: 1991 - по настоящее время Должность: Заместитель Генерального директора ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» Доля в уставном капитале: 32.81%
ПЛЕШАКОВА Ольга Александровна	Член Совета директоров Год рождения: 1966 Образование: высшее техническое, кандидат технических наук Период: 2001 — по настоящее время Должность: Генеральный директор, Председатель Правления ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» Доля в уставном капитале: 8.08%
СОШНИКОВ Игорь Викторович	Член Совета директоров Год рождения: 1956 Образование: высшее экономическое, кандидат экономических наук Период: 2001 — по настоящее время Иные должности, включая должности в органах управления других организаций: Первый заместитель Губернатора Орловской области Доля в уставном капитале: доли не имеет

ТЕРЕЩЕНКО Сергей
Александрович

Член Совета директоров

Год рождения: 1951
Образование: высшее экономическое, кандидат экономических наук
Период: 2001 - настоящее время
Иные должности, включая должности в органах управления других организаций:
Председатель Правления ОАО «Международный фонд «Интеграция», Заместитель
Председателя Ассамблеи народов Казахстана
Доля в уставном капитале: доли не имеет

ХАСИС Лев Аронович

Член Совета директоров

Год рождения: 1966
Образование: высшее техническое, экономическое
Период: 2005 — по настоящее время
Иные должности, включая должности в органах управления других организаций:
Председатель Совета директоров ЗАО «Бенатол Рус», Член Совета директоров
ООО «Ланкор», Член Совета директоров ООО «Столичная Торговая компания», член
Совета директоров ЗАО «TDS Logistic», Член Совета директоров ЗАО «ТВК Авиапарк»,
Председатель Совета директоров ЗАО «ПЕРЕКРЕСТОК»
Доля в уставном капитале: 0.48%

ЧЕРНОВ Олег
Дмитриевич

Член Совета директоров

Год рождения: 1951
Образование: высшее техническое, профессор, академик и Первый вице-президент
Академии проблем безопасности, обороны и правопорядка
Период: 2004 - наст. время
Иные должности, включая должности в органах управления других организаций: первый
заместитель Генерального директора ЗАО «Глобалстройинжиниринг»
Доля в уставном капитале: доли не имеет

ШУБНИКОВ Борис
Васильевич

Член Совета директоров

Год рождения: 1941
Образование: высшее юридическое
Период: 2004 - наст. время
Иные должности, включая должности в органах управления других организаций:
Помощник Председателя Межгосударственного авиационного комитета

Источник: данные компании, ОАО АКБ «РОСБАНК»

Функции единоличного исполнительного органа ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» исполняет Генеральный директор. В настоящее время должность Генерального директора занимает Ольга Александровна Плешакова.

Диаграмма 9. Организационная структура компании



Источник: данные компании, ОАО АКБ «РОСБАНК»

Стратегия кадровой политики ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» заключается в укомплектовании служб предприятия квалифицированным персоналом, в организации системы подготовки и повышения квалификации персонала. Авиакомпания с 1994 года располагает собственным сертифицированным Центром обучения, что обеспечивает высокое качество подготовки и профессиональный уровень служащих.

Кадровая политика,
обеспечивающая
укомплектование всех структур
авиапредприятия персоналом
высшей квалификации

Один из узнаваемых брендов в России

Авиакомпания для бизнеса и отдыха

Самый высокий уровень сервиса на земле и в воздухе

Работа в сегменте наиболее доходных и быстроразвивающихся международных авиаперевозок

Большой пакет лицензий на право осуществления регулярных рейсов

Парк воздушных современных самолетов иностранного производства, отличающихся высокой топливной эффективностью и полностью соответствующих всем международным требованиям по безопасности и экологии

Персонал, обеспечивающий лидирующие позиции в области безопасности и качества продукта

Конкурентные преимущества

Компания имеет один из самых узнаваемых брендов (наряду с брендом «Аэрофлот») на российском рынке регулярных авиаперевозок. Причем данный бренд известен не только в России, но и за рубежом, что позволяет компании привлекать в качестве клиентов известные транснациональные корпорации, отличающиеся жесткой процедурой риск-менеджмента в вопросах выбора авиаперевозчика для своих сотрудников.

Несмотря на острую конкуренцию в области авиаперевозок, компания занимает свою нишу, позиционируя себя как «авиакомпания для бизнеса и отдыха» и ориентируясь на клиентов со средним и выше среднего уровнем дохода, предоставляя им высокий уровень сервиса на земле и в воздухе, за счет чего уровень эластичности спроса на услуги компании ниже, чем у других перевозчиков, ориентирующихся на массовый спрос. Это позволяет Авиакомпании «ТРАНСАЭРО» частично компенсировать рост расходов.

Свою основную деятельность компания ведет в сегменте международных авиаперевозок, которые отличаются более высокими темпами роста по сравнению с внутренними перевозками, и имеют более высокую доходность. Кроме того, в условиях жесткого межгосударственного регулирования и квотирования международных авиаперевозок важным конкурентным преимуществом компании является наличие большого пакета лицензий на право осуществления регулярных рейсов.

В условиях постоянного роста цен на авиатопливо и введения ограничений Международными авиационными властями по уровню шума на местности важным конкурентным преимуществом компании является парк воздушных судов, состоящий из современных самолетов иностранного производства, отличающихся высокой топливной эффективностью и полностью удовлетворяющих условиям главы 4 приложения 16 к Чикагской конвенции ИКАО.

Также необходимо отметить высококвалифицированный и опытный персонал, обеспечивающий лидирующие позиции в области безопасности и качества продукта и имеющий сертификаты, в том числе международные, на техническое обслуживание воздушных судов западного производства, эксплуатируемых в компании.

«ТРАНСАЭРО» – авиакомпания пяти континентов

В настоящее время маршрутная сеть охватывает более 50 пунктов назначения в 25 странах мира. Компания традиционно делает ставку на более рентабельные международные регулярные и чартерные авиаперевозки, что нашло отражение в географии ее маршрутов.

Расположение базового аэропорта ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» – Домодедово, позволяет компании эффективно конкурировать с другими лидерами российского рынка авиаперевозок.

Диаграмма 10. География маршрутной сети ОАО «АК «ТРАНСАЭРО»



Источник: данные компании, ОАО АКБ «РОСБАНК»

С самого начала ее создания маршрутная сеть ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» расширяется по направлениям и частотам по мере роста спроса. Авиакомпания проводит активный маркетинг, стимулируя рынок растущим предложением, традиционно высоким качеством услуг и эффективностью.

Маршрутная сеть ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» позволяет с максимальной эффективностью использовать как прямые, так и трансферные перевозки на самых перспективных направлениях – таких, как американское, европейское, ближневосточное, азиатско-тихоокеанское.

