

**ПРЕДЛОЖЕНИЯ ОАО «АЭРОФЛОТ– РОССИЙСКИЕ
АВИАЛИНИИ»
ПО КОНСОЛИДАЦИИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ АКТИВОВ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ**



ХАБАРОВСК, 6 ОКТЯБРЯ 2006Г.

Содержание и цели проекта

Содержание проекта

- Объединение авиакомпаний Дальневосточного региона на базе ОАО «Аэрофлот»

Объекты консолидации

Авиационные предприятия, имеющие долю государственной собственности более 50%, в том числе авиакомпании, осуществляющие местные перевозки в Дальневосточном регионе

Механизм консолидации

- Увеличение уставного капитала ОАО «Аэрофлот»
- Обмен государственных активов авиапредприятий Дальнего Востока на акции ОАО «Аэрофлот» новой эмиссии

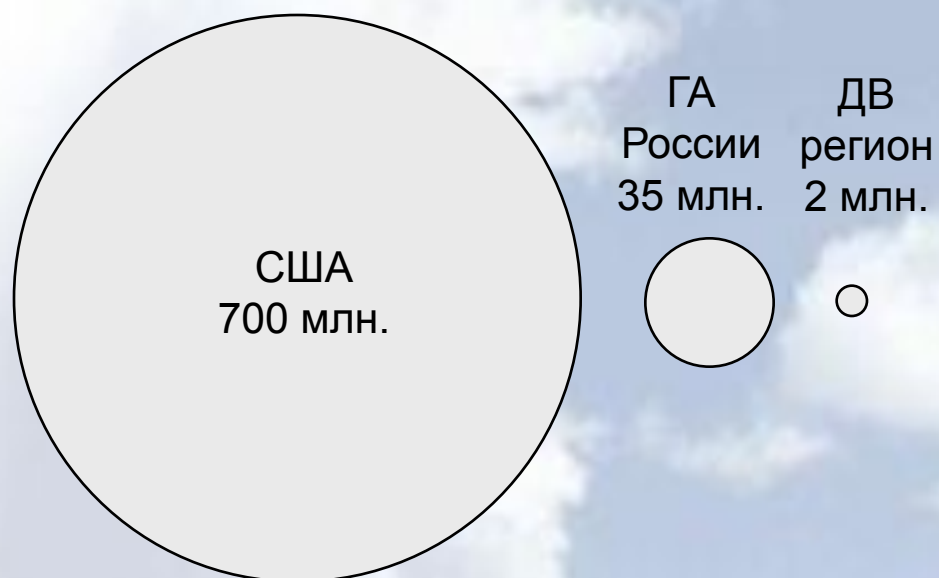
Основные цели проекта

- Создание авиакомпании, конкурентоспособной на мировом уровне
- Создание конкурентных хабов на Дальнем Востоке, привлечение международного транзита
- Обеспечение эффективного авиатранспортного сообщения в регионе, обеспечение занятости высококвалифицированных кадров, сохранение социальной стабильности в регионе
- Увеличение налоговых поступлений в бюджеты всех уровней
- Упрощение управления государственными активами и повышение их стоимости

Позиции Дальневосточных компаний на рынке

Региональные авиакомпании России не в состоянии в одиночку развиваться в острой конкурентной среде и противостоять крупным российским и иностранным компаниям

Сравнительные объемы рынков
авиаперевозок (пасс.)



Альянсы

British Airways (One World)
Air France (Sky Team)
Lufthansa (Star)

