



Pakkumis-ja noteerimisprospekti

KOKKUVÕTE

8. august 2006

Aktsiaselts Tallink Grupp

lihtaktsiate avalik pakkumine

Pakkumisperiood 14. august – 28. august 2006.

Hind 55 Eesti krooni ühe aktsia kohta

Peakorraldaja



SISUKORD

Pakkumise taustinfo ja tulude kasutamine	3
Pakkumise tingimused investorile	4
Juhised investoritele	7
Tallink	10
Aktsionärid ja juhtimine	11
Äritegevus	14
Laevad ja liinid	16
Tehingud seotud osapooltega	19
Konkurentsieelised ja strateegia	20
Pro forma finantsinformatsioon	23
Aruanne faktiliste tähelepanekute kohta AS Tallink Gruppi aktsionäridele	26
Silja ülevaade	28
Riskitegurid	30
Meie äritegevusega seonduvad riskid	30
Spetsiifilised Siljaga seotud riskid	33
Meie tegevusvaldkonnaga seotud riskid	34
Eestis ja Balti regioonis tervikuna äritegevusega seotud riskid	36
Pakkumisega seotud riskid	37
Kokkuvõtte finantsinformatsioonist	39
Kapitalisatsioon ja võlad	41

PAKKUMISE TAUSTINFO JA TULUDE KASUTAMINE

Antud Avaliku Pakkumise ("Pakkumine") eesmärk on kaasata täiendavat omakapitali, et kaudselt toetada meie hiljuti toimunud Silja Oy Ab ("Silja") omandamist. Seoses antud tehinguga on ettevõtte suurus märgatavalt kasvanud ning on vajalik tagada tugevam likviidsuspositsioon. Lisaks võimaldavad Pakkumisest saadud tulud ellu viia käimasolevat Silja restruktureerimisprotsessi, integreerida Silja ja AS Tallink Gruppi ("Tallink") tegevust ning toetada jätkuvat kasvustrateegiat (sh. investeerimine ja laevade uuendamine).

Enne kui vaatad edasi, loe kindlasti läbi alljärgnev tekst:

Käesolev kokkuvõte ei ole käsitletav pakkumis- ja noteerimisprospektina, vaid 8. augustil 2006. a avaldatud pakkumis- ja noteerimisprospekti sissejuhatava kokkuvõtena. Kokkuvõttes sisalduv teave põhineb ingliskeelse pakkumis- ja noteerimisprospekti teatud peatükkides avaldatud tabel ja see on esitatud kokkuvõtvalt. Aktsiatesse investeerimise üle otsustamisel peaks investor uurima Aktsiaseltsi Tallink Grupp kohta avaldatud teavet ja pakkumis- ja noteerimisprospekti tervikuna, sealhulgas avaliku pakkumise tingimusi ja riskitegureid. Kui investoril tekib kahtlusi või küsimusi investeerimisotsuse tegemisel peaks ta pöörduma professionaalse finantsnõustaja poole.

Pakkumis- ja noteerimisprospekti ei tõlgita tervikuna eesti keelde. Juhul kui kohtule esitatakse pakkumis- ja noteerimisprospektis sisalduva teabega seonduv nõue, võib hagejast investorile Euroopa Liidu liikmesriikide õigusaktide alusel langeda kohustus kanda prospekti tõlkimise kulud enne kohtumenetluse algatamist. Tallink ei kannaks käesoleva kokkuvõttega seoses tsiviilvastutust, välja arvatud juhul, kui kokkuvõte on eksitav, ebatäpne või pakkumis- ja noteerimisprospekti muude osadega vastuolus.

OLULISED KUUPÄEVAD

14. august 2006	Pakkumise perioodi ja Märkimisõigustega kauplemise algus
23. august 2006	Märkimisõigustega kauplemise viimane päev
28. august 2006	Pakkumise perioodi lõpp
30. august 2006	Väärtuspäev (raha ja aktsiate ülekanded)

VÄÄRTPABERITE KIRJELDUS

TAL3T	Eeldatav Aktsiate (28,300,000) lühinimi Tallinna Börsil. Aktsiad annavad õiguse aktsionärile saada dividende majandusaasta eest, mis algab 1. septembril, 2006
TAL2T	Silja Holdings Limited-ile emiteeritud 5,000,000 aktsia lühinimi Tallinna Börsil. Antud aktsiad annavad õiguse aktsionärile saada dividende majandusaasta eest, mis algab 1. septembril, 2006
TAL1T	136,500,000 aktsia lühinimi Tallinna Börsil

Kättesaadav teave

Ingliskeelne pakkumis- ja noteerimisprospekt ning käesolev kokkuvõte on elektrooniliselt kättesaadavad Finantsinspektsiooni veebilehel www.fi.ee. Käesolev kokkuvõte on kättesaadav alljärgnevatel veebilehtedel:

AS Tallink Grupp -www.tallink.com

AS Hansapank -www.hanza.net

OMX Tallinna Börs – www.ee.omxgroup.com/prospektid

Pakkumis- ja noteerimisprospekti kokkuvõte on paberandjal tasuta kättesaadavad Hansapanga suuremates kontorites üle Eesti kuni märkimisperioodi lõpuni, s.o 28. augustini 2006, kell 16.00.

Investor võib paluda pakkumis- ja noteerimisprospekti ja kokkuvõtte tasuta saatmist tema poolt antud aadressil helistades infoliini numbrile 6310310¹ või pöördudes Hansapanga kontorites klienditeenindajate poole. Infoliini numbrile helistades võib investor küsida ka täpsemat teavet märkimiskorralduse esitamise ja ülekannete teostamise kohta. Infoliini kaudu ei pakuta investorile finants-, õigus- ega maksualast nõustamist, samuti ei anta infoliini kaudu hinnanguid Pakkumise või Tallinki kohta ega soovitusi investeerimisotsuse tegemiseks. Kui investoril tekib kahtlusi või küsimusi investeerimisotsuse tegemisel peaks ta pöörduma professionaalse finantsnõustaja poole.

Tallinki põhikiri ning 31. augustil 2003, 31. augustil 2004 ja 31. augustil 2005 lõppenud majandusaasta aruanded ning ka 31. augustil 2006 lõppeva majandusaasta esimese kolme kvartali vahearuanded on kättesaadavad Tallinki veebilehel www.tallink.com ja Tallinki asukohas aadressil Tartu mnt 13, Tallinn, Eesti. 31. augustil 2006 lõppeva majandusaasta esimese kolme kvartali vahearuanded on avaldatud ka Tallinna Börsi koduleheküljel.

¹Tavatelefonile helistamise kõnehinnaga

PAKKUMISE TINGIMUSED INVESTORILE

Pakkumine

Pakkumise raames pakutakse kuni 28,300,000 täiendavat Tallinki lihtaktsiat (“Aktsiad”) vastavalt Tallinki aktsionäride üldkoosoleku otsusele 2. august 2006, lisaks jagatakse aktsionäridele umbes 28,300,000 märkimisõigust (“Märkimisõigused”) 14. august 2006 kell 8.00 seisuga mis annavad õiguse märkida Aktsiad.

Aktsiad pakutakse Eestis Pakkumise raames kõikidele füüsilisest ja juriidilisest isikust investoritele kelle väärtpaberikontole on registreeritud Märkimisõigused hiljemalt kell 8.00 29. august 2006 seisuga.

Pakkumises osalemise õigus

Pakkumises Eestis on õigus osaleda Tallinki nii füüsilisest kui juriidilisest isikust aktsionäridel 14. august 2006 kell 8.00 seisuga eeldusel et aktsionärid ei võõranda Märkimisõigusi ja neil investoritel, kes ostavad Märkimisõigusi 14. august 2006 – 28. august 2006 ning investorite Märkimisõigused on registreeritud nende väärtpaberikontol hiljemalt 29. august 2006 kell 8.00 seisuga.

Märkimisõigused

Pakkumis- ja noteerimisprospektis tõlgendatakse Märkimisõigusi kui aktsionäride eesõigusi märkida Aktsiad äriseadustiku paragrahv 345 lõike 1 tähenduses. Üldjuhul võib aktsionär oma aktsiate märkimise eesõiguse võõrandada samadel tingimustel kui aktsia.

Märkimisõigus annab omajale õiguse märkida neid aktsiaid, mis on vastava märkimisõiguse alusvaraks. Vastavalt Eesti seadustele on märkimisõigused käsitletavad väärtpaberitena, mida on võimalik börsil noteerida. Me oleme 7. augustil 2006 esitanud avalduse märkimisõiguste noteerimiseks ja kauplemisele võtmiseks Tallinna Börsil.

Emiteeritavate Märkimisõiguste arv

Tallinki aktsionärid saavad 0.2 Märkimisõigust iga olemasoleva aktsia kohta 14. august 2006 kell 8.00 seisuga kui Eesti Väärtpaberite Keskregister ("EVK") fikseerib aktsionäride nimekirja vastavalt 2. august 2006 aktsionäride üldkoosoleku otsusele. Üks Märkimisõigus annab investorile õiguse märkida ühe Aktsia emissioonihinnaga märkimisperioodi jooksul.

Näide: Aktsionäril on 14. august 2006 kell 8.00 seisuga viis Tallinki olemasolevat aktsiat ja ta saab enda väärtpaberikontole ühe Märkimisõiguse, mis omakorda annab talle õiguse märkida Pakkumisperioodi (vaata osa "Pakkumise Periood") jooksul ühe Aktsia Pakkumishinnaga (vaata osa "Pakkumishind").

Ümardamine

Kõigi aktsionäride poolt 14. august 2006 kell 8.00 seisuga saadud Märkimisõiguste arv ümardatakse üles lähima täisarvuni.

Näide: Aktsionäril on üks Tallinki olemasolev aktsia 14. august 2006 kell 8.00 ja ta peaks saama 0.2 Märkimisõigust, selle asemel saab aktsionär ühe Märkimisõiguse, mis annab talle õiguse märkida ühte Aktsiat.

Märkimisõigustega kauplemine

Kõik Märkimisõigused on vabalt kaubeldavad. Tallink on esitanud taotluse Märkimisõiguste noteerimiseks OMX Tallinna Väärtpaberi Börsil ("TVB"), kus esimeseks kauplemispäevaks on eeldatavasti 14. august 2006. Märkimisõigustega kauplemine toimub TVB-l samade reeglite järgi nagu aktsiate puhul. Märkimisõigustega kauplemine lõppeb TVB-l eeldatavasti hiljemalt 23. august 2006 kell 14.30. Investori kontosid haldav pank või agent võib küsida teatud kindlaksmääratud või muutuvat komisjoni tasu Märkimisõigustega kauplemise eest. Sellised tasud võivad olla aga küllaltki kõrged võrreldes investorile kuuluvate Märkimisõiguste turuhinnaga.

Märkimisõigused, mida ei ole kasutatud Aktsiate märkimiseks, tühistatakse automaatselt 30. augustil 2006 investorite väärtpaberikontodel ilma rahalise kompensatsioonita.

Pakkumise Periood

Investorid võivad esitada korraldusi Aktsiate märkimiseks ("Märkimiskorraldus") ajavahemikul alates 14. august 2006 kella 9.00-st kuni 28. august 2006 kella 16.00-ni ("Pakkumise Periood") eeldusel, et nende väärtpaberikontole on registreeritud võrdne arv Märkimisõigusi hiljemalt 29. august 2006 kell 8.00.

Pakkumishind

Pakkumishind ("Pakkumishind") on kõikidele investoritele EEK 55.00 (EUR 3.5154) Aktsia kohta.

Märkimine

Tallink kutsub investoreid esitama Märkimiskorraldusi kooskõlas käesolevate Tingimustega. Märkimiskorraldusi saab esitada Pakkumise Perioodi jooksul. Investor võib esitada korralduse Aktsiate märkimiseks üksnes hinnaga EEK 55.00 (EUR 3.5154) Aktsia kohta ("Pakkumishind").

Kui investor esitab mitu Märkimiskorraldust ühelt väärtpaberikontolt, siis jaotamise läbiviimisel liidetakse need kokku.

Investor peab tagama, et Märkimiskorralduses esitatud andmed on õiged, täielikud ning loetavad. Mittetäielikud, ebaõiged või ebaselged Märkimiskorraldused võidakse tagasi lükata.

Investor võib esitada Märkimiskorralduse kas isiklikult või esindaja kaudu, keda investor on volitanud (õigusaktidega ettenähtud vormis) esitama Märkimiskorraldust ning tegema vastavaid makseid.

Kui Investor on esitanud Märkimiskorralduse, siis loetakse, et ta:

- on nõustunud käesolevate Tingimustega ning leppinud kokku Tallinkiga nende Tingimuste kohaldamises;
- on andnud vastavale EVK kontohaldurile ("Kontohaldurile") volituse ja korralduse edastada registreeritud tehingukorraldus EVK registripidajale;
- on märkimiskorralduse edastamisega võtnud kohustuse omandada Aktsiaid vastavalt märkimiskorralduses fikseeritud maksimum summale kooskõlas Tingimustega.
- volitab Kontohaldurit ning EVK registripidajat (AS Eesti Väärtpaberikeskus) muutma investori tehingukorralduses sisalduvaid andmeid omandatavate Aktsiate arvu, ning tehingusumma kohta väärtpaberikontol olevate Märkimisõiguste arvule vastavalt (vaata "Jaotamine").

Tasumine

Märkimiskorralduse esitamisega annab investor tema väärtpaberikontoga seotud arvelduskontot haldavale krediitiasutusele (milleks võib olla ka Kontohaldur ise) volituse ja korralduse blokeerida nimetatud arvelduskontol tehingusumma kuni arvelduse toimumiseni 30. august 2005. Tehingusumma võrdub Märkimiskorralduses toodud Aktsiate arvu ning Pakkumishinna korrutisega. Investor võib esitada Märkimiskorralduse üksnes juhul, kui tema vastava EVK väärtpaberikontoga seotud arvelduskontol on piisavad vahendid tehingusumma tasumiseks.

Märkimiskorralduse muutmise ning tühistamine

Investor võib Märkimiskorraldust muuta või tühistada kuni Pakkumise Perioodi lõpuni. Selleks peab investor pöörduma vastava kontohalduri poole või märkimiskohta, kus vastav Märkimiskorraldus on esitatud, ning teostama vastava kontohalduri juures või vastavas märkimiskohas nõutavad toimingud (Märkimiskorralduse muutmise ja tühistamise protseduur võib erinevate kontohaldurite ning märkimiskohtade puhul erineda). Kõik Märkimiskorralduse muutmise ja/või tühistamisega seonduvad tasud tasub investor vastavalt kontohalduri juures või märkimiskohas kehtivale hinnakirjale.

Jaotamine

Jaotamisel võtab Tallink arvesse üksnes neid Märkimiskorraldusi, mis on tehtud ning esitatud Pakkumise Perioodi jooksul kooskõlas kõigi käesolevates Tingimustes sätestatud nõuetega. Kõik muud Märkimiskorraldused võidakse tagasi lükata.

Iga Märkimisõigus, mis on registreeritud investori väärtpaberikontol 29 august 2006 kell 8.00 seisuga ning mille osas on investor esitanud Märkimiskorralduse Pakkumishinnaga vastavalt Tingimustele annab investorile õiguse ühele Aktsiale. Investori poolt märgitud Aktsiate arvule igalt väärtpaberikontolt peab olema samal väärtpaberikontol sama arv Märkimisõigusi 29 august kell 8.00 seisuga.

Juhul kui investor on märkinud rohkem Aktsiaid kui on registreeritud tema väärtpaberikontol Märkimisõigusi 29 august 2006 kell 8.00 seisuga siis saab investor Aktsiaid võrdsetl tema väärtpaberikontol olevate Märkimisõiguste arvuga ning Märkimistaotlust esitades on investor andnud kontohaldurile volituse muuta Märkimiskorraldust vastavalt.