Постоянное развитие
маршрутной сети

Уникальные возможности
трансферных перевозок

Присутствие на всех наиболее
перспективных рынках
авиационных перевозок

Самая клиентоориентированная
авиакомпания России

Уникальный для России авиапарк

Единственный эксплуатант
пассажирских самолетов Боинг-
747

Приоритет –
дальнемагистральные
воздушные суда

Парк воздушных судов

ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» в отличие от остальных ведущих российских авиаперевозчиков, получивших в собственность после распада советского «Аэрофлота» самолеты и авиационно-технические базы, создавалась с нуля. Поэтому формирование парка воздушных судов шло в основном на базе договоров лизинга. Единственное воздушное судно, которое имеется в собственности компании – Ил-86, было приобретено в 1992 году за счет кредитных средств.

Для дальнейшего развития компании необходимо было расширять парк воздушных судов. Однако к тому времени российская авиастроительная отрасль находилась в глубоком упадке, новые самолеты практически не выпускались. Поэтому было принято решение ориентироваться на ВС западного производства, которые отличались более высокой эффективностью как в части интенсивности эксплуатации, так и в части расхода топлива.

За 12 лет ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» освоила и успешно эксплуатировала 11 типов воздушных судов: Ил-86, Боинг-747-200, Боинг-767-300, Боинг-767-200, DC-10, Эрбас А-310, Боинг-757, Боинг-737-700, Боинг-737-400, Боинг-737-300, Боинг-737-200.

Перед дефолтом 1998 года парк ВС компании состоял из 17 воздушных судов: 5 Боинг 737-200; 2 Боинг 737-700; 5 Боинг 757-200; 1 Боинг 767-300; 3 DC -10-30; 1 Ил-86.

Однако после резкого падения курса рубля у компании увеличились обязательства по лизинговым платежам, которые были номинированы в долларах США, и снизилась выручка из-за ощутимого снижения спроса на авиаперевозки. Руководством компании был разработан план преодоления кризиса, инструментом реализации которого стала реструктуризация парка ВС и маршрутной сети. В компании остались только среднемагистральные самолеты вместимостью около 100 -110 пассажиров - 5 Боинг 737-200; 2 Боинг 737-700.

Используя ситуацию с резко снизившимися после американских событий 11 сентября 2001 года лизинговыми ставками и достаточно большим предложением самолетов на рынке, авиакомпания в 2002 году приступила к кардинальной модернизации парка воздушных судов, заменив старые самолеты Б-737-200 на Б-737-300, способные летать без ограничений по всем линиям авиакомпании, а также коммунальные по емкости с самолетами Б-737-700, что привело к унификации парка узкофюзеляжных самолетов. Кроме того, были взяты в лизинг два самолета Б-767-200, что позволило стать одной из трех авиакомпаний в России, имеющей широкофюзеляжные дальнемагистральные воздушные суда, а также резко расширить конкурентоспособные и рыночные возможности компании.

За прошедшие три года компания последовательно расширяла свой парк воздушных судов, отдавая предпочтения двум типам ВС – среднемагистральным Боинг-737 и дальнемагистральным Боинг-767. Действуя в рамках своей стратегии по увеличению дальнемагистральных перевозок, компания в 2005 году первой в России, СНГ, Восточной и Центральной Европе пополнила свой парк пассажирскими самолетами Боинг-747 – самыми большими по вместимости и дальности полета пассажирскими самолетами, эксплуатируемыми в настоящее время. Кроме того, в 2005 году с «Финансовой лизинговой компанией» был подписан договор о лизинге воздушных судов Ту-214. Сделка одобрена общим собранием акционеров ОАО «АК «ТРАНСАЭРО». Авиакомпания произвела все необходимые авансовые платежи за первое воздушное судно, которое пополнит ее парк в 2006 году.

Таблица 6. Текущий и планируемый парк ВС ОАО «АК ТРАНСАЭРО» за 2001-2008гг.

Тип ВС	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
ИТОГО ПАРК	5	8	11	15	16	23	32	42
Среднемагистральные	5	6	5	8	6	10	14	19
Боинг 737 (всех модификаций)	5	6	5	8	6	8	9	11
Ту-214	-	-	-	-	-	2	5	8
Дальнемагистральные	0	2	6	7	10	13	18	23
Боинг 767 (всех модификаций)	-	2	6	7	7	7	9	12
Боинг 747	-	-	-	-	3	6	9	11

Источник: данные компании, ОАО АКБ «РОСБАНК»

Планы развития парка воздушных судов ОАО АК «ТРАНСАЭРО» в ближайшие три года призваны решить следующие основные задачи:

- построение оптимального состава и структуры парка воздушных судов, согласованных с требованиями сети маршрутов и системой технического обслуживания;
- унификация парка воздушных судов в целях получения экономии эксплуатационных расходов;
- обеспечение единых стандартов качества продукта по всему парку воздушных судов компании.

Решение указанных задач будет осуществляться по следующим основным направлениям:

- Дальнемагистральные воздушные суда. Исходя из приоритетов своего развития, компания намерена делать акцент на увеличении парка за счет судов данного типа. Так, к 2008 году планируется наличие 12 самолетов типа Боинг–767 и 11 самолетов типа Боинг – 747.
- Развитие парка среднемагистральных самолетов. В сегменте среднемагистральных ВС планируется увеличение парка за счет аренды дополнительных самолетов типа Боинг 737 400-ой и 800-ой модификаций, их количество к 2008 году должно составить 11 единиц. Кроме того, к 2008 году планируется получение порядка 8 самолетов Ту-214 по договору с «Финансовой Лизинговой Компанией».

Среднемагистральные самолеты
нового поколения

Надежные источники доходов

Маршруты по всему миру

Лидер туристических перевозок

В числе крупнейших грузовых
авиаперевозчиков России

Операционная деятельность

Основным видом деятельности ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» является осуществление авиационных перевозок пассажиров и грузов на регулярных и чартерных линиях. Кроме того, компания оказывает услуги по передаче в аренду воздушных судов, предоставлению доступа к системе бронирования «Gabriel», организации беспрошленной торговли на бортах ВС, продаже авиабилетов на рейсы других авиакомпаний в рамках договоров Interline, обучению авиационного и коммерческого персонала, сопровождению депортированных пассажиров, а также консультационные услуги.

Регулярные пассажирские перевозки. В 2005 году авиакомпания выполняла регулярные полеты по 36 авиалиниям из которых внутренние – 8 линий, международные – 28 линий. По сравнению с 2004 годом количество перевезенных пассажиров на регулярных рейсах выросло на 8 %, пассажирооборот увеличился на 17%. Более сильный прирост пассажирооборота по сравнению с ростом пассажиров связан с ориентацией компании на дальнемагистральные рейсы. В течение 2005 года был открыт целый ряд новых международных авиалиний. Трансатлантический рейс Москва-Монреаль и целый ряд направлений в Юго-Восточной Азии – из Москвы в Бангкок, Куала-Лумпур, Денпасар и из Санкт-Петербурга в Бангкок.