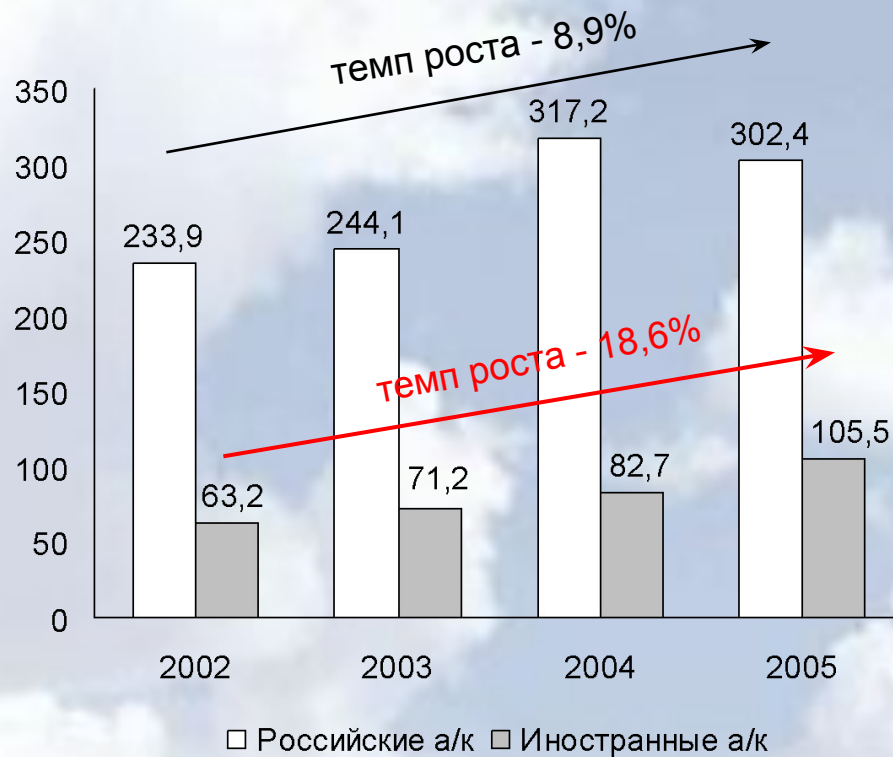
Авиаперевозки - Дальний Восток

- Сравнительно малый объем рынка
- Высокий уровень конкуренции, в том числе со стороны ведущих альянсов

Конкурентная среда

Иностранные авиакомпании агрессивно наращивают свое присутствие в Дальневосточном регионе

Международные перевозки (Хабаровск, Владивосток, Южно-Сахалинск), тыс. пасс.



Темпы роста авиаперевозок иностранных авиакомпаний в Дальневосточном регионе в 2 раза выше, чем у российских перевозчиков.

Иностранные авиакомпании имеют ряд конкурентных преимуществ, прежде всего:

- современный флот
- значительные финансовые ресурсы
- мощные транзитные узлы
- широкую маршрутную сеть

Дальневосточные авиакомпании теряют конкурентные позиции на региональном рынке авиаперевозок

Сценарии развития Гражданской авиации на Дальнем Востоке

Самостоятельное развитие а/к Дальневосточного региона

Каждая из авиакомпаний
будет конкурировать с
ведущими российскими и
иностранными
авиакомпаниями



Финансовое состояние
авиакомпаний,
существующий объем
перевозок (размер рынка) и
состояние флота не
позволят им выдержать
конкуренцию более 1-2 лет

Консолидация с ведущим российским авиаперевозчиком

Цели

Выдержать нарастающую
конкуренцию, в том числе
со стороны иностранных
перевозчиков

Обновить флот

Создать хаб - как един-
ственную возможность
обеспечения увеличения
пассажиропотоков и
источник прибыльного роста
авиаперевозок

Привлечь дополни-тельные
транзитные
пассажиропотоки от лидера
консолидации

Почему Аэрофлот?

1. Капитализация Аэрофлота превышает 2 млрд. долл. США, за последние два года рост в 2,5 раза
2. Участие в глобальном альянсе Sky Team (Air France, Alitalia, Czech Airlines, Delta, Korean Air, KLM, Continental Airlines, Northwest Airlines, AeroMexico). Партнерство вместо конкуренции и дополнительные пассажирские потоки
3. Аудит по международным стандартам финансовой отчетности проводится с 1997г.
4. В Аэрофлоте внедрена, сертифицирована и регулярно аудировается СМК
5. Аэрофлот единственная в РФ авиакомпания, которая внедрила стандарты и технологии производственной безопасности IOSA
6. Широкая собственная сеть маршрутов
 - наиболее крупные прямые пассажиропотоки
 - нарастающий транзитный пассажиропоток
7. Значительный опыт и возможности по обновлению флота
 - Долгосрочная программа Аэрофлота по обновлению флота включает приобретение до 2010 г. 87 ВС
 - Оцениваемая потребность Дальневосточной компании - 54 ВС, в том числе 14 дальнемагистральных, 28 среднемагистральных и 16 ВС регионального класса
8. Наличие необходимых технологий, ресурсов и возможностей для создания хаба в Дальневосточном регионе
9. Чистая прибыль за 2005г. – 180 млн. долл. США. Высокий кредитный рейтинг позволяет привлекать дешевые и долгосрочные финансовые ресурсы
10. Аэрофлот присоединился к Монреальской Конвенции по страхованию (неограниченная ответственность авиаперевозчика) и имеет одобрение ведущих страховых компаний мира
11. Исторически сложившиеся партнерские отношения между Аэрофлотом и авиакомпаниями Дальневосточного региона

Какие российские авиакомпании имеют такие же конкурентные преимущества?