Rahaliste vahendite tagastamine

Kui investori Märkimiskorraldus lükatakse tagasi või kui jaotis erineb investori poolt soovitud Aktsiate arvust, vabastab Kontohaldur hiljemalt 30. august 2006 investori arvelduskontol blokeeritud rahalised vahendid või osa nendest (st. investorile jaotatud Aktsiate eest tasumisele kuuluvat makset ületav summa). Tallink ei vastuta vastava summa vabastamise eest ega intressi tasumise eest vabastatud summalt aja eest, mil see oli blokeeritud.

Arveldus ning kauplemine

Investoritele jaotatud Aktsiad kantakse väärtpaberikontodele 30. august 2005 vastavalt osas “Juhised Eestis asuvatele investoritele” toodule.

Kauplemine Aktsiatega TVB-l algab eeldatavasti 31 august 2006.

Kohaldatav õigus ning vaidluste lahendamine

Pakkumisele kohaldatakse Eesti õigust, niivõrd kui võrd pädeva kohtu poolt kohaldatavad rahvusvahelise eraõiguse normid ei näe imperatiivselt ette mõne muu jurisdiktsiooni õiguse kohaldamist. Kõik Pakkumisega seonduvad vaidlused lahendatakse Tallinna Linnakohtus, välja arvatud juhul, kui õigusaktide sätted, millest pooled ei saa kokkuleppega kõrvale kalduda, näevad ette mõne muu kohtu erandliku kohtualluvuse.

MUUD PAKKUMISEGA SEOTUD ASJAOLUD

Aktsionäride õigused

Üks Aktsia annab aktsionäri üldkoosolekul ühe hääle. Aktsiad annavad õiguse tulevasele dividendile alates dividendist, mis jaotatakse 1. septembril 2006 alanud ja 31. augustil 2007 lõppeva majandusaasta eest.

Tulude kasutamine

Eelduste kohaselt on Tallinki poolt saadav netotulu Pakkumise raames toimuvast Uute Aktsiate emissioonist ligikaudu 1.54 miljardit Eesti krooni (mis on arvatud Pakkumishinna alusel). Pakkumise tulemusena saadud rahalisi vahendeid kasutab Tallink eeldatavasti võlakohustuste tagasimaksmiseks (vastavalt sellele, kuidas need tagasimaksmisele kuuluvad) ja oma finantsressursside tugevdamiseks seoses kasvustrateegia (sh. investeerimise ja laevade uuendamise kava) elluviimisega.

JUHISED INVESTORITELE

Märkimiskorralduste esitamine

Aktsiate märkimiseks peab investor omama väärtpaberikontot EVK-s. Sellise väärtpaberikonto saab avada igaüks EVK Kontohalduri kaudu. 14. augusti 2006 seisuga tegutsevad Kontohalduritena järgmised pangad ja investeerimisühingud:

- AS SEB Eesti Ühispank
- AS Hansapank
- Nordea Bank Finland Plc Eesti filiaal
- AS Sampo Pank
- AS Lõhmus Haavel & Viisemann
- AS Eesti Krediidipank
- AS SBM Pank
- Tallinna Äripanga AS
- AS Parex Banka (kes tegutseb oma Eesti filiaali kaudu).

Investor, kes soovib märkida Aktsiaid, peab pöörduma selle Kontohalduri poole, kes haldab tema EVK väärtpaberikontot, ning registreerima Märkimiskorralduse väärtpaberite omandamiseks alljärgnevas vormis. Märkimiskorraldus tuleb registreerida Kontohalduri juures enne Pakkumise Perioodi lõppu. Märkimiskorralduse edastamiseks võib investor kasutada ükskõik millist viisi, mida tema Kontohaldur selleks pakub (näiteks esitades korralduse kontoris, interneti kaudu).

Väärtpaberikonto omanik:	investori nimi
Väärtpaberikonto:	investori väärtpaberikonto number
Kontohaldur:	investori kontohalduri nimi
Väärtpaber:	Tallink Grupp täiendav aktsia
ISIN kood:	EE3808004461
Väärtpaberite arv:	tehingu summa jagatud Pakkumishinnaga
Hind (Aktsia kohta):	55 EEK
Tehingu summa:	väärtpaberite arv korda hind
Vastaspool:	AS Tallink Grupp
Vastaspole väärtpaberikonto:	99100910014
Vastaspole kontohaldur:	AS Hansapank
Tehingu väärtuspäev:	30. august 2006
Tehingu tüüp:	“ost”
Arvelduse viis:	“makse vastu”

Investor võib esitada Märkimiskorralduse esindajakonto kaudu üksnes juhul, kui ta volitab esindajakonto omanikku avalikustama oma isiku EVK registripidajale kirjalikult.

Esindajakonto kaudu esitatud Märkimiskorraldused võetakse jaotamisel arvesse üksnes juhul, kui esindajakonto omanik on tegelikult avalikustanud investori isiku EVK registripidajale kirjalikult.

Märkimiskorraldus loetakse esitatuks hetkest, mil EVK registripidaja saab nõuetekohaselt vormistatud tehingukorralduse vastava investori Kontohaldurilt. Märkimiskorraldus loetakse tühistatuks hetkest, mil vastava investori Märkimiskorraldus on EVKs tühistatud investori Kontohaldurilt saadud tühistamiskorralduse alusel.

Investor kohustub tasuma kõik tasud, mis kuuluvad Kontohaldurile tasumisele seoses Märkimiskorralduse esitamisega.

Investor saab informatsiooni talle jaotatud Aktsiate arvu kohta pärast arvelduse toimumist 30. august 2006 oma Kontohaldurile esitatud järelepärimise alusel Kontohalduri poolt kehtestatud tingimustel.

Arveldus

Eestis asuvatele investoritele jaotatud Aktsiad kantakse investorite väärtpapierikontodele 30. august 2006 samaaegselt vastavate Aktsiate eest tasutava summa ülekandmisega meetodil “väärtpaberiülekanne makse vastu”.

Kui ülekannet ei ole võimalik teostada põhjusel, et investori arvelduskontol puuduvad piisavad rahalised vahendid, siis vastava investori Märkimiskorraldus lükatakse tagasi ning investor kaotab kõik õigused temale jaotatud Aktsiatele.

TALLINK

Üldinformatsioon

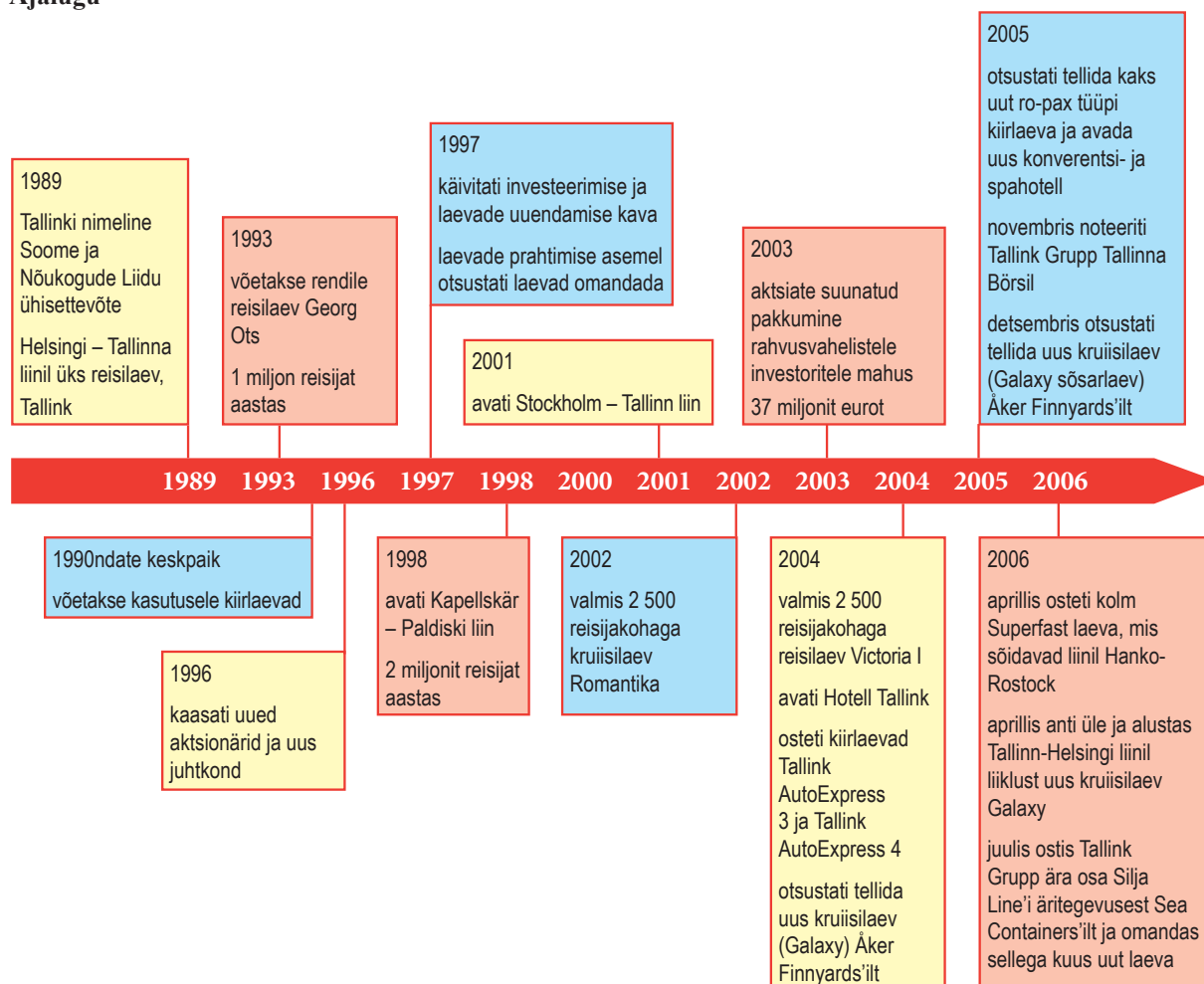
Tallink on äriregistris registreeritud registrikoodiga 10238429. Meie registreeritud asukohaks on Tallinn, Eesti ning meie peakontor asub Tallinnas, aadressil Tartu mnt 13, postiindeks 10145. Meie kontaktnumber on +372 6 409 800.

Tulenevalt põhikirja punktist 1.3 on meie tegevusaladeks: (1) meretranspordi korraldamine ja laevade agenteerimine; (2) meritsi reisijate, transpordivahendite ja kaupade vedu ning selle tegevusega seonduvate teenuste osutamise korraldamine; (3) transiitvedude korraldamine; (4) laomajanduse korraldamine; ja (5) esindus- ja agendifunktsioonide teostamine ja kaubandustegevus, sealhulgas alkoholi ja tubakatoodete jaemüük laevades.

Tallinki majandusaasta algab 1. septembril ja lõpeb 31. augustil. Põhikirja punkti 1.5 kohaselt on Tallink asutatud määramata ajaks.

Tallinki asutamiskuupäevaks on 21. september 1994, kui ettevõttereistris registreeriti aktsiaselts ärinimega Hansatee Aktsiaselts. Tulenevalt äriseadustikus sätestatud nõuetest kanti Tallink 21. augustil 1997 ümber äriregistrisse ärinimega Aktsiaselts Hansatee Grupp. 23. jaanuaril 2002 muudeti Tallinki ärinime ja alates nimetatud kuupäevast tegutsetakse Aktsiaselts Tallink Grupp ärinime all. Tallink on kontserni emaettevõtja, kes tegutseb läbi erinevate grupi tütarettevõtjate. Meie majandustegevus on struktureeritud sarnaselt meie kontserni struktuurile ning kontserni kuuluvad laevavedusid ja marketingi korraldavad ning nende tegevustega seonduvaid teenuseid osutavad ettevõtjad. Iga laeva käsitletakse eraldi üksusena, millel on teenindav ja tehniline personal.

Ajalugu



AKTSIONÄRID JA JUHTIMINE

Aktsionäride struktuur

Aktsiaraamatu kohaselt oli meil 7. august 2006 seisuga 14,283 aktsionäri. Meie aktsiaraamatut peab EVK. Alljärgnevas tabelis on toodud meie kümme suurima osalusega aktsionäri ning nende osaluse suurus enne Pakkumise läbiviimist. Meie praegused aktsionäridel saavad Märkimisõigusi, mis annavad õiguse omandada Aktsiaid.

Aktsionär	Aktsiate arv	Osakaal kogu aktsiakapitalist (%)
AS Infortar ¹	59,235,485	41.8625
ING Luxembourg S.A.	11,993,690	8.4761
Skandinaviska Enskilda Banken AB Clients	7,314,771	5.1694
Citibank Hong Kong/Citicorp International Finance Corporation	5,467,640	3.8641
J.P.Morgan Bank Luxembourg S.A.	5,289,600	3.7382
SC Finland Limited	5,000,000	3.5336
Morgan Stanley + Co International Equity Client Account	4,206,296	2.9726
Nordea Bank Finland Plc Clients Account Trading	3,366,648	2.3793
Firebird Republics Fund Ltd.	2,703,604	1.9107
Deutsche Bank AG Londin Prime Brokerage/Clients Full Tax Account	2,156,209	1.5238
Kokku kümme suurimat aktsionäri	106,733,943	75.4303
Ülejäänud aktsionärid	34,766,057	24.5697
Kokku	141,500,000	100.0000

¹ Enn Pant (juhatuse esimees), Kalev Järvelill (juhatuse liige) ja Ain Hanschmidt (nõukogu liige) omavad otseselt või kaudselt vastavalt 29.42 protsenti, 25.62 protsenti ja 25.15 protsenti Infortari aktsiatest.

AS Infortar

Pakkumis- ja noteerimisprospekti avaldamise kuupäeva seisuga on Infortar ligikaudu 41.86 protsenti Tallinki aktsiate omanik. Infortar on Eestis registreeritud ettevõtte, mis tegeleb investeerimisega laevanduse, kinnisvara ja kirjastamisega seotud valdkondadesse. Infortar asutati algselt suurosaluse omandamiseks Tallinkis seoses 1997 aastal toimunud ettevõtte restruktureerimisega, millega kaasnes juhtkonna poolt ettevõttes osaluse omandamine. Nimetatud restruktureerimise tulemusena said Infortari aktsionärideks uued juhatuse liikmed, teatud AS-iga SEB Eesti Ühispank seotud ettevõtted ja mitmed teised äriühingud ning eraisikud.

Käesoleval hetkel on Infortari suuraktsionäriks OÜ Linandell, millele kuulub EVK andmete kohaselt pakkumis- ja noteerimisprospekti avaldamise kuupäeva seisuga ligikaudu 75 protsenti Infortari aktsiatest. Seega on Linandell Tallinki kaudne emaettevõtja. Ülejäänud Infortari aktsiad kuuluvad väiksematele investoritele, seejuures ei ületa ühegi nende osalus kümnet protsenti. Linandell kuulub otsese või kaudse osaluse kaudu Enn Pandile (meie juhatuse esimees), Kalev Järvelillele (meie juhatuse liige) ja Ain Hanschmidtile (meie nõukogu liige), kusjuures nad kõik omavad ka otse Infortari aktsiaid.

Esialgu oli hr Pant otseselt või kaudselt ligikaudu 2/3 Linandelli osa omanik ja hr Järvelillele kuulus otseselt või kaudselt ülejäänud osa. Meile teadaolevalt omandas 2004 aasta aprillis äriühing OÜ Abante ligikaudu 1/3 suuruse osaluse Linandellis. 2005 aasta augustis valiti hr Hanschmidt Infortari juhatuse esimeheks, millisel ametikohal oli selle hetkeni tegutsenud Eve Pant, kes on hr Pandi õde ja meie nõukogu liige. Eeltooduga seoses omandas hr Hanschmidt ainuosaluse OÜ-s Abante. Nimetatud tehingu tingimusi ei ole pooled avaldanud.