Нерегулярные пассажирские перевозки. Авиакомпания «ТРАНСАЭРО» занимает одно из ведущих место в России на рынке туристических перевозок. Данный сегмент является одним из важных направлений в развитии деятельности компании. Партнерами авиакомпании являются крупнейшие туроператоры страны. В 2005 году выполнялись рейсы в 38 пунктов назначения. Количество перевезенных пассажиров увеличилось на 36%, пассажирооборот вырос на 22% по сравнению с уровнем 2004 года. Основные направления летней программы – Испания, Греция, Хорватия, Италия, Тунис, Турция; зимней – Египет, Таиланд, Индия, Доминикана.

Грузовые авиаперевозки. Авиакомпания «ТРАНСАЭРО» не имеет в своем парке чисто грузовых самолетов и выполняет перевозку грузов в грузовых отсеках пассажирских судов. Таким образом, достигается более эффективная эксплуатация самолетов и получается дополнительный доход, например Боинг 767 может перевозить 12-15 тонн груза, Боинг 747 – 25-30 тонн (для сравнения грузоподъемность грузового самолета Ил-76 – 50 тонн). Необходимо отметить, что АК «ТРАНСАЭРО», не имея в своем парке ни одного грузового воздушного судна, вошла в десятку крупнейших грузовых перевозчиков России. За 2005 год было перевезено 15.66 тыс. тонн грузов (на 30% больше, чем в прошлом году). Основные направления грузоперевозок – это Дальний Восток и Юго-Восточная Азия

Кроме этих основных видов деятельности компания оказывает услуги по подготовке персонала – авиационного: бортпроводников, и коммерческого: агентов по продаже авиабилетов на базе собственного Центра обучения.

По итогам 2004г. ОАО «АК ТРАНСАЭРО» перевезло 1.34 млн. пассажиров, увеличив объем перевозок на 56% к уровню 2003г. За тот же период объем грузоперевозок воздушным флотом компании составил 12.03 тыс. тонн, что отражает 58%-ный рост к уровню аналогичного показателя прошлого года. Общий пассажирооборот компании за 2004г. составил 4.5 млрд. пкм., в то время как общий тоннокилометраж достиг отметки 0.464 млрд. ткм., увеличившись на 64%.

Основные показатели эффективности авиаперевозок ОАО «АК ТРАНСАЭРО» – средний коэффициент занятости кресел и коэффициент коммерческой загрузки – составили 69.2% и 60.3% соответственно.

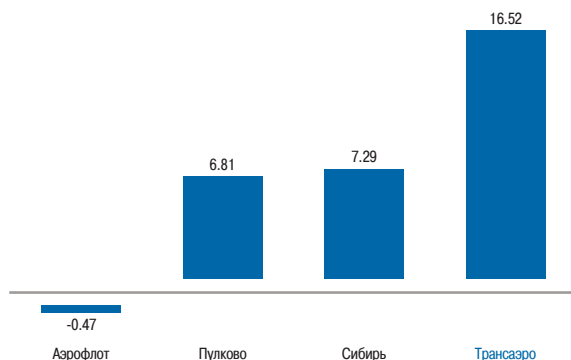
За 11 месяцев 2005 года пассажирооборот ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» составил 4 798 594.02 тыс. пкм (на 17% больше, чем за 11 месяцев 2004 года). Число перевезенных пассажиров составило 1 452 610 человек (на 16% больше чем за аналогичный период 2004 года). Перевезено 14 255.71 тонн грузов (рост составил 31%). Тоннокилометраж составил 502 262.80 тыс. ткм (рост 18%). Выполнено 11 369 рейсов

Таблица 7. Основные операционные показатели деятельности ОАО «АК «ТРАНСАЭРО»

наименование	ед-ца измер-я	2002	2003	2004	2005	2006П	2007П	2008П
Общий объем пассажирских перевозок	млн.чел.	0.39	0.86	1.34	1.59	2.13	2.83	3.66
регулярные	млн.чел.	0.32	0.48	0.85	0.92	1.08	1.45	1.81
чартерные	млн.чел.	0.07	0.38	0.49	0.67	1.04	1.38	1.84
Общий объем грузовых перевозок	тыс.т	2.77	7.59	12.03	15.55	20.84	27.71	36.03
регулярные	тыс.т	2.77	7.59	12.03	15.55	20.84	27.71	36.03
чартерные	тыс.т	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Общий пассажирооборот	млрд.пкм	0.997	2.698	4.495	5.235	7.030	9.360	12.200
регулярные	млрд.пкм	0.767	1.470	2.744	3.101	3.598	4.810	6.070
чартерные	млрд.пкм	0.230	1.227	1.751	2.133	3.432	4.550	6.130
Общий тоннокилометраж	млрд.ткм	0.104	0.282	0.464	0.548	0.746	0.984	1.277
регулярные	млрд.ткм	0.082	0.171	0.307	0.368	0.447	0.591	0.741
чартерные	млрд.ткм	0.022	0.111	0.158	0.180	0.299	0.393	0.536
Коэффициент занятости кресел	%	63.2	69.8	69.2	73.1	72.8	72.3	72.0
регулярные	%	56.9	55.7	57.8	58.9	58.5	58.0	57.5
чартерные	%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Коэффициент коммерческой загрузки	%	65.0	65.0	60.3	60.4%	60.6%	61.3%	61.5%
регулярные	%	60.8	61.3	56.2	59.3	59.8	60.0	60.3
чартерные	%	87.6	71.6	70.4	69.1	69.1	69.1	69.1
Средн.пред.ткм-ж на 1 сотрудника	тыс.ткм/чел	189.10	340.88	497.11	544.70	732.61	801.69	864.28
регулярные	тыс.ткм/чел	159.40	219.19	352.41	339.50	433.82	460.38	491.72
чартерные	тыс.ткм/чел	29.71	121.68	144.71	205.20	298.79	341.31	372.56
Доля Авиакомпании в общем объеме перевозок пассажиров ГА РФ	%	1.46	2.92	3.97	4.36	5.48	6.84	8.28
регулярные	%	1.52	2.13	3.27	3.36	3.83	4.95	6.02
чартерные	%	1.24	5.61	6.29	7.32	9.91	11.42	13.13
Доля Авиакомпании в общем объеме перевозок груза и почты ГА РФ	%	0.44	1.22	1.84	2.61	3.39	4.34	5.37
регулярные	%	1.04	2.75	3.66	4.81	6.16	7.70	9.32
чартерные	%							
Доля Авиакомпании в общем пассажирообороте ГА РФ	%	1.54	3.79	5.42	5.87	7.39	9.23	11.29
регулярные	%	1.54	2.73	4.42	4.74	5.32	6.93	8.58
чартерные	%	1.55	7.12	8.36	8.99	12.47	14.25	16.41
Доля Авиакомпании в общем тоннокилометраже ГА РФ	%	1.22	3.08	4.43	5.13	6.41	7.68	9.06
регулярные	%	1.47	2.84	4.34	4.97	5.63	6.86	7.99
чартерные	%	0.76	3.55	4.63	5.49	8.09	9.37	11.11