Что дает альянс Sky Team?

1. Увеличение доли на рынке авиаперевозок благодаря доступу к маршрутной сети партнеров по альянсу, 728 пунктов
2. Улучшение качества обслуживания пассажиров благодаря организации перевозок через совместные хабы участников альянса, введения общих стандартов сервиса, объединения программ поощрения для часто летающих пассажиров
3. Дополнительная выручка от расширения позиций на рынке
4. Оптимизация транзитных пассажирских потоков
5. Более эффективное использование флота
6. Расширение сети продаж
7. Повышение эффективности совместных маркетинговых программ
8. Доступ к новым технологиям и инновациям партнеров по альянсу

Дальнейшее развитие Аэрофлота в условиях конкурентной борьбы с участием в альянсе Sky Team усилит стратегические позиции авиакомпании на глобальном рынке авиаперевозок

Бизнес-идея Дальневосточной авиакомпании

Текущая ситуация:

- Низкие пассажиропотоки
- Агрессивная конкурентная среда
- Ограниченные возможности по модернизации парка ВС



Невозможность достижения рентабельности на существующей сети магистральных, межрегиональных и региональных маршрутов Дальнего Востока



Единственный вариант выживания:

Формирование новых пассажиропотоков за счет интеграции с сетью маршрутов ОАО «Аэрофлот» (ЮВА, Америка - Россия, международный транзит)

Аэрофлот

- Развитая сеть маршрутов
- Известный бренд
- Участие в альянсе SkyTeam
- Ноу-хау по построению хабов
- Возможности по обновлению парка ВС на выгодных условиях
- Широкая сеть представительств и продаж в России и за рубежом
- Современные технологии продаж и управления доходами



Авиакомпании Дальнего Востока

- Выгодное географическое положение потенциальных хабов Хабаровск/ Владивосток
- Высококвалифицированный персонал
- Знание местного рынка



Синергия

- Перевозчик, конкурентоспособный на мировом рынке
- Создание конкурентного хаба
- Выход на новые международные рынки: Китай, Япония, Северная Америка
- Рост внутренних перевозок за счет дополнительных поступлений и дотирования от доходов магистральных перевозок
- Увеличение налоговых поступлений
- Достижение операционной эффективности

Участие заинтересованных сторон в развитии авиационного бизнеса

Вклад Аэрофлота

1. Передача магистральных перевозок в Аэрофлот-Восток
2. Создание хаба в регионе
3. Обновление флота
4. Дополнительные рабочие места, перспектива профессионального роста в Аэрофлоте
5. Увеличение налоговых поступлений в региональные и местные бюджеты
6. Развитие социально значимых местных перевозок
7. Реконструкция авиа терминалов
8. Создание единого центра обслуживания ВС и линейных станций

Вклад регионов

1. Прямые дотации из местных/ региональных бюджетов авиапредприятий МВЛ
2. Участие в капитале авиакомпании, осуществляющей перевозки на местных воздушных линиях
3. Принятие в собственность и управление авиационными предприятиями МВЛ

Взаимодействие федеральных и местных властей по развитию авиаперевозок на Дальнем Востоке



Возможности и роль Аэрофлота в проекте



Международный опыт (дотирование авиакомпаний)

Механизм поддержки перевозок на местных авиалиниях - опыт США

Программа обязательных воздушных сообщений

- Комитет гражданской авиации США учредил программу поддержки нерентабельных, но социально необходимых маршрутов, дотирующую около 100 нерентабельных линий, более четверти из которых приходится на Аляску.
- Цель программы - установление обязательных воздушных сообщений с небольшими, как правило, удаленными населенными пунктами по приемлемой для потребителей цене.
- Авиаперевозчики имеют возможность получать доходы, достаточные для продолжения коммерческой деятельности при минимальных затратах со стороны правительства США.
- Авиаперевозчики самостоятельно решают вопрос об обслуживании тех или иных рынков и не нуждаются в предварительном разрешении правительства.