Lähtudes asjaolust, et hr Hanschmidt oli aastatel 1992 kuni 2005 Tallinki ühe laenuandja SEB Eesti Ühispanga juhatuse esimees ja 2005 aasta jaanuarist kuni augustini SEB Eesti Ühispanga nõukogu esimees, algatati Eestis vähemalt kaks uurimist: üks SEB Eesti Ühispanga poolt ja teine Finantsinspeksiooni poolt. 2005 aasta septembris avaldas SEB Eesti Ühispank kokkuvõtte enda sisekontrolli järeldustest. Kokkuvõtte kohaselt ei leitud hr Hanschmidti või SEB Eesti Ühispanga tegevuses Tallinkile laenu andmisel rikkumisi. Finantsinspeksiooni poolt läbiviidud järelevalvemenetlus keskendus nii samade asjaolude uurimisele, mis olid Ühispanga uurimise objektiks, kui ka teistele seonduvatele asjaoludele. Finantsinspeksiooni avalduse kohaselt ei leitud 23. septembri 2005 seisuga tõendeid rikkumiste kohta.

Tallinki juhtimisstruktuur

Lähtudes äriseadustikust ja Tallinki põhikirjast osalevad ettevõtte juhtimise korraldamises aktsionärid (üldkoosoleku kaudu), nõukogu ja juhatus. Aktsionäride üldkoosolek otsustab muuhulgas majandusaasta aruande (sealhulgas audiitori aruanne) kinnitamise ja kasumi jaotamisega seotud küsimuste üle. Aktsionärid võtavad otsuseid vastu kas korralistel või erakorralistel üldkoosolekutel. Alljärgnevalt esitame lühidalt Tallinki juhatuse ja nõukogu liikmete ning teiste juhtivtöötajatega seotud andmed, sealhulgas nende nimed, ametikohad ja ametisse nimetamise aja.

Nõukogu

Nõukogu planeerib meie majandustegevust, korraldab juhtimist valides juhatuse liikmed, kinnitab aastaeelarve ja teostab järelevalvet juhatuse tegevuse üle. Meie põhikirja kohaselt on nõukogu viie- kuni seitsmeliikmeline ja nõukogu liige valitakse kolmeks aastaks. Nõukogu liikmed valivad endi hulgast esimehe.

Tallinna Börsi reglement sätestab, et juhul, kui noteerimist taotleva emitendi aktsiakapitalis kuulub mõnele aktsionäri rohkem kui 30 protsenti aktsiatega esindatud häältel, peab emitendi nõukogu koosseis olema selline, et vähemalt kaks nõukogu liiget ei oleks sellise aktsionäri seotud. Meie nõukogu praegune koosseis on kooskõlas nimetatud nõudega.

Meie nõukogu koosseis on alljärgnev:

Nimi	Sünniaasta	Nõukogu liige alates	Positsioon nõukogus	Ametiaeg möödub
Toivo Ninnas	1940	1997	Esimees	5. veebruar 2008
Eve Pant	1968	1997	Liige	5. veebruar 2008
Ain Hanschmidt	1961	2005	Liige	5. veebruar 2008
Sunil Kumar Nair	1966	2003	Liige	4. detsember 2006
Kustaa Lauri Äimä	1971	2002	Liige	5. veebruar 2008

Juhatus

Juhatus korraldab meie igapäevast majandustegevust. Põhikirja alusel on juhatusel õigus ilma nõukogu nõusolekuta teha aktsiaseltsi nimel muuhulgas alljärgnevaid tehinguid, millega kaasneb:

- osaluse omandamine ja lõppemine teistes ühingutes;
- ettevõtte omandamine, võõrandamine või selle tegevuse lõpetamine;
- kinnisasjade ja registrisse kantud vallasasjade võõrandamine ja koormamine;
- välisfiliaalide asutamine ja sulgemine;

- investeringute tegemine, mis ületavad selleks majandusaastaks ettenähtud summa;
- laenude ja võlakohustuste võtmine, mis ülevatavad selleks majandusaastaks ettenähtud summa; ja
- laenude andmine ja võlakohustuste tagamine, kui see väljub igapäevase majandustegevuse raamest.

Hr. Enn Pant valiti esimest korda juhatuse esimeheks 1996 aastal, 2003 aastal valiti ta uuesti juhatuse esimeheks ning käesoleval aastal 2006 valiti järjekordselt juhatuse esimeheks järjekordselt Hr. Enn Pant. Ta on 1990 aastal lõpetanud Tartu Ülikooli majandusteaduskonna. Hr. Pant tegutseb ka AS Infortar, OÜ Linandell, OÜ Vara HTG AS Tailwind, OÜ Fastinvest ja H. T. Valuuta nõukogu liikmena. Aastatel 1992 kuni 1996 töötas ta Eesti Vabariigi rahandusministeeriumi kantslerina. Ta on Tallinki nõukogu liikme Eve Panti vend.

Hr. Kalev Järvelill valiti juhatuse liikmeks 1998 aastal. Ta lõpetas Tartu Ülikooli majandusteaduskonna 1993 aastal. Hr. Järvelill tegutseb ka AS Infortar, OÜ Linandell, OÜ Fastinvest, AS HTG Invest ja OÜ Vara HTG nõukogu liikmena. Aastatel 1995 kuni 1998 töötas ta Eesti Maksuameti peadirektorina ning aastatel 1994 kuni 1995 Eesti Vabariigi rahandusministeeriumi asekanclerina.

Hr. Keijo Erkki Mehtonen valiti juhatuse liikmeks 1998 aastal ning tema vastutusalaks on müügi ja marketingi korraldamine. Ta on töötanud Tallink Finland OY-s alates 1989 aastast. Hr. Mehtonen tegutseb ka AS Infortar ja OÜ Fastinvest nõukogu liikmena.

Hr. Andres Hunt valiti juhatuse liikmeks 2002 aastal. Ta lõpetas 1992 aastal Eesti Põllumajandusakadeemia majandusteaduskonna. Hr. Hunt tegutseb ka AS Tailwind nõukogu liikmena ning OÜ Kümnis Konsultatsioonid juhatuse liikmena. Alates 1995 kuni 1998 aastani töötas ta Eesti Vabariigi rahandusministeeriumi maksupoliitika osakonna juhatajana.

Hr. Antti Pankakoski tegutseb AS Tallink Grupp juhatuse liikmena alates 24. juulist 2006. Hr. Pankakoski on olnud Silja Oy Ab-s tegevdirektor alates 2003 aastast ja jätkab samal positsioonil ka peale Silja Oy Ab-ostu AS-i Tallink Grupp poolt. Hr. Pankakoski on omandanud LLM kraadi Helsingi Ülikoolis. Ta on töötanud laevatööstuses erinevatel ametikohtadel alates 1979 aastast ja juhtivkohtadel alates aastast 1986.

Meie põhikirja kohaselt peab juhatuses olema vähemalt viis kuni seitse liiget, kes valitakse kuni kolmeks aastaks. Juhatuse liikmed valib ja nende hulgast määrab esimehe nõukogu. Juhatuse koosseisu kuuluvad alljärgnevad isikud:

Nimi	Sünniaasta	Juhatuse liige alates	Positsioon juhatuses	Ametiaeg möödub
Enn Pant	1965	1996	Esimees	Juuni 12, 2009
Kalev Järvelill	1965	1998	Liige	November 10, 2007
Keijo Erkki Mehtonen	1949	1998	Liige	November 10, 2007
Andres Hunt	1966	2002	Liige	Veebruar 22, 2008
Antti Pankakoski	1954	2006	Liige	Juuli 24, 2009

Teised juhtivtöötajad

Lisaks Tallinki juhatuse ja nõukogu liikmetele on järgnevalt nimetatud ka meie teised juhtivtöötajad.

Nimi	Sünniaasta	Antud töökojal alates	Ametinimetus
Lembit Kitter	1953	2006	Peadirektor
Meelis Asi	1964	1997	Pearaamatupidaja
Ülo Kollo	1937	1996	Tehnikadirektor
Tõnu Liik	1954	2005	IT- ja arendusdirektor
Mare Puusaag	1956	1997	Peajurist
Janek Stalmeister	1974	2005	Finantsdirektor
Veiko Suigussaar	1971	2005	Haldusdirektor
Taavi Tiivel	1977	2005	Teenindusdirektor
Peter Roose	1969	2005	Müügi- ja turundusdirektor
Toomas Sosnitski	1963	2006	Personalidirektor

Juhtkonna osalused

Meie nõukogu liikmetele kuulub enne Pakkumise läbiviimist otseselt või kaudselt kokku 20,692,733 Tallinki aktsiat, mis moodustab ligikaudu 14.6 protsenti Tallinki aktsiatest ja hääleõigusest. Meie juhatuse liikmetele kuulub enne Pakkumise läbiviimist otseselt või kaudselt kokku 41,013,955 Tallinki aktsiat, mis moodustab ligikaudu 29.9 protsenti Tallinki aktsiatest ja hääleõigusest. Alljärgnevas tabelis on esitatud juhatuse ja nõukogu liikmete ning juhtivtöötajate osalused enne Pakkumise läbiviimist:

Nimi	Ametikoht	Otsene osalus (aktsiate arv)	Otsene osalus (%)	Kaudne osalus (%)	Osalus kokku (%)
Toivo Ninnas	Nõukogu esimees	4,000	0.00	3.00	3.00
Eve Pant	Nõukogu liige	125,000	0.09	0.05	0.14
Ain Hanschmidt	Nõukogu liige	320,920	0.23	10.82	11.05
Enn Pant	Juhatuse esimees	612,000	0.43	12.92	13.35
Keijo E. Mehtonen	Juhatuse liige	1,003,600	0.71	3.36	4.07
Kalev Järvelill	Juhatuse liige	319,200	0.23	10.97	11.20
Andres Hunt	Juhatuse liige	131,000	0.09	0.19	0.28
Lembit Kitter	Tegevdirektor	—	—	0.00	0.00
Meelis Asi	Pearaamatupidaja	32,700	0.02	0.81	0.83
Ülo Kollo	Tehnikadirektor	284,000	0.20	—	0.20
Mare Puusaag	Peajurist	18,000	0.01	—	0.01
Taavi Tiivel	Teenindusdirektor	7,000	0.00	—	0.00
Janek Stalmeister	Finantsdirektor	4,250	0.00	—	0.00
Veiko Suigussaar	Haldusdirektor	11,000	0.01	—	0.01
Peter Roose	Müügi- ja turundusdirektor	5,435	0.00	—	0.00
Tõnu Liik	Arendusdirektor	510	0.00	—	0.00

Juhatuse ega nõukogu liikmetel ega juhtivtöötajatel ei ole pakumise- ja noteerimisprospekti avaldamise kuupäeva seisuga otseseid ega kaudseid osalusi muudes Tallinki kontserni kuuluvates ettevõtetes (välja arvatud Hr. Peter Roose, kes omab 30% Tallinki tütarettevõtte OÜ TLG Media osadest).

ÄRITEGEVUS

Me oleme üks juhtivaid laevanduskontserne Läänemere põhjaosas, pakudes kõrgetasemelist kruisi- ja reisijateveoteenust. Samuti oleme me üheks juhtivaks ro-ro kaubaveoteenuste pakujaks meie poolt opereeritavatel liinidel. Me pakume laevavedusid meile kuuluvate laevadega, sealhulgas kruisilaevad, ro-

pax tüüpi kiirlaevad, kiirlaevad, ro-pax laevad ning ro-ro tüüpi kaubalaevad; Soome ja Eesti, Rootsi ja Eesti ning hiljuti lisandunud uutel Soome ja Rootsi, Rootsi ja Läti ning Soome ja Saksa vahelistel liinidel. Meil on käigusolevad liinid Helsingi (Soome pealinn) ja Tallinna (Eesti pealinn), Stockholmi (Rootsi pealinn) ja Tallinna, samuti Kapellskäri (sadamalinn Stockholmi lähedal) ja Paldiski (Sadamalinn Tallinna lähedal), Riia (Läti pealinn) ja Stockholmi, Hanko (sadamalinn Helsingi lähedal) ja Rostocki (sadamalinn Saksamaal), Turu (sadamalinn Soomes) ja Stockholmi/Kapellskäri ning Helsingi ja Stockholmi vahel (viimased kaks on Silja liinid, mille kohta loe täpsemat informatsiooni peatükist “Silja ülevaade”). Me oleme hetkel turuliidrid Helsingi—Tallinn liinil ja ainuke operaator, kes pakub reisijate- ning kaubaveoteenust igapäevaselt Rootsi ja Eesti ning ülepäevaselt Riia ja Stockholmi vahel. Lisaks on meil tugev turupositsioon ka Hanko ja Rostock liinil. 31. augustil 2005 lõppenud majandusaastal vedasime me kokku rohkem kui 3.2 miljonit reisijat ja ligikaudu 130,000 kaubaühikut, mis on vastavalt 16 protsenti ja 27 protsenti suurem kui samad näitajad eelmisel majandusaastal (vastavat infot Silja kohta vaata peatükist “Silja ülevaade”). Käesoleval majandusaastal oleme veetud kaubaühikute arvu veelgi kasvatanud ja seda tänu Soome-Eesti kasvavale kaubaturule. Alates 2004 aasta maikuust laiendasime enda pakutavate teenuste valikut 350-toalise Hotell Tallink avamisega Tallinna kesklinnas, kus tegutseme operaatorina. Täiendavalt hakkame opereerima ka uut konverentsi- ja spahotelli Tallinna kesklinna läheduses. Viimatinimetatud hotelli avamine on planeeritud 2006 aasta teise poolde.

Meie peamisteks tuluaallikateks on piletimüük reisijatele, kaubaveo müük ja müük restoranides ning poodides. Reisijatele müüakse pileteid nii läbi meie enda müügiesindustevõrgu kui ka Soome, Rootsi, Eesti, Läti, Leedu, Saksa ja Venemaa reiskorraldajate kaudu. Piletimüügi tulud hõlmavad müüdud laevapiletite hinda, reisijatele müüdud kajutikohti, samuti konverentsiruumide kasutamist ja sõiduautode vedu. Kaubaveo müük hõlmab tasu tonnaaži pealt ja tasu ühiku pealt. Restoranide ja poodide müük hõlmab müüki restoranides, baarides, pubides ning kaupade müüki poodides. Meie müügitulu ulatus 31. augustil 2005 lõppenud majandusaastal ligikaudu 4,063 miljoni kroonini, millest enamus tulenes reisijate- ja kaubaveo müügist Soome ja Eesti vahelistel liinidel. Alljärgnev tabel näitab meie müügitulu jagunemist tegevusvaldkondade lõikes 2003, 2004 ja 2005 aasta 31. augustil lõppenud majandusaastatel. Käesoleva majandusaasta kolme kvartali auditeerimata vahearundega võib tutvuda Tallinna Börsi koduleheküljel.

Majandusaasta lõpp 31. august						
	2003 ¹		2004		2005	
	EEK tuhat	%	EEK tuhat	%	EEK tuhat	%
Piletimüük ²	827,091	28	879,684	26	1,018,683	25
Müük restoranides ja poodides	1,494,322	50	1 664,566	49	1,912,232	47
Kaubaveo müük	579,014	19	609,383	18	721,690	18
Muud ³	95,171	3	252,622	7	410,356	10
Kokku	2 995,598	100	3,406,255	100	4,062,961	100
1	Tegevusvaldkondade täpset jaotust muudeti osaliselt 2004 majandusaasta alguses ning need muutused ei ole kajastatud 2003 aasta kohta esitatud andmetes.					
2	Sisaldab kajuteid, sõiduautosid ja konverentsiruumi.					
3	Sisaldab tulusid järgnevatest segmentidest: “Reisipaketi müük”, “Majutuse müük”, “Muud” ja “Müügitulu laevade rendist”.					