Источник: данные компании, ОАО АКБ «РОСБАНК»

Диаграмма 11. Темпы роста пассажирооборота лидеров рынка ГА РФ за 11 месяцев 2005гг. (%)



Источник: публикации авиакомпаний в СМИ

Постоянный рост
производственных и финансовых
показателей

Финансовые показатели растут
быстрее объемных

Цель – третья авиакомпания в общем рейтинге российских перевозчиков и вторая авиакомпания в рейтинге международных перевозок

Повышение инвестиционной привлекательности

Расширение авиапарка и маршрутной сети

Повышение конкурентоспособности в области тарифной политики

Перспективы развития

Основными стратегическими задачами развития ОАО «Авиационная компания «ТРАНСАЭРО» на период 2006-2008гг. являются:

Сохранение и укрепление позиций компании на авиатранспортном рынке России во всех его сегментах (регулярных и чартерных, внутренних и международных) путем расширения объемов авиаперевозок и достижения новых конкурентных преимуществ за счет интегрального повышения качества продукта. В качестве целевой функции ставится достижение 3-ей позиции в общем рейтинге российских авиаперевозчиков с суммарной долей рынка порядка 11% и занятие 2-ой строчки в рейтинге международных авиаперевозок с долей рынка порядка 15.4%.

Укрепление финансово-экономического состояния и повышение инвестиционной привлекательности компании путем ликвидации дефицита собственного капитала и резервов за счет увеличения финансово-экономической эффективности и накопления запаса собственных финансовых ресурсов.

Для реализации поставленных задач ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» планирует в период 2006-2008 года следующие мероприятия:

- Развивать и эксплуатировать современный и хорошо сбалансированный по вместимости и дальности полетов парк ВС, отвечающий задачам дальнейшего развития компании. Предполагается увеличение эффективности использования уже имеющегося парка ВС за счет повышения качества технического обслуживания и создания склада запчастей на авиационно-технической базе авиакомпании и, как следствие, обеспечение более высокого налета на одно среднесписочное судно. А также дальнейшее расширение парка ВС за счет современных воздушных судов как среднемагистральных западных типа Боинг 737-400/800 и отечественных типа Ту-214, так и дальнемагистральных типа Боинг 747 и Боинг 767.
- Приоритетом развития маршрутной сети будут являться регулярные дальние рейсы из Санкт-Петербурга. В данном сегменте планируется открыть новые и развивать уже существующие рейсы из Москвы в Юго-Восточную Азию (Китай, Таиланд, Индонезия, Малайзия, Сингапур), Австралию (Сидней, Мельбурн), Бразилию (Рио-де-Жанейро), США (Чикаго).
- 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 летает ежедневно. В среднем частота полетов будет удвоена.
- Кроме того, предполагается открытие регулярных рейсов из других 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 осуществления данного рейса.
- Разрабатывать меры по обеспечению конкурентоспособности услуг компании, в том числе в области тарифной политики, обеспечения безопасности и регулярности полетов, улучшения уровня сервиса и обслуживания пассажиров.

Инвестиционные программы

В рамках реализации вышеуказанной стратегии основными инвестиционными программами АК «ТРАНСАЭРО» на период 2006-2008 годов являются следующие:

1. Приобретение, модернизация оборудования и техническое обслуживание самолетов Боинг 747 в количестве 6 единиц – по 2 ед. в год (за 2005 год затраты на 1 ВС составляют USD 9 млн., причем затраты на приобретение ВС составляют USD 4.8 млн. и USD 4.2 млн. – техническое обслуживание и модернизацию). Кроме того, общие затраты на подготовку к эксплуатации ВС данного типа – приобретение наземного оборудования, оборудования для обслуживания пассажиров на борту, обучение персонала, процедуры сертификации и проч. – составляют около USD 2.5 млн. на парк из 5 самолетов.
2. Выплата авансовых платежей по договору аренды Ту-214 – примерно по USD 9 млн. в год за 2006-2008гг. в соответствии с графиком поставки.
3. На реализацию инвестиционных проектов в Санкт-Петербурге до USD 10 млн. в течение 2006-2007гг.
4. Приобретение запасных частей и оборудования для обеспечения эффективной и безопасной технической эксплуатации самолетов (создание стока запчастей, приобретение оборудования для ремонта колес и тормозов и проч.) Суммарные затраты оцениваются в размере USD 5 млн.
5. Расширение наземной инфраструктуры авиакомпании как базы для дальнейшего роста – приобретение оборудования для цеха бортового питания, строительство административных и складских помещений на территории аэропорта Домодедово, создание инфраструктуры для Технического департамента.

Увеличение парка самолетов
Боинг-747

Ту-214 – новый тип воздушных
судов «ТРАНСАЭРО»

Расширение наземной
инфраструктуры

Финансовые показатели — рост объемов и эффективности

В 2004г.:

- Выручка – 7.5 млрд. руб. (+70% к 2003г.);
- Активы – 2.1 млрд. руб.;
- Долг – 0.6 млрд. руб.

Дефицит собственных средств погашен уже в 2006г.

Финансовое состояние и кредитоспособность

ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» готовит самостоятельную бухгалтерскую отчетность на ежеквартальной основе согласно российским стандартам бухгалтерской отчетности. Самостоятельная бухгалтерская отчетность ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» в полной мере отражает его финансовое состояние. Аудитором компании в настоящее время является ЗАО Аудиторско-консультационная фирма «Современные бизнес-технологии». На сегодняшний день инвестиционному сообществу доступна отчетность за 3-й квартал 2005г. Подробное содержание Бухгалтерского баланса и Отчета о прибылях и убытках ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» приводится в Приложении.

Последние годы деятельность ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» характеризуется значительным ростом и улучшением основных финансовых показателей, высокими для отрасли значениями операционной рентабельности.

Согласно данным бухгалтерской отчетности за 2004 год выручка ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» составила 7 511 млн. руб., увеличившись на 70% к уровню аналогичного показателя предыдущего года. По итогам 9 месяцев текущего года выручка компании составила 6 984 млн. руб. (93% годового объема выручки за 2004г.), что отражает 26%-ный рост к аналогичному показателю прошлого года. Чистая прибыль компании по итогам 3-х кварталов 2005г. достигла 140 млн. руб., что на 20% превышает уровень аналогичного показателя за весь прошлый год.