Порядок участия в программе

- Перевозчики представляют свои предложения по выполнению авиаперевозок с использованием воздушных судов разной вместимости. Каждый участник конкурса рассчитывает сумму субсидии, необходимую для обеспечения конкретного объема перевозок, и представляет свой расчет доходов и расходов компании, включая 5% коэффициент прибыльности, в постатейной разбивке на несколько лет вперед.
- Перевозчик и Министерство транспорта согласовывают конкретную сумму субсидии, выделяемую данному перевозчику.
- Министерство транспорта принимает окончательное решение о выборе перевозчика на основе собственного заключения и рекомендаций властей штата и администрации конкретного населенного пункта.

Механизм субсидирования местных авиаперевозок

- С перевозчиками, выбранными для выполнения субсидируемых авиаперевозок, заключаются двухгодичные контракты.
- Размер субсидии, как правило, устанавливается в зависимости от длины маршрута и вместимости воздушного судна, используемого для его обслуживания из расчета денежной компенсации за каждую пассажироместо-милю (ASM).
- Субсидируемые перевозчики выставляют Министерству транспорта счета раз в месяц. Прежде чем утвердить перевод денег перевозчику, Министерство транспорта анализирует представленные счета, с тем чтобы убедиться, что выполненные перевозки удовлетворяют критериям, изложенным в официальном документе о выборе перевозчика.

Международный опыт (дотирование аэропортов)

Механизмы поддержки аэропортов местных воздушных линий - опыт США и Канады

Аэропорты Аляски

Прямое финансирование:

- Инициативы по обеспечению безопасности эксплуатации взлетных полос (установка светосигнального оборудования, обновление покрытия взлетных полос, приобретение оборудования и т.д.)
- С 2001 г. федеральным правительством осуществляются меры по обеспечению безопасности аэропортовой деятельности через Управление транспортной безопасности (Transport Security Administration), освобождающее аэропорты от части расходов

Государственное финансирование через Программу улучшения аэропортовой деятельности (Airport Improvement Program)

- Бюджет программы формируется за счет различных налогов, собираемых с “субъектов” авиационных услуг - пассажиров, грузов, грузоотправителей и т.д.
- Объем финансирования аэропортов устанавливается исходя из количества обслуживаемых пассажиров/грузов
- Средства в рамках программы направляются на реконструкцию взлетных полос, рулежных дорожек, перронов, приобретение земли, обеспечение безопасности, строительство зданий, подъездных дорог к аэропортами и т.д.

Аэропорты Канады

- Финансовая поддержка аэропортов, не входящих в Национальную Систему Аэропортов (National Airport System) осуществляется в рамках Программы финансирования аэропортовой деятельности (Airport Capital Assistance Program)
- Средства программы направляются на финансирование только определенных проектов: восстановление взлетных полос, рулежных дорожек, перронов, светосигнального оборудования, обеспечение необходимого уровня безопасности наземного обслуживания полетов, поставка специализированной техники, функционирование систем терминала, защита и обновление активов и т.д.

Преимущества от реализации проекта

- Развитие авиационной и смежных отраслей экономики благодаря привлечению международного транзита
- Сохранение и увеличение налоговых поступлений в местные бюджеты
- Сохранение и создание новых рабочих мест

- Выход на новые рынки в ЮВА
- Создание конкурентных хабов на Дальнем Востоке, рост транзитного пассажиропотока в сети компании



- Выживание в условиях острой конкуренции
- Рост международных перевозок
- Повышение операционной эффективности
- Обновление флота для региональных и местных перевозок (потребность - более 50 ВС)
- Перспективы роста у сотрудников и специалистов летно-технического состава от малой техники до дальнемагистральных ВС

Ожидаемые результаты (2013)

Реализация проекта обеспечит высокочастотное сообщение с региональными центрами, устойчивую связь с удаленными территориями, создаст предпосылки для сохранения социальной стабильности и роста экономической активности в Дальневосточном регионе

РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОЕКТА

РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОЕКТА		
Увеличение объема перевозок в Дальневосточном регионе 10,8 млрд. пассажиро-километров или 5,1 млн. пассажиров в год, в т.ч. – 1,9 млн. пассажиров - региональные и местные перевозки – 0,5 млн. пассажиров - международные перевозки	Создание дополнительных рабочих мест – 6700 мест в авиационной отрасли – 3100 мест в смежных отраслях	Налоговый эффект 893 млн. руб. налоговых поступлений в региональные бюджеты всех уровней в год