Meie peamised ärisegmentid baseeruvad geograafilisteks segmentideks, mis omakorda jaotuvad laevaliinide ja maismaa tegevuse vahel. 31. augustil 2005 lõppenud majandusaasta tulemuste põhjal jagunes meie müügitulu geograafiliste segmentide vahel järgnevalt: Soome—Eesti vaheline liiklus 60 protsenti, Rootsi—Eesti vaheline liiklus 34 protsenti ja teised liinid ning maismaa majandustegevus 6 protsenti. Alljärgnevalt on toodud meie müügitulu jaotus erinevate segmentide vahel.

	Majandusaasta lõpp 31. august (miljonites, EEK)		
	2003	2004	2005
Soome—Eesti	2,053	2,083	2,442
Rootsi—Eesti	943	1,232	1,392
Majandustegevus maismaal	—	40	88
Teised	—	51	141
Kokku	2,996	3,406	4,063

Käesolevaks hetkeks oleme laiendanud ka Soome—Saksa ja Rootsi—Läti liinidele ning Silja ostu järel ka Rootsi—Soome liinile. Soome—Saksa ja Rootsi—Läti liinide segmendid on lisatud juba meie käesoleva majandusaasta auditeerimata kolme kvartali vahuaruandesse, millega võib lähemalt tutvuda Tallinna Börsi koduleheküljelt. Silja kohta vaata vastavat informatsiooni peatükist “Silja ülevaade”. Täiendavat infot Silja ostutehingu kohta vaata ka peatükist “Pro Forma Finantsinformatsioon”.

LAEVAD JA LIINID

Meile kuulub hetkel 21 laeva, millest 15 on loetletud alljärgnevas tabelis ja ülejäänud 6 Silja laeva kohta käivat infot vaata peatükist “Silja ülevaade”. Meil on 11 reisilaeva (millest 4 opereeritavad Silja poolt, täiendavat infot vaata peatükist “Silja ülevaade”), 3 kiirlaeva, 3 ro-pax tüüpi kiirlaeva ja 2 kaubalaeva ning 2 ro-pax laeva (viimased 2 laeva on samuti opereeritavad Silja poolt, täiendavat infot vaata peatükist “Silja ülevaade”).

Laev	Liin	Ehitatud / Omandatud	Maksimaalne reisijate arv ¹	Kaubaliini meetrid ja sõiduaudod ²
Reisilaevad				
Galaxy	Helsingi—Tallinn	2006	2,800	1,130
Victoria I	Stockholm—Tallinn	2004	2,500	1,000
Romantika	Stockholm—Tallinn	2002	2,500	1,000
Meloodia I	Helsingi—Tallinn	1979 / 2002	1,600	730
Regina Baltica	Stockholm—Riia	1980 / 2002	1,500	780
Vana Tallinn	Kapellskär—Paldiski	1974 / 1997	800	650
Fantaasia	välja renditud	1979 / 1997	1,550	810
Kiirlaevad				
Tallink AutoExpress 4	Helsingi—Tallinn	1996 / 2004	574	171
Tallink AutoExpress 3	Helsingi—Tallinn	1997 / 2004	580	171
Tallink AutoExpress 2	Helsingi—Tallinn	1997 / 2001	673	175
Ro-pax kiirlaevad				
Superfast IX	Hanko—Rostock	2002/ 2006	728	1,900
Superfast VIII	Hanko—Rostock	2001/ 2006	717	1,900
Superfast VII	Hanko—Rostock	2001/ 2006	717	1,900
Ro-ro kaubalaevad				
Regal Star	Helsingi—Tallinn	1999 / 2004	80	2,087
Kapella	Kapellskär—Paldiski	1974 / 1999	50	633
1	Tuginedes reisilaevade sertifikaatides toodud andmetele.			
2	Kiirlaevade puhul näitab antud number sõiduaudode arvu.			

Oleme ellu viimas märkimisväärset investeerimise ja laevade uuendamise kava, mille käigus oleme võtnud kasutusele kruisilaevad Romantika (2002 aastal), Victoria I (2004 aastal) ja Galaxy (2006 aastal). Viimased on ka uusimad Läänemeres opereerivad kruisilaevad. Lisaks omandasime 2006 aasta aprillis ka kolm Superfast laeva,

mida opereerime Hanko—Rostock liinil ning 2006 aasta juulis omandasime läbi Silja ostu ka kuus Silja laeva, mida opereerime Rootsi ja Soome liinil (kaks kruisilaeva Stockholm—Helsingi liinil ja kaks kruisilaeva ning kaks Ro-pax laeva Turu—Stockholm/Kapellskär liinil). 2007 aasta kevadel kavandame kasutusele võtta juba uue ro-pax tüüpi kiirlaeva ja 2008 aastal uue kruisilaeva, Galaxy sõsarlaeva, 2,800 reisijakohaga ning veel ühe uue ro-pax tüüpi kiirlaeva. Meie uued ro-pax tüüpi kiirlaevad pakuvad kiiremat teenindust Helsingi ja Tallinna vahel. Meie uued kruisilaevad pakuvad võrreldes meie seniste laevadega paremaid kajutitingimusi, suuremaid kauplusepindu ja laiemat teenuste valikut. Uued laevad teenivad suuremat kasumit ja tegutsevad madalamate kuludega ühe reisija kohta kui varasemad Tallinki laevad samadel liinidel. Näiteks ajavahemikus juunist detsembrini 2002 aastal vedas Romantika 13 protsenti vähem reisijaid Helsingi—Tallinna liinil kui Fantaasia ja Meloodia I kokku samal liinil eelneva aasta sama ajavahemikuga võrreldes, samas oli Romantika müügitulu 9 protsenti suurem ja tema ärikulud olid neli protsenti madalamad kui Fantaasia ja Meloodia I samad näitajad kokku. Sarnase näite võib tuua Stockholm—Tallinna liinilt, kus Fantaasia asendati 2004 aasta alguses Victoria I-ga ja Regina Baltica 2006 aasta mais Romantikaga. Viimase asemel hakkas Tallinn—Helsingi liinil tegutsema uus kruisilaev Galaxy.

31. augustil 2004 lõppenud majandusaastal vedas Victoria I tänu suurenenud veomahule 128 protsenti rohkem reisijaid Stockholm—Tallinna liinil kui tema eelkäija Fantaasia sellele eelneval majandusaastal. Samaaegselt oli Victoria I müügitulu 138 protsenti suurem ja ärikulud ainult 93 protsenti kõrgemad võrreldes Fantaasia vastavate näitajatega.

Romantika ja Victoria I projektimaksumus (sealhulgas ehitus-, marketing- ja käivituskulud) oli ligikaudu 150 miljonit eurot kummagi laeva kohta, millest suurem osa finantseeriti laenuga. Nimetatud laevad on 193.8 meetrit pikad kruisilaevad 2,500 reisijakohaga. Uute laevade tehnilised omadused, eriti jääklass ja suurem kiirus võimaldavad meil kasutada neid laevu vajadusel ka uutel liinidel ja turgudel. Romantika ja Victoria I on mõlemad varustatud kaasaegsete pardaseadmetega. Uutel laevadel on võrreldes vanemate laevadega suuremad kauplustepinnad, mis võimaldavad pakkuda laiemat tootevalikut. Laevadel on suurem valik baare ja erinevas stiilis söögikohti, sealhulgas 6 restorani, milles on kohti üle 1,500 kliendile. Laevadel on kuus erinevat meelelahutusala, sealhulgas diskod, baarid, kabareed, pubid ja internetikohvikud, mis mahutavad kokku rohkem kui 2,000 reisijat. Kajutites, mis kõik asuvad autotekist kõrgematel tekkidel, on televiisor ja nende sisustus on kaasaegne ning kvaliteetne. Kaasaegsed ja hästivarustatud konverentsiruumid, saunad, basseinid ja internetiühenduse võimalus annavad laevadele kõrgema klassifikatsiooni, mis võimaldab meil hoida kõrgemat hinnataset.

2006 aasta kevadel valminud uus kruisilaev Galaxy mahutab kuni 2,800 reisijat ning seal on 927 kajutit. Võrreldes Romantika ja Victoria I-ga on Galaxy suurem, seal on rohkem kõrgema klassiga kajuteid, suuremad kauplusepinnad ja konverentsiruumid koos kõige kaasaegsemate seadmetega. Samuti on Galaxy laiem restoranide ja baaride valik. Galaxy maksumuseks oli 165 miljonit eurot, mida finantseeriti peamiselt laenuga. Täiendavalt oleme me kasutanud õigust tellida 2008 aastaks veel üks eelpool kirjeldatud Galaxy sarnane kruisilaev. Me eeldame, et Galaxy kõrgem kvaliteet laiendab meie kliendibaasi.

Helsingi—Tallinna liinile on kavas tuua veel uued ro-pax tüüpi kiirlaevad. Uute ro-pax tüüpi kiirlaevade puhul on ühendatud kruisilaeva ja kiirlaeva parimad omadused: kiirus, suurendatud reisijateveomaht ja laiendatud kaupluste, söögikohtade ja kaupadeveo võimalused. Tänu sellele saavad uued ro-pax tüüpi kiirlaevad tegutseda aastaringselt ja saavad teenindada reisijaid ligilähedaselt sama kiirusega kui kiirlaevad. Uued ro-pax tüüpi kiirlaevad peaksid suurendama meie veoteenuste mahtusid Helsingi—Tallinn liinil. Samuti saame uute kiirlaevadega pakkuda täiendavaid võimalusi kiireks kaubaveoks. 2005 aasta augustis tellisime ühe uue ro-pax tüüpi kiirlaeva Soome ettevõtjalt Aker Finnyards Oy ja teise uue ro-pax tüüpi kiirlaeva Itaalia ettevõtjalt Fincantieri Cantieri Navali Italiani S.p.A. ning need peaksid valmima vastavalt 2007 aasta kevadel ja 2008 aastal. Uute kiirlaevade maksumuseks on vastavalt 110 miljonit ja 113 miljonit eurot.

Toetudes avalikult kättesaadavale teabele on alljärgnevas tabelis näidatud Läänemere põhjaregiooni laevaoperaatorite poolt tellitud laevad koos nende eeldatavate mahtudega.

Laeva tüüp	Eeldatav valmimisaeg	Maksimaalne reisijate arv	Kaubaliini meetrid	Operaator / tootja
Ro-pax tüüpi kiirlaev	2007	1,900	2,000	Tallink /Aker Finnyards
Ro-pax tüüpi kiirlaev	2008	2,080	2,000	Tallink /Fincantieri
Kruisilaev	2008	2,800	1,100	Tallink /Aker Finnyards
Ro-pax tüüpi kiirlaev	2008	2,500	—	Viking Line/Aker Finnyards
Ro-pax reisilaev	2006	500	4,200	Finnlines/Fincantieri
Ro-pax reisilaev	2006	500	4,200	Finnlines/Fincantieri
Ro-pax reisilaev	2006	500	4,200	Finnlines/Fincantieri
Ro-pax reisilaev	2006	500	4,200	Finnlines/Fincantieri
Ro-pax reisilaev	2007	500	4,200	Finnlines/Fincantieri

Viking Line ro-pax tüüpi kiirlaeva kaubaliini meetrite kohta andmed puuduvad

Lisaks Soome ja Eesti ning Rootsi ja Eesti vahel sõitvatele liinidele oleme alustanud tegevust ka uutel liinidel: Rootsi—Läti, Saksa—Soome ning läbi Silja ostu ka Soome—Rootsi liinil. Alljärgnevalt on lühidalt kirjeldatud meie uusi liine.

Rootsi—Läti liin. Uus liin pakub Rootsi reisijatele võimaluse külastada Baltimaade suurimat linna, Riiat. Samuti laiendab liin kõikide Skandinaaviamaade elanike võimalusi reisida kõikidesse Baltimaadesse. Viimaste aastate jooksul on nii reisijate- kui ro-ro kaubaveo mahud Rootsi ja Läti vahel märkimisväärselt kasvanud. Lähtudes asjaolust, et Riga Sealine on loobunud teenuste pakkumisest antud liinil, oleme meie käesoleval hetkel Stockholm—Riia liinil ainuke regulaarset reisijatevedu teostav laevaoperaator. Riia—Stockholmi liin alustas tegevust laevaga Fantaasia aprilli alguses, kuid tänu soodsale võimalusele teostati prahtimisleping Fantaasia viimiseks Vahemerele ja mai kuus toodi Riia—Stockholm liinile opereerima Regina Baltica. Läti—Rootsi liin on uus turg meie ja me loodame, et see osutub meie jaoks edukaks laienemiseks.

Saksa—Soome liin. 2006 aasta aprillis omandasime kolm uut Superfast laeva, mis alustasid opereerimist liinil Hanko—Paldiski—Rostock, kuid alates juuni esimesest poolest antud laevad enam Paldiski sadamat ei külasta. Kolme Superfast laeva omandamine on osa Tallinki strateegiast, mille abil me laiendame oma tegevust ja samal ajal kindlustame kontserni tugevat tulevikuarengu perspektiivi.

Soome—Rootsi liin. 2006 aasta juulis ostsime firmalt Sea Containers osa Silja äritegevusest. Kõik kuus laeva sellel liinil on opereeritavad Silja poolt. Täpsemat informatsiooni antud liini kohta vaata lähemalt peatükist “Silja ülevaade”.

Suundumused

Eelmisel 31. augustil 2005 lõppenud majandusaastal suurendasime majandustegevuse efektiivsust. Vaatamata *tax-free* kaubanduse kaotamisele Helsingi—Tallinn liinil alates 2004 aasta maikuust oleme suutnud tegutseda kasumlikult ning suutsime enda tulusid ja kasumit isegi suurendada. Käesoleva majandusaasta kolme kvartali tulemustega on võimalik lähemalt tutvuda Tallinna Börsi koduleheküljelt.

Alates 31. augustist 2005 ei ole meie finantsseisundis toimunud suuremaid muutusi. 2005/2006 majandusaasta kolme kvartaliga on reisijate arv Helsingi—Tallinn liinil ja Rootsi—Eesti liinidel võrreldes eelmise aasta sama perioodiga vähesel määral vähenenud. Meie arvates on selline muutus ajutine ja põhjendatav meie eduka 15. aastapäevale pühendatud turunduskampaaniaga 2004 aastal, mille tulemuseks oli suhteliselt suur reisijate arv 2004/2005 majandusaasta alguses.

Kaubaveo ühikute arv majandusaasta 2004/2005 kolme kvartaliga on aga Soome—Eesti liinil märgatavalt kasvanud, mille peamiseks põhjuseks on olnud pidev turu areng. Kaubaveoühikute mahtu on kasvanud ka Regal Stari üleviimine Paldiski—Kapellskär liinilt Tallinn—Helsingi liinile, mis võimaldab oma suurema liinimeetrite mahtuvusega teenindada ka suuremat turgu. Sellega seoses viidi Kapella (väiksema liinimeetrite mahutavusega) Tallinn—Helsingi liinilt märtsis üle Paldiski—Kapellskär liinile. Turu kasvu on toetanud ka oluline makromajanduslik areng kogu Baltikumis.

2006 aasta aprillis alustasime tegevust Rootsi—Läti liinil ja ka kolme ro-pax tüüpi Superfast laevaga Soome—Saksa liinil. Seega ootame täiendavat reisijate koguarvu ja käibe kasvu selle majandusaasta jooksul.