Таблица 8. Основные финансовые показатели ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» 2002-3кв2005гг., РСБУ млн. руб.

	2002	2003	2004	9М2005
Активы	1 848	1 941	2 076	4 631
Собственный капитал	(1 488)	(1 429)	(1 320)	(1 181)
Долг	680	565	599	838
Долгосрочные кредиты и займы	134	524	0	408
Краткосрочные кредиты и займы	546	41	599	430
Выручка	2 340	4 428	7 511	6 984
Валовая прибыль	570	600	868	1 019
Прибыль от продаж	153	94	78	335
Чистая прибыль	10	61	117	140

Источник: данные компании, ОАО АКБ «РОСБАНК»

Согласно данным бухгалтерского баланса на 01.10.2005г. балансовая стоимость активов ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» возросла более чем в два раза (на 123%) по сравнению с уровнем на начало года и составила 4 631 млн. руб. Общий долг компании за аналогичный период увеличился на 40% до 838 млн. руб. За 3 квартала текущего года произошло снижение отрицательного значения собственных средств ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» на 10% до 1 181 млн. руб.

Отрицательное значение собственных средств объясняется тем, что за период с 1994-2002гг. компанией был накоплен непокрытый убыток в размере 1 563 млн. руб. Данный убыток сложился из двух составляющих. Во-первых, это убыток от курсовой разницы в размере 1 100 млн. руб., образовавшийся в результате обвальной девальвации рубля 1998-1999 годов и того, что большинство обязательств компании номинированы в долларах США. Во-вторых, убытки от операционной деятельности, возникшие в результате проведения агрессивной ценовой политики по завоеванию новых для компании рынков в период 1994-1998гг.

Диаграмма 12. Структура доходов ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» 2004г.



Источник: данные компании, ОАО АКБ «РОСБАНК»

В структуре выручки преобладают доходы от регулярных перевозок, составившие в 2004г. 4 931 млн. руб., что отражает 81%-ный рост по сравнению с 2003г. Доходы от международных пассажирских перевозок возросли в 2004г. на 63% до 3 319 млн. руб., что составляет 44.2% в общей структуре доходов компании или 67% в структуре доходов от регулярных перевозок. Основным фактором роста доходов по международным перевозкам стало увеличение выполненного пассажирооборота. Доходы от внутренних регулярных перевозок в 2004г. выросли на 134% до 1 612 млн. руб., что составляет 21.5% в общей структуре выручки, при этом рост доходов был обеспечен ростом доходной ставки на пассажирокилометр с 1.19 руб. в 2003г. до 1.32 руб. в 2004г. и увеличением выполненного пассажирооборота. На долю нерегулярных пассажирских авиаперевозок в структуре доходов компании приходится 28.3% или 2 127 млн. руб. в стоимостном выражении.

Диаграмма 13. Структура расходов ОАО «АК «ТРАНСАЭРО», 2004г.



Источник: данные компании, ОАО АКБ «РОСБАНК»

Затраты на эксплуатационную деятельность в 2004г. составили 7 433 млн руб. Основные статьи расходов: затраты на лизинг и техническое обслуживание воздушных судов (ВС) – 27%, затраты на авиа ГСМ – 27% и аэропортовые сборы – 15%. Расходы на обслуживание ВС в 2004г. составили 1 990 млн. руб., при этом 77% (1 532 млн. руб.) данных затрат составляют расходы на лизинг и страхование ВС, увеличившиеся на 41% к уровню 2003г. вследствие пополнения парка ВС тремя самолетами Боинг-737 и одним самолетом Боинг-767. Оставшиеся 23% затрат составляют расходы на техническое обслуживание и ремонт парка ВС.

Показатели кредитоспособности ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» отражают операционную специфику деятельности большинства авиаперевозчиков в РФ и в мире. Долговая нагрузка активов за период 2002-3кв2005гг. демонстрировала положительную динамику и по состоянию на 01.10.2005г. составила 0.18.

Таблица 9. Основные показатели кредитоспособности ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» 2002-3кв2005гг.

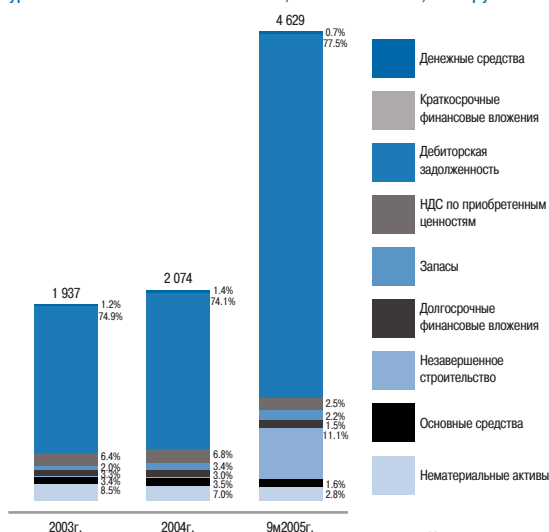
	2002	2003	2004	9М2005
Долг/Активы, (х)	0.37	0.29	0.29	0.18
Долг/Выручка, (х)	0.29	0.13	0.08	0.12
Рентабельность по валовой прибыли, (%)	24.36	13.55	11.56	14.59
Рентабельность ЧП, (%)	0.43	1.38	1.56	2.00

Источник: данные компании, ОАО АКБ «РОСБАНК»

Баланс ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» отражает специфику деятельности компаний-авиаперевозчиков. За период 2003-3кв2005гг. общая стоимость активов предприятия возросла почти в 2.5 раза. Структура активов компании не претерпела существенных изменений. Удельный вес оборотных активов в валюте баланса находился за анализируемый период на уровне 82-85%. При этом наибольший вес приходился на дебиторскую задолженность, доля которой находилась на уровне 74-78%. Удельный вес внеоборотных активов за тот же период также существенно не изменялся, составляя 14-17% в структуре активов. Небольшая доля основных средств в структуре активов объясняется тем, что основные средства (воздушные суда) арендуются авиакомпанией и их стоимость отражается на забалансовых счетах. По состоянию на 01.10.2005г. общая стоимость арендуемых ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» основных средств (воздушных судов) составила 11 151 млн. руб.

Высокая рентабельность, низкий
уровень долговой нагрузки

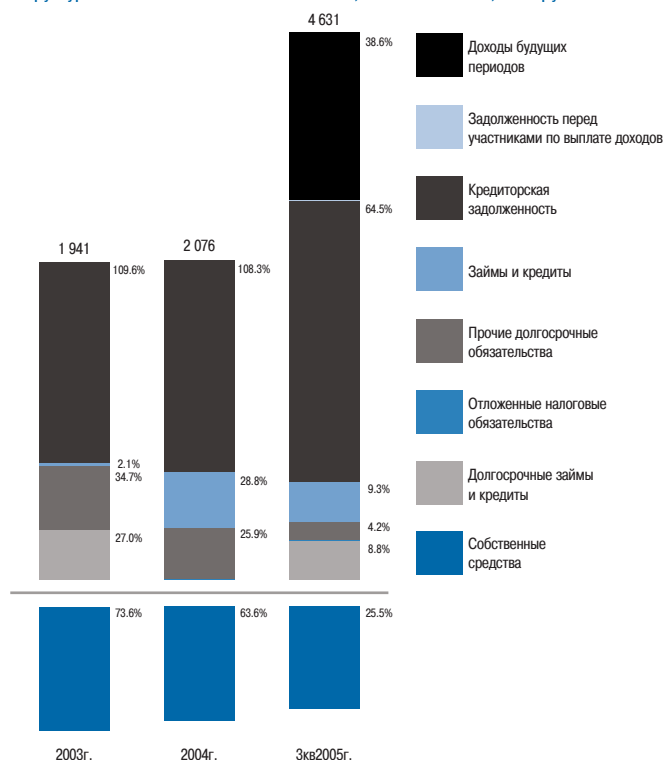
Диаграмма 14. Структура активов ОАО «АК «ТРАНСАЭРО», 2003-3кв2005гг., млн. руб.



Источник: данные компании, ОАО АКБ «РОСБАНК»

В структуре источников финансирования ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» за период 2003-3кв2005гг. продолжали доминировать краткосрочные обязательства. Согласно бухгалтерскому балансу на 01.10.2005г. доля кредиторской задолженности в структуре пассивов компании составила 64.5%, удельный вес краткосрочных кредитов и займов – 9.3%. Отрицательное значение собственных средств, как отмечалось выше, объясняется накопленным за период 1994-2002гг. непокрытым убытком. При этом за последние годы произошло снижение отрицательного значения собственных средств за счет чистой прибыли с 1 429 млн. руб. на конец 2003г. до 1 181 млн. руб. на конец 3кв2005г.

Диаграмма 15. Структура пассивов ОАО «АК «ТРАНСАЭРО», 2003-3кв2005гг., млн. руб.



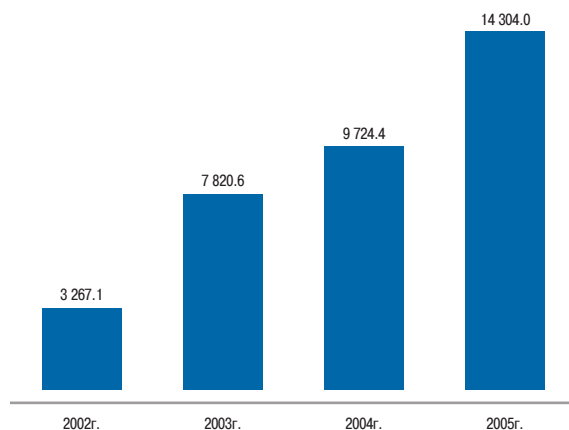
Источник: данные компании, ОАО АКБ «РОСБАНК»

Выполнение обязательств перед банками, кредиторами и векселедержателями

За время своего существования авиакомпания «ТРАНСАЭРО» показала себя как надежный деловой партнер, выполняющий взятые на себя финансовые обязательства.

Платежи по реструктурированной кредиторской задолженности составляют примерно 5% от общего объема платежей «ТРАНСАЭРО». С ростом выручки растет и размер денежных средств, направляемый на погашение долгов.

Диаграмма 16. Платежи ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» по реструктурированным задолженностям за 2002-2005гг.



Источник: данные компании, ОАО АКБ «РОСБАНК»

Таким образом, практически полностью погашена реструктурированная задолженность перед крупными российскими партнерами компании, которая образовалась в результате кризиса 1998 года. В декабре 2005 года были осуществлены последние платежи по «Соглашению о реструктуризации задолженности за наземное обслуживание ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» перед ОАО «Международный аэропорт Шереметьево» от 03 декабря 2001 года (общая сумма соглашения 118 млн. руб.) и по Договору (Соглашению) об условиях погашения задолженности от 16 декабря 2001 года с ФГУП ГЦ ППВД (общая сумма соглашения 55.6 млн. рублей). Досрочно погашена реструктурированная задолженность перед Федеральным бюджетом по графику 2006 года.

В настоящее время компания не имеет задолженности по текущим налоговым платежам перед Федеральным бюджетом. Благодаря добросовестному выполнению всех обязательств ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» устойчиво получает возврат НДС, уплаченного с экспортной выручки.

С начала 2004 года совместно с Коммерческим банком «Русский банк развития» успешно реализуется программа по привлечению денежных средств посредством выпуска векселей ОАО «АК «ТРАНСАЭРО». В данной программе КБ РБР выступает в качестве организатора выпуска, его domiciliанта и маркет-мэйкера. В рамках данного проекта было организовано порядка 14 траншей векселей со сроками погашения от 3 до 18 месяцев на общую сумму 1 710 млн. рублей, денежные средства полученные в результате размещения, используются для модернизации и расширения парка воздушных судов компании, оплаты текущих расходов. За 2004-2005гг. было погашено векселей на сумму 820 млн. рублей и на текущий момент на рынке находятся векселя на сумму 890 млн. рублей. После размещения облигационного займа планируется реструктуризация вексельного займа путем досрочного выкупа векселей находящихся на рынке на сумму порядка 400 млн. рублей.

Надежный партнер,
выполняющий взятые на себя
финансовые обязательства

Погашение задолженности,
образовавшейся после дефолта

Отсутствие задолженности перед
Федеральным бюджетом

Безусловное выполнение
вексельной программы

Замещение вексельной
программы облигационной в
2006 году

Позитивное финансовое состояние

Предпочтительное состояние рентабельности по сравнению с другими перевозчиками

Более быстрый и устойчивый рост объемов деятельности

Сравнительный анализ показателей с другими предприятиями отрасли авиаперевозок

Сравнение основных показателей кредитоспособности ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» с отраслевыми аналогами отражает крайне низкий уровень долговой нагрузки и позитивное финансовое состояние. ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» к настоящему времени представляет собой привлекательную компанию с точки зрения кредитования.

В качестве компаний-аналогов были выбраны российские авиаперевозчики, облигации которых обращаются на долговом рынке: ОАО «КрасЭйр», ОАО «Авиакомпания Самара». Показатели долговой нагрузки ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» отражают значительно более низкий уровень долговой нагрузки активов (в соответствии с его отчетностью РСБУ). Показатель Долг/Активы для ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» в 1.2 раза ниже, чем у ОАО «КрасЭйр». Уровень покрытия долга выручкой более чем в два раза выше аналогичного показателя ОАО «КрасЭйр».