Pikemalt käesoleva majandusaasta segmentide tulemustega võib tutvuda 2005/2006 majandusaasta kolme kvartali auditeerimata vahearuandes Tallinna Börsi koduleheküljel.

Jätkev kütusehindade tõus käesoleva majandusaasta jooksul on suurendanud meie kütusekulusid. Eeldame, et kütusehinnad jäävad praegusele kõrgele tasemele ka käesoleva majandusaasta lõpuni. Täiendavalt märgime, et hiljutine palgakulude kasv seoses Galaxy ja kolme Superfasti liinile toomisega ning Riia—Stockholm liini avamisega seonduvad kulud suurendavad eeldatavalt meie käesoleva majandusaasta kulusid tervikuna. Samuti alustame käesoleval majandusaastal täiendavate intressimaksete tasumist Galaxy ja kolme Superfast laeva ostmise finantseerimiseks sõlmitud laenulepingute alusel, mis suurendab meie finantskulusid ja vähendab puhaskasumit. Eeltoodu põhjal eeldame kogukulude suurenemist käesoleval majandusaastal võrreldes 31. augustil 2005 lõppenud majandusaasta tulemustega, kuid me ei oota lähiajal märkimisväärset muutust meie kulude struktuuris.

Lähtudes esiteks asjaolust, et meie praegused kiirlaevad kasutavad kütusena diiselmootorit, mis on suhteliselt kallis kütus ning teiseks arvestades, et kiirlaevadel on kaupluste- ja toitlustuspinnad piiratud, ei olnud 31. augustil 2005. a lõppenud majandusaastal kiirlaevade segment kasumlik. Meie kasum laevavedudest Helsingi—Tallinn liinil põhines eelmisel majandusaastal ainult kruisilaevade tegevusel ja kaubaveol. Helsingi—Tallinn liinil sõitva nelja kiirlaeva tegevusest saadud müügitulu moodustas ainult ligikaudu 19 protsenti kogu meie laevavedudelt saadavast tulust antud liinil. Lähtuvalt sellest müüs Tallink 2006 aasta aprillis "Tallink Autoexpressi", ühe oma kiirlaevadest (detailesem informatsioon Tallinna Börsil 06.04.2006 avalikustatud börsiteates TAL: Tallink Autoexpressi müük). Samal ajal on meie kruisilaevade kasumlikkus suurenenud ja kuluefektiivsus ärikasumi tasemel paranenud ja seda tänu madalamatele kuludele ja suurematele tuludele ühe reisija kohta. Romantika, Meloodia I ja Kapella tulud moodustasid 81 protsenti meie laevavedudelt saadud kogutuludest ja kogu meie ärikasumist 31. augustil 2005 lõppenud majandusaastal korraldatud laevavedudelt Helsingi—Tallinn liinil. Eeldame, et 2005. a augustis tellitud uute ro-pax tüüpi kiirlaevade liiniletoomine parandab meie kiirlaevade tegevuse ärikasumi marginaali.

TEHINGUD SEOTUD OSAPOOLTEGA

Tallink ja tema tütarettevõtjad on sõlminud teatud tehinguid kontserniväliste isikutega, keda käsitatakse Tallinki suhtes seotud osapooltena. Kõige olulisemad viimasel ajal sõlmitud ja hetkel kehtivad lepingud on sõlmitud järgmistel asjaoludel:

- TLG Hotell rendib Hotell Tallinki hoonet Tallinnas kinnisvaraga tegelevalt osahingult Vara HTG, mille osanikeks on ühelt poolt meie suurim aktsionär AS Infortar (50%) ja teiselt poolt E.L.L. Kinnisvara Aktsiaselts (50%). Rendileping on sõlmitud tähtajaga kümme aastat, alates 30. aprillist 2004 ja see pikeneb automaatselt viie aasta võrra, välja arvatud juhul, kui üks pooltest teavitab kolme kuu jooksul enne algse tähtaja möödumist soovist lepingut mitte pikendada. Renditasu koosneb fikseeritud maksest suurusega 1,917,345 eurot aastas, millele alates 1. septembrist 2005 lisandus tasu, mis vastab 11 protsendile TLG Hotell käibest makseperioodile eelneval majandusaastal (nimetatud summa on alam- ja ülempiiriga piiratud);
- TLG Hotell on sõlminud rendilepingu OÜ-ga Sunbeam (mille ainuaktsionäriks on AS Infortar) uue

konverentsi- ja spahotelli rentimiseks ja haldamiseks TLG Hotelli poolt. OÜ Sunbeam on antud kinnisvara omanik. Kokkulepe käsitleb uue hotelli rentimist ja hotelli tegevuse majandamist TLG Hotelli poolt ning kokkuleppe kohaselt on rendiperioodi pikkuseks kümme aastat ja rendimakse koosneb aastast fikseeritud rendimaksest, mis on kümme protsenti OÜ Sunbeam poolt tehtud investeeringust hotelli rajamise, ja tasust, mis on vastav 25 protsendile TLG Hotell puhaskasumist antud hotelli tegevusest;

- Tallink ja AS Infortar on sõlminud teenuste osutamise lepingu, mille alusel AS Infortar osutab Tallinkile juhtimisteenust, korraldab koosolekuid, osutab õigusteenuseid ja valmistab ette Tallinki nõukogu tööks vajaliku dokumentatsiooni. AS Infortari poolt osutatavate teenuste aastane tasu on 720,000 Eesti krooni. Leping on sõlmitud määramata tähtajaks;
- Tallink ja AS Infortar on sõlminud esinduslepingu, mille alusel Tallink teostab õigus- jt toiminguid AS-i Infortar huvides, nimel ja arvel;
- Tallink ja Hansatee Cargo on mõlemad sõlminud kokkuleppe H.T. Valuutaga, mille alusel pakub H.T.Valuuta valuutavahetusteenust kontserni laevadel;
- Tallink rendib ruume (93 ruutmeetrit) OÜ-lt Mersok, mille osanikuks on meie juhatuse esimees ja tegevjuht Enn Pant;
- Tallink võttis 2003 aastal SEB Eesti Ühispannast kaks laenu kogusummas 237,503,000 Eesti krooni eesmärgiga maksta tagasi teatud AS-i Infortar laenud. Tallink võttis endale nimetatud laenukohustused eesmärgiga osaliselt tasaarveldada Tallinki kohustus tasuda AS-ile Infortar Hansalink Limited (laeva Tallink AutoExpress 2 omanik) aktsiate ostuhind. Tallink ostis Hansalink Limited aktsiad AS-ilt Infortar 2003 aastal. Laenukohustused SEB Eesti Ühispannaga ees on tagatud muuhulgas AS-i Infortar garantiiga.

Tallink on sõlminud mitmeid olulisi lepinguid enda kontserni kuuluvate ettevõtetega, sealhulgas rendilepingud, juhtimisteenuste lepingud, agendilepingud, laeva haldamise lepinguid, turva- ja meelelahutusteenuste lepingud, laenulepingud jne. Tallink on andnud mitmeid garantiisid tagamaks enda tütarettevõtjate, sidusettevõtjate ja teiste seotud osapoolte poolt võetud kohustusi. Meie arvates on kõik ülalkirjeldatud tehingud tehtud turu tingimustel.

KONKURENTSIEELISED JA STRATEEGIA

Me pakume kõrgetasemelist kruisi- ja reisijateveoteenust, samuti ro-ro kaubaveoteenust teatud liinidel ja oleme nimetatud teenuste osas ühed liidritest Läänemere põhjaosas. Me usume, et meie positsioon toetub järgmistele konkurentsieelistele:

- Tugev turupositsioon. Meie turuosa Helsingi—Tallinn liinil 31. augustil 2005 lõppenud majandusaasta andmete kohaselt oli reisijateveo turuosa ligikaudu 43 protsenti ning selle näitajaga oleme hetkel antud liinil liidrid. Rootsi ja Eesti vahelistel liinidel oli meie turuosa üle 90 protsendi kogu reisijateveo liiklusest. Me oleme hetkel ainuke teenuse pakkuja Stockholmi ja Tallinna, Kapellskäri ja Paldiski ning Riia ja Stockholmi liinidel, kes veab reisijaid regulaarselt. Lisaks eeltoodule on meie ro-ro kaubaveoteenuste turuosa 31. augustil 2005 lõppenud majandusaasta andmetel ligikaudu 45 protsenti Soome ja Eesti ning ligikaudu 95 protsenti Rootsi ja Eesti vahelistel liinidel. Lisaks omame tugevat turupositsiooni ka Soome—Saksa liinil. Me oleme ka juhtiv operaator Turu ja Stockholmi/Kapellskäri ning Helsingi ja Stockholmi liinidel.
- Paindlikult opereeritavad kõrge kvaliteediga laevad. Jätkuva investeerimise ja laevade uuendamise kava tulemusena on meie käsutuses hetkel ühed kõrgetasemelisemad kruisisilaevad Läänemere põhjaosas. Meie kruisisilaevad Romantika, Victoria I ja uusim kruisisilaev Galaxy, kus on kasutusel kõige kaasaegsemad seadmed ja pakutakse kvaliteetsemat teenust, on loonud uue standardi reisijateveoteenuse kvaliteedis

Läänemere põhjaosas. Laevade uuendamise kava jätkub uue kruisilaevaga (Galaxy sõsarlaev), mis peaks valmima 2008 suvel, samuti hiljuti tellitud uued ro-pax tüüpi kiirlaevadega, mis peaksid valmima 2007 ja 2008. Kõikidel meie reisilaevadel on auto-/kaubatekk, kusjuures sõiduaudode, busside ja kaubaautode pealesõit võib toimuda samaaegselt reisijate laevale minekuga. Reisijate- ja kaubaveo ühendamine võimaldab pakkuda sagedamat kaubaveoteenust, mis omakorda vähendab reisijateveo sesoonsuse mõju.

- Mitmekesine tootevalik. Meie eesmärgiks on pakkuda klientidele laialdast transpordi ja vabaajateenust, seejuures pakume me nii ühesuunalist kiirlaeva transpordi kui terviklikku kruisiteenust koos hotellis ööbimise võimaluse ja spa teenustega. Suur osa meie toodetest on saadaval nii eraldi teenusena kui teenustepaketina. Meie klientidel on võimalus valida ja koostada neile sobiv teenuste pakett enda eelistustest lähtudes, arvestades seejuures laeva tüüpi, reisi pikkust, konverentsiruumide ja -seadmete kasutamise vajadust, hotelliteenust Tallinnas ja teisi eelistusi, sealhulgas mitmed vabaaja veetmise võimalused maismaal.
- Tugev kaubamärk. Meie suur turuosa, klientide soovidele vastavalt kujundatud kõrgekvaliteedilised tooted ja teenused, meie laevade väljumisaegade regulaarsus ja paindlikkus on aidanud kaasa tugeva kaubamärgi ja konkurentsielise loomisele. Meie kaubamärk "Tallink" on eriti tuntud ja positiivselt tunnustatud Eestis ja Soomes. Samaaegselt jätkame kaubamärgi positiivse tuntuse suurendamist ka Rootsis. Meie tugev kaubamärk on osaliselt aidanud kaasa üha suureneva lojaalse kliendibaasi kujunemisele. Kliendibaasi on tugevdanud ka meie järjest mahukamaks muutuv püsikliendi programm, mis on suurendanud püsiklientide arvu. Lisaks opereerime me ka Silja kaubamärgi all, mis on hästi tuntud kaubamärk Läänemere põhjaregioonis. Meie eesmärgiks on klientide lojaalsuse tugevdamine ja meie kaubamärgi tuntuse suurendamine. Nimetatud eesmärgi saavutamiseks pakume igale erinevale turule sealsetele klientidele sobivaid teenuseid kasutades seejuures igal turul laia ja asjatundlikku müügivõrku.
- Konkurentsivõimeline kulubaas. Me tegeleme pidevalt enda kulude juhtimise ja jälgimisega. Viies ellu investeerimise ja laevade uuendamise kava oleme võtnud kasutusele uued laevad, mille kulud ühe reisija kohta on madalamad kui meie vanematel laevadel. Seeläbi suurendame enda laevade kasumlikkust. Me usume, et meil on ka vähem kaldal töötavat personali kui meie konkurentidel. Täiendavalt on meie eeliseks Euroopa Liiduga liitumisele järgnevalt kehtiv Eesti maksurežiim, mille alusel ei maksustata tulumaksuga ettevõtte kasumit, vaid maksustamisele kuuluvad kasumi arvelt tehtavad väljamaksed aktsionäridele või kolmandatele isikutele või muul viisil.
- Kogemustega juhtkond. Meie juhtkond on tõestanud ennast investeringute ja uuenduste elluviimisega. Alates 1990ndate lõpust on juhtkond edukalt muutnud meie tegutsemismudelit ja tänaseks rakendanud investeringute ja kasvuplaani. Juhtkond on otsustavalt kujundanud Tallinkist ühe juhtiva kruisi, reisijate- ja kaubaveoteenuste pakkuja Läänemere põhjaosas. Meie kasvustrateegia ja eriti investeerimise ning laevade uuendamise kava, mille tulemusena on märkimisväärselt kasvanud majandustegevus, turuosa ja kasumlikkus, näitab meie juhtkonna arusaamist meie turu dünaamikast.

Meie eesmärgiks on olla liidriks Läänemeres pakutavate kõrgetasemeliste kruisi- ja reisijateveoteenuste osas ning kaubaveoteenuste osas teatud liinidel. Kuigi meie majandustegevus on viimase kümne aasta jooksul kiiresti kasvanud, usume, et esseeisvad aastad pakuvad meile veel täiendavaid kasvuvõimalusi. Alljärgnevalt on kirjeldatud meie strateegia põhialuseid.

- Jätkuvad investeringud meie laevadesse. Oleme seisukohal, et jätkuvad investeringud uutesse laevadesse ja olemasolevate laevade uuendamine on kriitilise tähtsusega turuliidri positsiooni säilitamiseks ja meie tegevuse edasiseks laiendamiseks. Lisaks uuele kruisilaeva (Galaxy sõsarlaeva) liinile toomisele 2008 aasta suvel, on meil plaanis võtta kasutusele uue põlvkonna ro-pax tüüpi kiirlaevad Helsingi—Tallinn liinil aastatel 2007 ja 2008. Meie uuemad laevad on ehitatud selliselt, et pakkuda teenust suuremale arvule reisijatele ja vähendada kulusid reisija kohta. Seeläbi tahame suurendada meie tegevuse

efektiivsust ja kasumlikkust. Me usume, et uued moodsalt sisustatud ja paremate mugavustega laevad suurendavad meie tulusid kliendi kohta ja kutsuvad suuremal hulgal kliente meie teenuseid kasutama. Lisaks suuremale mugavusele parandavad meie uuemate laevade turvalisus ja keskkonnasõbralikkus Tallinkit kui kõrgetasemeliste toodete ja teenustega seonduvat kaubamärki.

- Jätkub positsiooni tugevdamine olemasolevatel liinidel. Me oleme turuliidriks kõikidel meie poolt opereeritavatel liinidel. Parandades jätkuvalt toodete ja teenuste mugavust ja kvaliteeti ning pakkudes sobivaid ja usaldusväärseid sõidugraafikuid soovime me säilitada ja tugevdada enda üldist turuosa ja käivet nii reisijate- kui kaubaveo osas. Tugevdades meie kaubamärgi tunnustatust ja laiendades meie kliendibaasi on meie eesmärgiks Helsingi—Tallinn liinil turuosa säilitamine ja suurendamine. Rootsi ja Eesti vahelistel liinidel pöörame peatähelepanu reisijate- ja kaubaveo jätkuva suurendamisele, juhtides seejuures klientide tähelepanu meie kruiside atraktiivsusele ja Tallinnale kui uuele alternatiivsele reisisihtkohale. Mõlemal turul soovime suurendada ettevõtetele suunatud konverentsiteenuste, samuti perekondadele ja noortele suunatud teenuste müüki. Me reklaamime ja pakume aktiivselt enda tooteid kogu Skandinaavia-Balti regioonis kasutades selleks nii meie enda müügiesindusi kui koostööd reisiagentuuridega.
- Kasutada ära uued kasvuvõimalused Läänemere põhjaosas. Me hindame pidevalt potentsiaalseid kasvuvõimalusi uute liinide, toodete ja teenuste osas. Me usume, et turismi ja kaubanduse kasv Balti riikidega ja Balti riikide endi vahel pakub meile uusi võimalusi. Pärast uue kruisilaeva valmimist (Galaxy sõsarlaev) 2008 aasta suvel saame kasutada oma vanemaid kruisilaevu teistel, sealhulgas võimalikel uutel liinidel. Samuti otsime kasvuvõimalusi reisimisega seotud toodete ja teenuste puhul, mis toetavad meie kruisitooteid ja reisijateveoteenuseid. Näiteks Hotell Tallink ja kavandatud spahotell Tallinna kesklinnas toetavad meie kruisitooteid, pakkudes Tallinnas kõrgetasemelist ööbimisvõimalust, mida saab ühendada ka meie reisijateveoteenustega. Me usume, et uuendatud ja erinevaid võimalusi pakkuvad reisipaketid, mis hõlmavad kruise, hotelliteenuseid ja kultuurilisi elamusi, annavad võimaluse äratada uute klientide huvi ja parandada meie kasumlikkust.
- Säilitada kasumlikkus läbi efektiivse ja paindliku juhtimise saavutades seejuures tulude kasv. Meie eesmärgiks on kasvuvõimalused, mis aitavad meil säilitada ja parandada meie kasumlikkust. Meie varade juhtimine on olnud jätkuvalt efektiivne ja paindlik, sealhulgas oleme suutnud võtta kasutusele uusi kasumlikke liine ja jaotada laevad vastavalt nendele liinidele. Seejuures oleme kasutanud ka laevade rentimist eesmärgiga leida võimalus varade kõige tulusamaks kasutamiseks. Meie n.ö. kaldal tegutsev organisatsioon ja juhtimine on lihtsa ülesehitusega, mis võimaldab meil efektiivselt tegutseda ja teha kiireid turuarengutele ja -võimalustele vastavaid otsuseid.

PRO FORMA FINANTSINFORMATSIOON

Silja ostmine oli struktureeritud kui aktsiate müügi tehing, millega Tallinki 100%-line tütarettevõtte Tallink Scandinavian omandas Sea Containersi tütarettevõttelt Silja Holdings Limited 100% Silja Oy Ab aktsiatest koos suure osaga Silja äritegevusest. Aktsiate ostuleping allkirjastati 11. juunil 2006. 22. juunil 2006 kiideti antud leping heaks AS Tallink Gruppi aktsionäride erakorralisel koosolekul ning leping sai ka Eesti, Soome ja Rootsi konkurentsiametite heakskiidu. Tehing viidi lõpule 19. juulil 2006.

Ostetud äritegevus hõlmab Helsingi – Stockholm liini, kus opereeritakse laevadega Silja Serenade ja Silja Symphony, Turu – Stockholm/Kapellskär liini, kus opereeritakse laevadega Silja Festival, Silja Europa, Sky Wind ja Sea Wind ning lisaks ka vastavate liinide maismaauksused ja kaubamärgid. Ostetud ettevõtte erineb oluliselt varasemast Silja Oy Ab-st, kuna tehingu lõpuleviimisel tehti mitmeid muudatusi. Olulisemad muudatused olid järgnevad:

- Silja Opera viidi Siljast välja ning ei sisaldu tehingujärgses bilansis;
- Silja Europa, mis ei olnud varasemalt Silja omanduses, vaid ainult opereeritav Silja poolt enne tehingu lõpuleviimist, toodi nüüd Siljasse ning sisaldub Silja tehingujärgses bilansis;
- Sky Wind, mis ei olnud varasemalt Silja omanduses, toodi Siljasse ning sisaldub Silja tehingujärgses bilansis;
- SuperSeaCat kiir-laevad ei olnud varasemalt Silja omanduses, vaid ainult opereeritavad Silja poolt. Vastavate laevade opereerimine ega ka laevad ise ei sisaldu ostetud ettevõttes;
- Kruiisilaev Walrus oli varasemalt Silja omanduses ning Silja poolt opereeritav laev, mis müüdi enne tehingu lõpuleviimist kolmandale osapoolle ning seega ei sisaldu ostetud ettevõttes;
- Kruiisilaev Finnjet viidi Siljast välja ning ei sisaldu ettevõtte tehingujärgses bilansis.

Silja struktuuri kirjeldav joonis on leitav pakkumis- ja noteerimisprospekti peatükist „Silja Overview”.

Tehingu lõpuleviimisel avaldasime me Silja Oy Ab 2005 majandusaasta aruande (palun vaata www.tallink.com – Extraordinary General Meeting). Siin kohal tuleks märkida, et nimetatud aruanne ei kajastata tehingu lõpetamisel aset leidnud muutusi ning seetõttu ei kajasta see aruanne äritegevust sellisel kujul nagu see osteti. Lisaks peaks arvestama ka asjaolu, et 2005 majandusaasta puhaskasum -102 miljonit eurot sisaldas 79 miljonit eurot ühekordseid kulusid, millest 70 miljonit eurot tulenes laevade väärtuse mahakirjutamisest, 12 miljonit eurot olid restruktureerimiskulud ja 3 miljonit eurot olid varade müügist saadud tulud. Ülejäänud negatiivne lõpptulemus summas 23 miljonit eurot sisaldas kahjumlike ärisegmentide ja varade tulemusi, mis ei kuulunud ostetava äritegevuse juurde.

Silja aktsiate eest maksti 450 miljonit eurot (7,041 miljonit krooni) rahas ja 5 miljonit uut Tallinki lihtaktsiat, mis emiteeriti Silja Holdings Ltd.-le (Sea Containersi tütarettevõtja). Silja aktsiate ostuks Sea Containersi tütarettevõtjale Silja Holdings Limited-le emiteeritud Tallinki aktsiaid ei saa tehingu lõpetamisest alates 12 kuu jooksul ilma Tallinki loata müüa ja aktsiad annavad õiguse dividendidele 1. septembril 2006 algavast majandusaastast. 450 miljoni euro (7,041 miljoni krooni) suuruseid rahalisi makseid rahastati läbi Silja eksisteeriva võla refinantseerimise ja teiste väliste pangalaenudega, mis kokku ulatusid ligikaudu 400 miljoni euroni (6,258 miljoni kroonini) ning ligikaudu 60 miljoni euro (939 miljoni krooni) suuruses osas omavahenditest (palun vaata 16.06.2006 börsiteadet Tallinna Börsil pealkirjaga „TAL: Sõlmitud laenulepingud” ja 14.06.2006 börsiteadet Tallinna Börsil pealkirjaga „TAL: Täiendav informatsioon Silja Oy Ab aktsiate omandamise kohta”).

Tugeva konkurentsiga keskkonnas, nagu Rootsi-Soome liin, võib tegutsevasse ettevõttesse investeerimine olla odavam ja vähem aeganõudev kui uutesse laevadesse investeerimine. Arvestades, et Silja oli müügis, nägime me head võimalust, mis sobis meie strateegiaga leida uusi kasvuvõimalusi Läänemere põhjaosas. Sellest tulenevalt

oli Silja omandamine järgmine põhjendatud samm Tallinki jätkuvale laienemisstrateegiale. Siljas on käimas res truktüreerimisprotsess, millest me loodame tulemuste paranemist ning lisaks loodame leida kahe ettevõtte vahel sünergiaid.

Alljärgnevas tabelis on indikatsioon varadest ja kohustustest eeldusel, et Silja ostutehing oleks lõpetatud 31.05.2006¹.

	Tallink ²	Silja ³	korrigeerimised ja elimineerimised	Silja + Tallink
(miljonites Eesti kroonides)	31.05.2006	31.05.2006		31.05.2006
Käibevara	1,732.3	1,020.0	-1,164.7 ⁴	1,587.6
Põhivara	13,450.2	7,051.5	674.1 ⁵	21,175.8
Varad kokku	15,182.5	8,071.5	-490.6	22,763.5
Lühiajalised kohustused	1,802.8	1,288.3	-139.9 ⁶	2,951.3
Pikaajalised kohustused	8,538.1	5,926.5	216.5 ⁷	14,681.1
Kohustused kokku	10,340.9	7,214.8	76.7	17,632.4
1	Tehingu ostuanalüüs ei ole veel selle arvutuse tegemise ajaks lõpetatud. Informatsioon põhineb eeldusel, et Silja kohandatud korrigeeritud numbrid kajastavad varasid ja kohustusi õiglasel väärtuses. Siin toodud varad ja kohustused võivad erineda õiglasel väärtusega hinnatud ja IFRSi järgi konsolideeritud varadest ja kohustustest.			
2	Informatsioon põhineb IFRS järgi koostatud AS Tallink Grupp 2005/2006 majandusaasta üheksa kuu auditeerimata vahearuandel.			
3	Informatsioon põhineb Silja raamatupidamisaruannetel ja juhatuse aruannetel vastavalt Soome Raamatupidamise Standardile (FAS). Varasid ja Kohustusi on korrigeeritud kajastama Tallinki poolt omandatud Silja äri ning kajastama muutis, mis leidsid aset tehingu lõpetamisel.			
4	Korrigeeritud muutustega rahas seoses maksetega Silja aktsiate eest ja elimineeritud kontsernisisesed nõuded.			
5	Konsolideerimise elimineerimine immateriaalsetes varades ja pikaajalistes kontsernisisesetes nõuetes.			
6	Korrigeeritud tehingu finantseerimisega ja elimineeritud kontsernisisesed kohustused.			
7	Korrigeeritud tehingu finantseerimisega ja elimineeritud kontsernisisesed kohustused.			

Alljärgnevas tabelis on indikatsioon müügitulu ja EBITDA kohta eeldusel, et Silja oleks opereerinud viimased 12 kuud ostutehingu järgse struktuuri alusel.

	Tallink ¹	Silja ²	Silja + Tallink
(miljonites Eesti kroonides)	01.06.2005 - 31.05.2006	01.06.2005 - 31.05.2006	
Müügitulu	4,273.1	5,431.1	9,704.2
EBITDA	877.0	669.8	1,576.8
1	Informatsioon põhineb IFRS järgi AS Tallink Grupp 2005/2006 majandusaasta üheksa kuu auditeerimata vahearuandest ja AS Tallink Grupp 2004/2005 majandusaasta auditeeritud aruandega, millest on maha arvatud 2004/2005 majandusaasta üheksa kuu vahearuande tulemus.		
2	Informatsioon põhineb Silja raamatupidamisaruannetel ja juhatuse aruannetel vastavalt Soome Raamatupidamise Standardile. Müügitulu ja EBITDA põhinevad möödunud 12 kuu (juuni 2005 - mai 2006) tulemustel, mida on korrigeeritud ja mille puhul eeldatud et Tallinki poolt omandatud Silja äri koos tegevusega oleks toimunud kogu perioodil ja et muutused, mis leidsid aset tehingu lõpetamisel oleksid mõjunud kogu perioodile.		

Peamised ja olulisimad erinevused Soome Raamatupidamise Standardis (*Finnish Accounting Standards* – edaspidi FAS) ja IFRS vahel on järgmised:

- Tulumaksud – Soome Raamatupidamise Standardid nõuavad edasilükkunud maksude väljatoomist konsolideeritud majandusaruannetes, kuid IFRSis puudub sellekohane detailne regulatsioon. Kuna Soome maksualane seadusandlus ei järgi IFRSi põhimõtteid, siis põhjustab IFRSi kasutamine edasilükkunud maksude kirjeid. IFRSi peamise põhimõtte järgi tuleb edasilükkunud maksukohustused ja edasilükkunud maksuvarad kõigi maksustatavate ja mahaarvatavate ajutiste erinevustega välja tuua;
- Põhivara ja seadmed – erinevused võivad olla seotud selliste probleemidega nagu renditud laevade investeringud (valikuline, nagu ka IFRSis), varuosade kapitaliseerimine (valikuline, nagu ka FASis) ja vajalike põhivara amortisatsiooni plaanide määratlemine. IFRSi järgi nõutakse ettevõttelt igale olulisele

põhivarale ja seadmele eraldi amortisatsioonimäära kindlaksmääramist;

- Rendilepingud – hetkel on FAS järgi rendilepingute kajastamine keelatud. Seda seetõttu, et kõiki rendilepinguid kirjendatakse kasutusrendi lepingutena nii konsolideeritud majandusaruannetes kui ka eraldi aruannetes;
- Müügitulu kajastamine – Soome Raamatupidamise Standardis on väga vähe juhendeid seoses müügituluarvestusega. Peamise põhimõttena kirjendatakse müügitulu tekkepõhiselt hetkel kui toode on üleantud või teenus osutatud. Detailsete juhendite puudumine võib mõnikord viia tekkepõhist arvestuse sobimatu kasutamiseni ning võib esineda vastuolulisust;
- Töötajaskonna soodustused – IFRSi kohaselt töölepingu lõpetamise järgsete soodustuse käsitlemine raamatupidamises põhineb kindlaksmääratud hüvituste plaani ja kindlaksmääratud soodustuste plaani vahel vahetagemisel – Soome Raamatupidamise Standardis sellist eristamist ei ole; siiski kindlaksmääratud hüvituste plaani arvestamine on sama, aga kindlaksmääratud soodustuste plaan baseerub SRS kohaselt pensionikindlustuses kasutatava tekkepõhisel meetodil, mida reguleerib järeelvalve instants, erinedes mõnevõrra IFRSi nõutud meetodist;
- Varade väärtuse langus – raamatupidamisregulatsioon, mis reguleerib varade väärtuse vähenemist on Soome Raamatupidamise Standardites väga piiratud. Varade väärtuse vähenemise raamatupidamispraktika ei ole olnud järjepidev ja seetõttu puuduvad üldiselt aktsepteeritud detailseid põhimõtteid varade kaetava väärtuse arvestuseks;
- Finantsinstrumendid – FAS kohaselt on lubatud nii soetusväärtuse meetod ja turuväärtuse meetod. Soetusväärtuse kasutamine toob kaasa olulised erinevused võrreldes IFRSiga, aga turuväärtuse meetod toob kaasa väikesed erinevused omakapitalis.
- Me usume, et IFRSi ja FAS vahelised erinevused ei oma suurt mõju üleval esitatud pro forma finantsinformatsioonile.

Peamised põhjused, miks me avaldame pro forma finantsinformatsiooni tabeli erinevas formaadis meie tavalistest majandusaruannetest on järgmised:

- Silja majandusarvestus ja aruandlus põhineb Soome Raamatupidamise Standarditel ja Tallinki majandusarvestus ja aruandlus põhineb Eesti Vabariigi raamatupidamise seadusel ja IFRSil. Silja ja Tallinki kasumiaruannete ja bilansi võrdlemine on tehniliselt keeruline. Silja bilansi vorm erineb oluliselt Tallinki omast ja bilansi erinevate ridade võrdlemine loob riski, et investorile esitatav informatsioon on ebatäpne. Lisaks kasutatakse kasumiaruandes ja bilansis sarnaste nimedega ridade koostamisel erinevaid raamatupidamis põhimõtteid;
- Olukorras, kus Silja omandamisest on möödunud vaid mõni nädal, ei ole olnud võimalik Silja raamatupidamist kohandada IFRSidele. Käesolevaks hetkeks ei ole veel ostujärgset olukorda kajastavat bilanssi koostatud;
- Mida detailsemad arve me selles prospektis avaldada püüame, seda suurem on risk, et me võime investorile esitada eksitavat teavet. IFRSidega kooskõlas olev konsolideeritud finantsinformatsioon muutub kättesaadavaks pärast majandusaasta aruande avalikustamist.