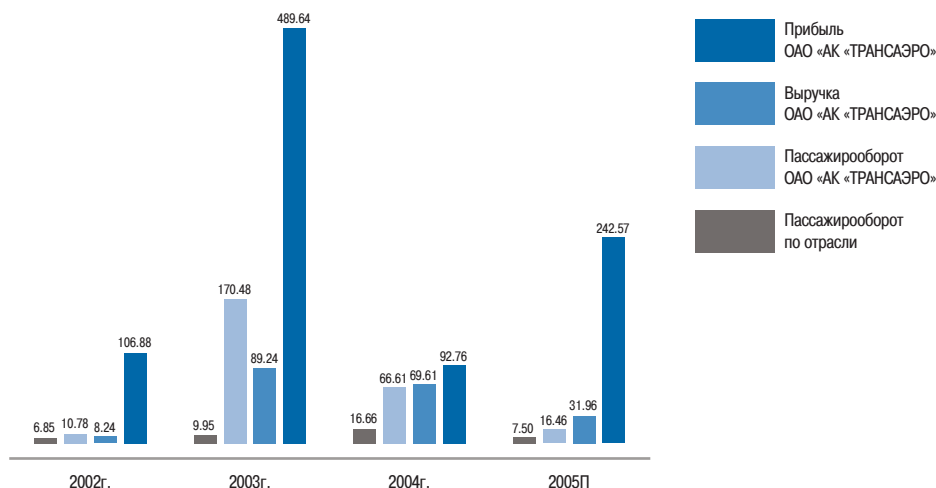
Показатели рентабельности деятельности ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» по валовой прибыли выглядят намного предпочтительнее в сравнении с компаниями-аналогами, в то время как рентабельность чистой прибыли находится на низком уровне, отражая специфику индустрии авиаперевозок в России и мире.

Таблица 10. ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» и сравнимые компании, 2004г., млн. руб.

	ОАО «АК ТРАНСАЭРО»	ОАО «КрасЭйр»	ОАО «Авиакомпания Самара»
Активы	2 076	3 978	1 492
Собственный капитал	(1 320)	390	550
Долг	599	1 399	443
Долгосрочные кредиты и займы	0	796	370
Краткосрочные кредиты и займы	599	603	73
Выручка	7 511	8 432	1 340
Валовая прибыль	868	587	143
Чистая прибыль	117	9	(101)
Рентабельность по валовой прибыли, (%)	11.56	6.96	10.67
Рентабельность ЧП, (%)	1.56	0.11	-
Долг/Активы, (x)	0.29	0.35	0.30
Долг/Выручка, (x)	0.08	0.17	0.33

Данные по Выручке, Валовой прибыли и Чистой прибыли ОАО «Авиакомпания Самара» взяты за 3кв.2004г. Источник: данные компании, ОАО АКБ «РОСБАНК»

Диаграмма 17. Темпы роста финансовых и производственных показателей ОАО «АК «ТРАНСАЭРО» за 2002-2005Пгг., (%)



Источник: данные компании, ОАО АКБ «РОСБАНК»

Приложение. Отчетность ОАО «АК «ТРАНСАЭРО»

Таблица 11. Бухгалтерский баланс ОАО «АК «ТРАНСАЭРО», 2003-3кв2005гг., РСБУ, тыс. руб.

АКТИВ	2003г.	2004г.	3кв2005г.
I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			
Нематериальные активы	164 881	145 292	130 599
Основные средства	66 264	71 830	74 247
Незавершенное строительство	2 980	16 730	512 356
Доходные вложения в материальные ценности			
Долгосрочные финансовые вложения	64 318	63 090	71 610
Отложенные налоговые активы	3 766	1 624	2 095
Прочие внеоборотные активы			
ИТОГО по разделу I	302 209	298 566	790 906
II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			
Запасы	38 098	69 747	100 400
в том числе: сырье, материалы и другие аналогичные ценности	35 573	67 139	74 182
расходы будущих периодов	2 525	2 608	26 218
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	124 885	141 670	118 008
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты)	17 796	17 779	65 669
в том числе покупатели и заказчики	-	-	-
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)	1 433 567	1 518 459	3 523 456
в том числе покупатели и заказчики	137 050	309 283	2 103 280
авансы выданные	120 187	155 973	273 278
прочие дебиторы	1 176 330	1 053 203	1 146 898
Краткосрочные финансовые вложения	1 591	1 591	1 591
Денежные средства	22 379	28 304	30 703
в том числе касса	1 332	2 187	2 330
расчетные счета	3 974	3 111	2 000
валютные счета	15 536	16 839	18 625
прочие денежные средства	1 537	6 167	7 748
Прочие оборотные активы	330	341	348
ИТОГО по разделу II	1 638 646	1 777 891	3 840 174
БАЛАНС	1 940 855	2 076 457	4 631 080
ПАССИВ			
III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ			
Уставный капитал	1 538	1 538	1 538
Собственные акции, выкупленные у акционеров	-	-	-
Добавочный капитал	62 550	62 550	62 550
Резервный капитал	1	231	231
в том числе: резервы, образованные в соответствии с законодательством	0	230	230
резервы, образованные в соответствии с учредительными документами	1	1	1
Фонд социальной сферы	401	401	401
Нераспред. прибыль (непокрытый убыток) прошлых лет	(1 493 569)	(1 501 492)	(1 386 145)
Нераспред. прибыль (непокрытый убыток) отчетного года	-	116 765	140 105
ИТОГО по разделу III	(1 429 079)	(1 320 007)	(1 181 320)
IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
Займы и кредиты	523 806	0	408 144
в том числе кредиты банков	523 806	0	408 144
Отложенные налоговые обязательства	2 639	2 666	2 641
Прочие долгосрочные обязательства	672 754	537 727	196 375
ИТОГО по разделу IV	1 199 199	540 393	607 161
V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
Займы и кредиты	40 741	598 920	430 110
в том числе кредиты банков	38 120	549 658	430 110
займы	2 621	49 262	-
Кредиторская задолженность	2 127 229	2 249 242	2 986 493
в том числе: поставщики и подрядчики	972 122	981 108	1 300 966
векселя к уплате	256 138	494 355	902 303
задолженность перед персоналом организации	17 612	24 297	72 923
задолженность перед государственными внебюджетными фондами	41 958	61 706	58 839
задолженность по налогам и сборам	200 301	90 162	127 677
авансы полученные	291 429	308 666	440 172
прочие кредиторы	347 669	288 948	83 613
Задолженность перед участниками (учредителями) по выплате доходов	167	2 031	2 030
Доходы будущих периодов	2 598	5 878	1 786 606
ИТОГО по разделу V	2 170 735	2 856 071	5 205 239
БАЛАНС	1 940 855	2 076 457	4 631 080

Таблица 12. Отчет о прибылях и убытках ОАО «АК «ТРАНСАЭРО», 2003-3кв2005гг. РСБУ, тыс. руб.