ARUANNE FAKTILISTE TÄHELEPANEKUTE KOHTA AS TALLINK GRUPPI AKTSIONÄRIDELE

Oleme AS Tallink Grupp + Silja Oy Ab pro-forma konsolideeritud käibevara ja põhivara ning pika- ja lühiajaliste kohustuste osas seisuga 31. mai 2006. a ning sellel kuupäeval lõppenud 12-kuulise perioodi pro-forma konsolideeritud käibe ja EBITDA osas (edaspidi “pro-forma peamised finantsnäitajad”), mis on esitatud tabelis Pakkumis- ja noteerimisprospekti leheküljel 88¹, läbi viinud Teiega kokku lepitud ja allpool loetletud protseduurid. Meie töövõtt viidi läbi kooskõlas Täiendavate töövõttude standardiga, mis kehtib finantsinformatsiooni osas kokkuleppeliste protseduuride läbiviimise kohta ja mille on välja andnud Rahvusvaheline Audiitorite Föderatsioon. Protседuurid viidi läbi ainult aitamaks Teid AS-i Tallink Grupp uute aktsiate emissioonil ja kokkuvõttes olid need järgmised:

1. Me oleme võrrelnud pro-forma peamiste finantsnäitajate koostamisel kasutatud finantsinformatsiooni AS-i Tallink Grupp ja tema tütaretevõtete (edaspidi “Tallink”) vastava finantsinformatsiooniga raamatupidamisprogrammist;
2. Me oleme võrrelnud pro-forma peamiste finantsnäitajate koostamisel kasutatud finantsinformatsiooni Silja Oy Ab ja tema tütaretevõtete (edaspidi “Silja”) vastava finantsinformatsiooniga, mis on saadud nende ettevõtete raamatupidamisprogrammist;
3. Silja esmast finantsinformatsiooni, mis oli saadud vastavast raamatupidamistarkvarast, on korrigeeritud pro-forma peamiste finantsnäitajate jaoks, kuna omandatud ettevõtte erineb oluliselt ostueelsest Siljast. Me võrdlesime neid korrigeerimisi 19. juulil 2006. a toimunud Silja Oy Ab aktsiate ostu lõpetamise ajal omandatud ettevõttes tehtud muudatuste kohta saadud informatsiooniga. Nimetatud informatsioon saadi AS-i Tallink Grupp juhtkonnalt, kes on vastutav nende muudatuste nimekirja õigsuse ja täielikkuse eest.

AS-i Tallink Grupp ja tema tütaretevõtete (kaasa arvatud Silja Oy Ab) juhatused on vastutavad raamatupidamisprogrammis oleva finantsinformatsiooni õigsuse ja täielikkuse eest. Toetudes meie poolt läbiviidud protseduuridele, ei ole meile teatavaks saanud vigasid või erisusi, millele me sooviksime juhtida Teie tähelepanu. Oleme arvesse võtnud alljärgnevalt punktis 1 a-g loetletud korrigeerimisi. Me ei ole hinnanud, kas need korrigeerimised sisaldavad kõiki vajalikke korrigeerimisi pro-forma peamiste finantsnäitajate esitamiseks seisuga 31. mai 2006. a.

Samas soovime teie tähelepanu juhtida järgmistele asjaoludele:

1. muudatused omandatud ettevõtte osas, mis on AS-i Tallink Grupp juhtkonna poolt arvesse võetud pro-forma peamiste finantsnäitajate koostamisel, on alljärgnevad:
 - a. „Silja Opera” võeti Siljast välja ja ei sisaldu tehingujärgses bilansis;
 - b. „Silja Europa”, mida Silja vaid opereeris (rendilepingu alusel) ja mida ta ei omanud enne tehingu lõpuleviimist, toodi Siljasse üle ning sisaldub Silja tehingujärgses bilansis;
 - c. “Sky Wind”, mida Silja varem ei omanud, toodi üle Siljasse ja kajastub Silja tehingujärgses bilansis;
 - d. SuperSeaCat laevad ei olnud varasemalt Silja omanduses, vaid ainult opereeritavad Silja poolt. Vastavate laevade opereerimine ega ka laevad ise ei sisaldu ostetud ettevõttes;
 - e. Kruiisilaev „Walrus” oli varasemalt Silja omanduses ning Silja poolt opereeritav laev, mis müüdi enne tehingu lõpuleviimist kolmandale osapoolle ning seega ei sisaldu ostetud ettevõttes;
 - f. Kruiisilaev „Finnjet” võeti Siljast välja ning ei sisaldu tehingujärgses bilansis;
 - g. Olemasolevad Silja laenuid refinantseeriti pankade ning AS-i Tallink Grupp ja selle tütaretevõtete poolt.

¹ Ei vasta antud kokkuvõtte leheküljenumbriale, vaata peatükki „Pro Forma finantsinformatsioon”

2. Silja finantsinformatsiooni konsolideerimine on läbi viidud eraldiseisva tarkvara „Frango” abil. Me ei ole seda tarkvara testinud;
3. Silja konsolideeritud finantsinformatsioon, mida on kasutatud pro-forma peamistes finantsnäitajates on koostatud kooskõlas Soome hea raamatupidamistavaga (edaspidi „Soome GAAP”) ja Tallinki finantsinformatsioon, mida on kasutatud pro-forma peamistes finantsnäitajates on koostatud kooskõlas rahvusvaheliste finantsaruandluse standarditega (edaspidi „IFRS”). Valdkonnad, kus esinevad peamised erinevused Soome GAAP-i ja IFRS-i vahel, ning AS-i Tallink Grupp juhtkonna arvamus nende erinevuste mõju kohta on avalikustatud Pakkumis- ja noteerimisprospekti leheküljel 89¹;
4. Silja Oy Ab aktsiate ostuga seotud ostuanalüüs, mille koostamine on nõutud IFRS 3 „Äriühendused” poolt, ei ole veel läbi viidud ja selle võimalik mõju ei sisaldu pro-forma peamistes finantsnäitajates.

Kuna ülalmainitud protseduurid ei ole audit ega ülevaatamine, mis on teostatud kooskõlas rahvusvaheliste audi teerimisstandarditega, siis ei ole tegemist audiitori järeldusotsusega AS Tallink Grupp + Silja Oy Ab pro-forma konsolideeritud käibevara ja põhivara ning lühi- ja pikaajaliste kohustuste osas seisuga 31. mai 2006. a ning AS Tallink Grupp + Silja Oy Ab pro-forma konsolideeritud käibe ning EBITDA osas nimetatud kuupäeval lõppenud 12-kuulise perioodi kohta.

Kui me oleksime läbi viinud lisaprotseduure, teostanud raamatupidamisaruannete auditi või ülevaatamise kooskõlas rahvusvaheliste auditeerimisstandarditega, oleksid võinud meile teatavaks saada muud asjaolud, mida oleksime aruandes Teile kajastanud.

Meie aruanne on koostatud ainult käesoleva aruande esimeses lõigus nimetatud eesmärgil ja Teile informatsiooniks ning mitte kasutamiseks mistahes muul eesmärgil. Käesolev aruanne puudutab ainult ülalpool spetsifitseeritud kontosid ja näitajaid ning ei laiene AS-i Tallink Grupp mistahes raamatupidamisaruannetele tervikuna. Me ei ole läbi viinud protseduure (kaasa arvatud ülalmainitud protseduurid), mis on seotud Pakkumis- ja noteerimisprospektis avaldatud muu informatsiooniga.

Tallinn, August 8, 2006

Hanno Lindpere
Ernst & Young Baltic AS

¹ Ei vasta antud kokkuvõtte leheküljenumbrile, vaata peatükki „Pro Forma finantsinformatsioon”

SILJA ÜLEVAADE

Taust

Silja on laevandusäris üks tuntuimaid reisijate- ja kaubaveoga tegelevaid kaubamärke Läänemerel. Silja kaubamärk on väga tugev oma regioonis ning seda peetakse Soomes oluliseks rahvuslikuks väärtuseks.

Ajalugu

Silja tegevusele pandi alus 1800ndate aastate lõpus kui asutati FSC. 1918 avati Turu—Stockholm ja veidi hiljem Helsingi—Stockholm liin. 1950ndatel, seoses reisijate arvu kiire kasvuga, lisati juurde mitmed laevad mainitud liinidele. Sea Containers omandas olulise osa Siljast 1999 aastal ja ostis ettevõtte täielikult juunis 2002 ning hiljem jaanuaris 2003 lõpetas ettevõtte aktsiate noteerimise Helsingi Börsil. 19. juulil 2006 sai Silja osaks Tallinki kontsernist.

Äritegevus

Silja veab ca 3.5 miljonit reisijat ja 100,000 kaubaühikut aastas. Reisijate arvud on olnud stabiilsed viimasel kümnendil, samas kui kaubaveo turg on kasvanud märkimisväärselt alates 1990 aastast. Hetkel opereeritakse Turu—Stockholm, Turu—Kapellskäri ja Helsingi—Stockholmi liinidel kuue laevaga, ning kõik laevad peatuvad Ahvenamaal, mis lubab pardal *duty free* kaupade müüki ja võimaldab reisijatel nautida märkimisväärsed allahindluseid kõikvõimalike jaemüügi kaupade osas. Kaupluste müügi osakaal pardaltarbimisest on ca 50%.

Silja opereeritavad liinid:

Laev	Liin	Sõidugraafik
Reisilaevad		
Silja Serenade	Helsingi—Stockholm (läbi Ahvenamaa)	Üks suund päevas, aastaringelt.
Silja Symphony	Helsingi—Stockholm (läbi Ahvenamaa)	Üks suund päevas, aastaringelt.
Silja Festival	Turu—Stockholm (läbi Ahvenamaa)	Üks edasi-tagasi reis päevas aastaringelt.
Silja Europa	Turu—Stockholm/Kapellskär (läbi Ahvenamaa)	Üks edasi-tagasi reis Stockholmi päevas, mai kuust septembri kuuni. Üks edasi-tagasi reis Kapellskäri päevas, septembri kuust mai kuuni.
Ro-pax tüüpi laevad		
Sky Wind	Turu—Stockholm (läbi Ahvenamaa)	Kuus või seitse edasi-tagasi reisi nädalas, aastaringelt.
Sea Wind	Turu—Stockholm (läbi Ahvenamaa)	Kuus või seitse edasi-tagasi reisi nädalas, aastaringelt.

Silja kasumlikum ja tuntuim liin on Helsingi—Stockholm liin. Maht ja müük on stabiilne ning opereerimise marginaalid on atraktiivsed. Ühendades Rootsi ja Soome pealinnasid, omades märkimisväärset kliendibaasi mõlemas riigis, veab Silja siin ca 1.5 miljonit reisijat iga aasta. Pardaltarbimine moodustab tähelepanuväärse enamuse reisijate pealt saadud tulust. Silja opereerib liinil koos konkurendiga Viking Line, omades viimastel aastatel stabiilset turuliidri positsiooni. Kaubaveo osa on Helsingi—Stockholm liinil suhteliselt väike, so stabiilselt ca 20,000 ühikut aastas. Siljal ei ole spetsiaalseid kaubaveolaevu siin liinil, sest nõudlus on suhteliselt madal, mis suudetakse rahuldada Silja Symphony ja Silja Serenade autoteeki mahutavusega. Silja jagab ka kaubaveo osas siin liinil turuosa samuti Viking Line-ga, kus mõlemal operaatoril on ca 50%.

Silja reisijate- ja kaubaveo mahud ning käibed Helsingi—Stockholm liinil:

	2001	2002	2003	2004	2005
Reisid	724	730	714	734	734
Reisijad (tuhandetes ühikutes)	1,429	1,450	1,447	1,467	1,431
Kasv	(3.3)%	1.4%	(0.1)%	1.4%	(2.5)%
Kaubauhikud (tuhandetes)	20	20	19	20	20
Kasv	(1.0)%	0.6%	(5.3)%	5.2%	0.0%

Silja veab Turu-Stockholm/Kapellskär liinidel ca 2 miljonit reisijat ja üle 80,000 kaubauhiku aastas. Sellel liinil konkureerib Silja jällegi Viking Line-ga, kus Silja hoiab ca 60%-st turuosa. Viimase kümne aasta jooksul on olnud reisijate arvud stabiilsed.

Silja reisijate- ja kaubaveo mahud ning käibed Turu—Stockholm/Kapellskär liinil:

	2001	2002	2003	2004	2005
Reisid	2,940	2,902	2,659	2,780	2,740
Reisijad (tuhandetes ühikutes)	2,111	2,138	2,169	2,093	2,006
Kasv	2.0%	1.3%	1.5%	(3.5)%	(4.2)%
Kaubauhikud (tuhandetes)	76.4	77.1	74.3	80.7	80.6
Kasv	(2.1)%	1.0%	(3.7)%	8.5%	(0.1)%

Konkurentsieelised ja strateegia

- Silja kaubamärk on antud regioonis üks tuntumaid kvaliteetse ja usaldusväärse teenusega seonduvaid kaubamärke;
- Ainulaadne positsioon, opereerides ainsa raudtee mereühenduse kaubavedajana Soome ja Rootsi vahel (Searail EEIG, mis on Silja ühisettevõtte Soome ja Rootsi riigiraudteedega). Laevastiku paindlikkus lubab Siljal kaubavedu kõikidel oma laevadel. Traditsionaalne kaubaliin jääb Turu—Stockholm vahele, kus Silja opereerib oma ro-pax tüüpi laevadega Sky Wind ja Sea Wind. Kaubavedu mainitud liinil näitab märkimisväärset kasvu nii mahu kui hindade osas ja prognoositavalt kasvab veelgi järgmistel aastatel;
- Club Siljal lojaalsusprogrammil on üle 450,000 liikme;
- Soome riigi abiprogramm toetab reisilaevandusega tegelevaid ettevõtjaid. Soome laevaomanikud on vabastatud kohustusest maksta riigile edasi laevapersonali palkadelt kinni peetud makse. Teine mõõde sellest riiklikust abirežiimist katab tööandja sotsiaalkindlustuse ja meremeeste pensionikindlustuse maksud. See kõik võimaldab tööjõukulu väga märkimisväärset kokkuhoidu samas võimaldades laevaomanikul hoida merepersonalit palgad kõrged. Rootsi valitsus rakendab samuti arvestatavat toetussüsteemi.

RISKITEGURID

Lisaks käesolevas kokkuvõttes või pakkumis- ja noteerimisprospektis esitatud muule teabele peaksid hoolega kaaluma allpool kirjeldatud riske, enne kui otsustad, kas investeerida Aktsiatesse. Iga nimetatud risk võib meie äritegevust, finantsseisundit või majandustulemusi oluliselt mõjutada. Aktsiate turuhind võib pärast Pakkumist selliste riskide tagajärjel langeda ning võid oma investeeringu osaliselt või täielikult kaotada. Need riskid ei ole ainsad, millega me kokku puutume. Meie äritegevust võivad samuti kahjustada muud riskid või määramatused, mis ei ole meile hetkel teada või mida me peame hetkel väheoluliseks. Mõned teised meie tegevust puudutavad asjaolud, mida tuleks kaaluda enne Aktsiatesse investeerimist, on kirjeldatud pakkumis- ja noteerimisprospektis pealkirjade “Business”, “Silja Overview” ja “Operating and Financial Review and Prospects” all. Allpool toodud riskitegurite kirjeldamise järjekord ei ole mõeldud kajastama riskitegurite ilmnemise tõenäosust ega nende potentsiaalset mõju meie äritegevusele.