	2003г.	2004г.	3кв2005г.
Доходы и расходы по обычным видам деятельности			
Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и аналогичных обязательных платежей)	4 428 282	7 510 680	6 984 463
Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг	(3 828 505)	(6 642 424)	(5 965 063)
Валовая прибыль	599 777	868 256	1 019 400
Коммерческие расходы	(219 757)	(392 845)	(327 893)
Управленческие расходы	(286 437)	(397 358)	(356 382)
Прибыль (убыток) от продаж	93 583	78 053	335 125
Прочие доходы и расходы			
Проценты к получению	314	22	10
Проценты к уплате	(87 698)	(104 187)	(121 189)
Доходы от участия в других организациях	327	517	1 067
Прочие операционные доходы	162 937	154 991	948 515
Прочие операционные расходы	(177 508)	(181 437)	(924 896)
Внереализационные доходы	430 605	571 760	360 847
Внереализационные расходы	(332 235)	(363 253)	(403 174)
Прибыль (убыток) до налогообложения	90 325	156 466	196 304
Отложенные налоговые активы	3 766	-2 082	495
Отложенные налоговые обязательства	2 639	101	-
Текущий налог на прибыль	(15 998)	(25 320)	(35 258)
Другие аналогичные обязательные платежи	(14 880)	(12 198)	(21 438)
Чистая прибыль (убыток) отчетного периода	60 574	116 765	140 105



РОСБАНК

ДЕПАРТАМЕНТ
ИНВЕСТИЦИОННО-БАНКОВСКИХ УСЛУГ

Телефон: +7 (495) 234-0947
Факс: +7 (495) 721-9550
syndication@mx.rosbank.ru
www.rosbank.ru

Директор Департамента
Порхун Алексей
APorkhun@mx.rosbank.ru
Телефон: +7 (495) 234-0974

Управляющий директор
Афонский Михаил
MAfonsky@rosbank.ru
Телефон: +7 (495) 234-0974

Управление рынков капитала

Менеджер
Морозов Дмитрий
DMorozov@rosbank.ru
Телефон: +7 (495) 725-5477

Менеджер
Тарченкова Ирина
ITarchenkova@mx.rosbank.ru
Телефон: +7 (495) 725-5477

Аналитик
Павлова Анна
AVPavlova@rosbank.ru
Телефон: +7 (495) 725-5477

Старший менеджер
Гуня Александр
AGunya@mx.rosbank.ru
Телефон: +7 (495) 725-5637

Менеджер
Станков Илья
IStankov@mx.rosbank.ru
Телефон: +7 (495) 725-5637

Менеджер
Думнов Алексей
ADumnov@mx.rosbank.ru
Телефон: +7 (495) 725-5637

Старший менеджер
Балькина Ирина
IBalykina@rosbank.ru
Телефон: +7 (495) 234-0947

Менеджер
Манахова Анна
AManakhova@rosbank.ru
Тел.: (495) 204-9598

Аналитик
Кольчев Владимир
VKolychev@mx.rosbank.ru
Телефон: +7 (495) 725-5637

Настоящий инвестиционный меморандум носит исключительно информационный характер и не является документом или частью пакета документов, подлежащих предоставлению в регистрирующие или иные государственные органы Российской Федерации или какого-либо иностранного государства в связи с регистрацией ценных бумаг, упомянутых в данном документе. При ознакомлении с данным меморандумом каждому потенциальному инвестору рекомендуется самостоятельно ознакомиться с официальными документами, подготовляемыми Эмитентом в соответствии с законодательством РФ.

Данный инвестиционный меморандум не может рассматриваться в качестве средства побуждения к действиям любого характера с ценными бумагами Эмитента. Основной целью данного меморандума является предоставление потенциальным инвесторам дополнительной информации об Эмитенте Облигаций и других участниках размещения сверх нормативного объема, предусмотренного российским законодательством.

Ни одно лицо не уполномочено предоставлять в связи с размещением Облигаций какую-либо информацию или делать какие-либо заявления, за исключением информации и заявлений, содержащихся в официальных документах и данном инвестиционном меморандуме. Если такая информация была предоставлена или такое заявление было сделано, то на них не следует опираться как на информацию или заявления, санкционированные Эмитентом или участниками размещения.

Инвестиционный меморандум подготовлен на основании информации, предоставленной руководством Эмитента, а также полученной из других источников, надежность которых не вызывает у нас сомнений. Кроме того, после проведения добросовестной проверки, Эмитент принимает на себя ответственность за информацию, содержащуюся в инвестиционном меморандуме, и подтверждает, что эта информация является правдивой и точной во всех существенных фактах и не вводит в заблуждение. Мнения и намерения Эмитента, выраженные в настоящем документе, являются добросовестными мнениями и намерениями Эмитента. Организаторы не проводили самостоятельной проверки информации и полагаются на заверения Эмитента относительно ее достоверности.

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 давал никаких специальных рекомендаций по поводу приобретения Облигаций. Кроме того, вышеуказанные органы не рассматривали настоящий документ, не подтверждали и не определяли его адекватность или точность.

Эмитент принимает на себя ответственность только за правильное воспроизведение представленной им вышеуказанной информации, не принимает на себя иных обязательств, не делает никаких иных заявлений и не предоставляет иных гарантий относительно такой информации. Ни Эмитент, ни другие участники сделки не принимают на себя никаких обязательств по обновлению данных, мнений и выводов, содержащихся в настоящем инвестиционном меморандуме после даты его опубликования.

Заявления, относящиеся к Организаторам, опираются на информацию, предоставленную им Эмитенту исключительно для использования в настоящем документе. Ни распространение инвестиционного меморандума, ни размещение Облигаций ни при каких обстоятельствах не подразумевают отсутствие возможности неблагоприятных изменений в состоянии дел Эмитента после даты опубликования инвестиционного меморандума, либо после даты внесения последних изменений и/или дополнений в меморандум. Любая информация, предоставленная в связи с размещением Облигаций, является верной на какую-либо дату, следующую за датой предоставления такой информации или за датой, указанной в документах, содержащих такую информацию, если эта дата отличается от даты предоставления информации.

В связи с тем, что вложения в российские ценные бумаги сопряжены со значительным риском, при принятии инвестиционного решения мы рекомендуем инвесторам самостоятельно определять для себя значимость информации, содержащейся в настоящем инвестиционном меморандуме, и при рассмотрении возможности приобретения Облигаций опираться на исследования и иные проверки, которые могут быть сочтены необходимыми. Организаторы выпуска не принимают и не принимают на себя обязательств по изучению положения дел и финансового состояния Эмитента в течение срока действия договоренностей, предусмотренных инвестиционным меморандумом, и не обязуются консультировать кого-либо из инвесторов или потенциальных инвесторов в Облигации относительно изложенной информации.