MEIE ÄRITEGEVUSEGA SEONDUVAD RISKID

Tegutseme väga tiheda konkurentsiga turul.

Meie tegevuses osutavad meile tugevat konkurentsi teised laevandusettevõtjad ja muude transpordiliikide pakkujad. Erilist tähelepanu tuleb juhtida sellele, et Helsingi—Tallinn liinil konkureerivad meiega nii reisijate-kui ka kaubaveo valdkonnas paljud teised laevandusettevõtjad. Reisijate arv Helsingi—Tallinn liinil on viimastel aastatel enam-vähem stabiliseerunud, ulatudes kuue miljoni reisijani aastas. Kuigi eeldame selle arvu kasvu tulevikus, ei saa olla kindel, et see tegelikult nii läheb. Oleme teinud olulisi investeeringuid oma laevastiku moderniseerimiseks ning arvame, et meil on tugev kliendibaas, atraktiivne laevastik ja toodete valik ning konkurentsieelist andev tunnustatud kaubamärk. Siiski ei saa me garanteerida, et me suudame oma turupositsiooni hoida või suurendada või oma äritegevust edukalt laiendada, näiteks uutele võimalikele liinidele. Näiteks on teised laevandusettevõtjad olemasolevaid laevu ümber paigutades mõnikord Läänemere põhjaosa turule sisenenud. Seega ei saa olla kindel, et uued konkurendid ei sisene turule ega muuda konkurentsi tihedamaks. Meie konkurentide poolt tulevikus läbiviidavad võimalikud omandamised või ühinemised võivad samuti suurendada konkurentsi meie turgudel. Võimetus kohaneda tihenenu konkurentsiga või poliitilistest otsustest või muudest asjaoludest põhjustatud muutustega turul võib oluliselt kahjustada meie äritegevust, majandustulemusi ja finantsseisundit.

Uute laevade kasutuselevõtt ja liinide avamine ning nendega seotud planeeritav teenidusmahu kasv seostub riskide ja määramatustega.

Me hindame pidevalt võimalusi võtta kasutusele uusi laevu, laiendada uutele liinidele ja üldiselt laiendada oma äritegevust. Meie praegused plaanid, mis puudutavad teenidusmahtude suurendamist Soome—Eesti ja Rootsi—Eesti liinidel, on seotud riskidega. Hetkel opereerime Soome—Eesti liinil kahe ja Rootsi—Eesti liinil kolme kruisisilaevaga. Arvame, et Rootsi—Eesti liini liiklusel on tulevikus kasvupotentsiaali ning seetõttu tõime 2,500 reisijat mahutava kruisisilaeva Romantika tema sõsarlaeva Victoria I kõrval Stockholm—Tallinn liinile ja asendasime Romantika koha Tallinn—Helsingi liinil uue kruisisilaeva Galaxyga. Regina Baltica võeti Stockholm—Tallinn liinilt ära ning viidi Stockholm—Riia liinile uue turu teenindamiseks. Lisaks sellele esitasime hiljuti tellimused kahele uuele ro-pax tüüpi kiirlaevale, mis võetakse kasutusele Helsingi—Tallinn liinil ja uuele kruisisilaevale, Galaxy sõsarlaevale, mis võiks alustada tegevust kas juba olemasoleval liinil või siis uuel potentsiaalsel liinil. Samuti uurime võimalusi taasalustada liiklust Sankt-Peterburgi suunal. Lisaks soetasime veel hiljuti kolm ro-pax tüüpi kiirlaeva Superfast, mis opereerivad Hanko—Rostock liinil, kirjutasime alla rendilepingu Compaigne Marocaine de Navigation of Morocco-ga Fantaasia prahtimiseks Vahemerele juunist kuni oktoobrini 2006 ja 2006 aasta juulis ostime Sea Containers-ilt osa Silja äritegevusest.

Kuigi me usume, et laevade restruktureerimine erinevatel liinidel suurendab tulusid ja kasumlikkust ühe reisija kohta ning paneb aluse reisijate arvu kasvule, kujutavad uued laevad ja uue äri soetamine endast märkimisväärsed investeeringuid ja sisaldavad seega riske. Uue kruisisilaeva ja uute ro-pax tüüpi kiirlaevade kontseptsiooni

käimalükkamine eeldab turustamise kulude kasvu, mis võib mõjutada meie tegevuse kasumlikkust. Samuti on võimalik, et avalikkuse huvi ei vasta meie ootustele. Näiteks võib majandustingimuste halvenemine nendel turgudel, kus me tegutseme, vähendada vabasid vahendeid ja seega mõjutada vaba aja eelistusi. Lisaks sellele toob uute liinide avamine endaga kaasa võimalikke komplikatsioone vajalike lubade taotlemisel ja kohalike võimudega suhtlemisel. Näiteks peaaegu ühe aasta pikkuse tegutsemise järel peatasime 2005 aasta alguses oma teenused Sankt-Peterburgi suunal selliste tegurite tõttu, nagu kõrged sadamatasud, nii Euroopa Liidu kui Vene kodanike viisarežiimidest tulenevad probleemid ja vähearenenud infrastruktuur. Mis tahes sellise riski realiseerumine võib oluliselt kahjustada meie äritegevust, majandustulemusi ja finantsseisundit.

Mis tahes olukord, kus tellitud laeva ei anta üle või see antakse üle viivitusega, võib oluliselt kahjustada meie äritegevust, majandustulemusi ja finantsseisundit.

Me oleme esitasime hiljuti tellimused Aker Finnyards Oy-le ja Fincantieri Cantieri Navali Italiani S.p.A-le kahe uue ro-pax tüüpi kiirlaeva projekteerimiseks, ehitamiseks ja üleandmiseks. Lisaks oleme veel Aker Finnyards Oy-ga sõlminud laevaehituslepingu, mille kohaselt Aker Finnyards Oy projekteerib, ehitab, seadmestab, viimistleb ja annab üle uue kruisilaeva (Galaxy sõsarlaeva). Mis tahes lepingus sätestatud kohustuse rikkumine või kokku lepitud tähtaegadega võrreldes oluline viivitus uue kruisilaeva või ro-pax tüüpi kiirlaevade ehitamisel, viimistlemisel või üleandmisel võib oluliselt kahjustada meie äritegevust, majandustulemusi ja finantsseisundit.

Peame arvestama pardal toimuva müügi ja hinnakujundusega seonduvate määramatustega.

Meie pardapoodid konkureerivad kaldapoodidega. Kuna Eestis on tarbijahindade tase hetkel madalam kui Soomes ja Rootsis, peavad konkurentsivõimelisuse tagamiseks meie Eestit külastatavate laevade pardal asuvate poodide hinnad olema võrreldavad Eesti kaldal asuvate poodide hindadega. Mis tahes Eesti tarbijahindade taseme langus võib vähendada nõudlust pardal müüdavatele kaupadele ja sundida meid vähendama pardahindu, mis võib oluliselt kahjustada meie äritegevust, majandustulemusi ja finantsseisundit. Helsingi—Tallinn ja Kapellskär—Paldiski liinidel pardapoodides müüdavate kaupade maksuvaba staatus lõpetati Eesti ühinemisel Euroopa Liiduga. Hetkel maksame Eesti, Rootsi ja Soome käibemakse ning Eesti aktsiisimaksu teatud kaupade müügi pealt, mida varem müüdi ilma selliste maksudeta. Aktsiisimäär Eestis on hetkel madalam kui vastav määr Soomes ja Rootsis, kuid ei saa olla kindel, et Eesti maksumäär jääb suhteliselt madalamaks ka tulevikus. Lisaks on pardamüügi maksuvaba staatuse lõpetamise tulemusena meie kasumimarginaalid vähenenud, kuna Eesti kaldahinnad ei ole piisavalt tõusnud, et kompenseerida meie suurenenud kulusid. Seoses impordipiirangute kadumisega Eesti liitumisel Euroopa Liiduga on Soome ja Rootsi valitsused alustanud diskussioone seoses aktsiisimaksuga Soomes ja Rootsis. Soome viis 2005 aasta alguses läbi mõõduka alkoholiaktsiisi langetamise. Hetkel ei ole teada, kas ja milliseid muid meetmeid Soome valitsus rakendada otsustab. Kui Rootsi peaks samuti riigisiselt ostetud kaupade suhtes kehtivaid aktsiisimäärasid langetama, võib nõudlus meie pardal müüdavatele kaupadele ja mini-kruisidele väheneda. See võib oluliselt kahjustada meie äritegevust, majandustulemusi ja finantsseisundit.

Me tegutseme suure finantsvõimenduse tingimustes, ja kui meie või ükskõik milline meie laevaomanikest tütarettevõtjatest rikub ükskõik millist vastavat laenulepingut, võime jääda ilma õigustest oma laevadele.

Opereerime enamuse oma laevu individuaalsete laevaomanikest tütarettevõtjate kaudu, üks ettevõtja iga laeva kohta. Lisaks eeldame, et kahe ro-pax tüüpi kiirlaeva üleandmine peaks toimuma 2007 ja 2008 aastal ning uus kruisilaev (Galaxy sõsarlaev) antakse üle 2008 aasta suvel. Me tegutseme suure finantsvõimenduse tingimustes, kuna kõik hiljutised ja tulevased laevade ostud on olnud ja tõenäoliselt saavad olema finantseeritud peamiselt laenude ja tegevusest laekuvate kassavoogude kaudu. Meie laenulepingutest tulenevad kohustused on tagatud erinevatel viisidel, nagu näiteks hüpoteegid, garantiid, sissetuleku ja kindlustussummade loovutamised, prahtimised, prahtimise garantiid, meie laevaomanikest tütarettevõtjate aktsiate pantimine või pantimise võimalus, pangaarvete pantimine ja muud kokkulepped. Laenulepingud sisaldavad mitmeid hoidumiskohustusi, muuhulgas seoses rahaliste kohustuste võtmise, äristruktuuri või äritegevuse olemuse muutmise ning teiste äriühingutega koondumise ja ühinemisega. Samuti sisaldavad laenulepingud laialdasi nõudeid laevade kasutamise,

keskkonnanõuete järgimise ja kindlustuspoliiside osas. Paljud meie laenulepingud sätestavad tütarettevõtjatele keelu jaotada laenuandja eelneva nõusolekuta dividende. Lisaks võivad meie õigusliku ja tegevusalase struktuuri ning meie enda ja meie laevaomanikest tütarettevõtjate poolt sõlmitud laenulepingute tingimuste tõttu olla piiratud meie võimalused teatud vahendeid gruppi kuuluvate ettevõtjate vahel üle kanda ja dividende maksta. Kuna laenulepingute intressimäärad on eelkõige seotud EURIBORi ja teatud marginaalidega, võivad intressimäärade kõikumised mõjutada laenulepingute alusel tasumisele kuuluvaid summasid.

Kõik laenulepingud sisaldavad tavapäraseid lepingurikkumise sätteid, sealhulgas laenuandja õigust lõpetada lepingu rikkumise korral kõik selle laenuandjaga sõlmitud lepingud ehk ingl.k. *cross default* sätteid. Tihti laienevad tütarettevõtjatele kohaldatavad *cross default* sätted ka Tallinkile, teatud kontserni ettevõtjatest garantidele ja Infortarile. Need *cross default* sätted panevad kontserni ettevõtjatele lepingurikkumise riski, mis seondub teiste kontserni kuuluvate ettevõtjate poolt lepingu täitmisega. Lisaks on teatud lepingute kohaselt rikkumiseks see, kui kolmas isik (vastava laenuandja eelneva nõusolekuta) omandab täies ulatuses või osaliselt laenaja või garanti/aktsionäri aktsiakapitali (või nende üle valitsevale mõjule vastava õiguse) või kui muutub isik, kellele vastava laenusaja või garanti aktsiad kaudselt kuuluvad, või muutuvad aktsiatest tulenevad tegelikud hääleõigused. Vaata ka pakkumis- ja noteerimisprospekti osa “Operating and Financial Review and Prospects – Liquidity and Capital Resources – Loan Agreements.” Mistahe võimetus täita laenulepinguid või pankade laenu tagasimakse nõudeid võib oluliselt kahjustada meie äritegevust, majandustulemusi ja finantsseisundit.

Meie laevastiku turuväärtuse kõikumised võivad raskendada meie võimalusi täiendavate finantseeringute saamiseks ning oluliselt kahjustada meie äritegevust, majandustulemusi ja finantsseisundit.

Meie laevastikku kuuluvate laevade turuväärtus kohalikul ja maailmaturul kõigub. See sõltub osaliselt laevandust mõjutavast üldisest majandusseisust ja turuolukorrast, teiste laevandusettevõtjate poolt osutatavast konkurentsist, sarnaste laevade pakkumisest, uute laevade hindadest, õigusaktide nõuetest ning teiste transpordiliikide ja tehnoloogia arengust. Tuleks eeldada, et meie laevade õiglane turuhind kõigub. Lisaks sellele laevade vananemisel nende väärtus üldjuhul väheneb. Meie laevastikku kuuluvate laevade projektid ja spetsifikatsioonid võivad piirata nende potentsiaalset kasutusala teistes piirkondades ja teistel liinidel, mis võib omakorda mõjuda kahjulikult laevastiku potentsiaalsele väärtusele. Osaliselt võib uute ro-pax tüüpi kiirlaevade kasutuselevõtt mõjuda kahjulikult meie traditsiooniliste laevade, kaubalaevade ja kiirlaevade turuhinnale. Meie laevade väärtuse langus võib mõjutada meie laenuvõimet. Kui ükskõik missugusel ajahetkel me otsustame, et mõne laeva kasulik iga või tuleviku sissetulekud nõuavad selle väärtuse vähendamist meie finantsaruannetes, võib see kaasa tuua meie sissetulekute debiteerimise ja omakapitali vähenemise. Kui me müüme mõne oma laeva ajal, mil hinnad on madalad, võib müügihind olla väiksem kui selle jääkväärtus meie finantsaruannetes ning see võib kaasa tuua kahjumi ja sissetulekute vähenemise, mis võib oluliselt kahjustada meie äritegevust, majandustulemusi ja finantsseisundit.

Me ei pruugi suuta hoida tööl peamist juhtkonda või muid töötajaid või meelitada tööle uut kvalifitseeritud tööjõudu ning see võib mõjutada kahjulikult meie äritegevust.

Meie juhtimise ja tegevuse planeerimisega tegeleb väike arv juhtivtöötajaid ning juhul, kui ükskõik kes nendest või teatud muudest meie töötajatest lahkub, võib see mõjutada kahjulikult meie äritegevust. Juhul, kui me ei suuda peamist juhtkonda tööl hoida või meelitada tööle uut kvalifitseeritud juhtkonda, võib see oluliselt kahjustada meie äritegevust, majandustulemusi ja finantsseisundit.

Eesti majanduse arenguga seoses kasvavad tööjõukulud võivad oluliselt kahjustada meie äritegevust, majandustulemusi ja finantsseisundit.

Laevapere ja muude laeval olevate töötajate töösuhteid reguleerib laeva lipuriigi tööõigus. Enamus meie laevu sõidavad Eesti lipu all. Kui üldisest majanduslikest arengutest, täiendavatest nõuetest või muudest põhjustest tulenevalt meie tööjõukulud kasvavad, võib see oluliselt kahjustada meie äritegevust, majandustulemusi ja

finantsseisundit. Eesti lipu alla sõitvatel laevadel olevate töötajate palgatasemete osas ametiühinguga sõlmitud ja hiljuti pikendatud kolme-aastase lepingu kirjeldust vaata pakkumis- ja noteerimisprospekti osast “Business – Employees and Labor Relations”. Hiljuti nõustusime Soome Ametiühingu ettekirjutustega tõstmaks Superfastide meeskondade palgatasemeid.

Meie peamine aktsionär Aktsiaselts Infortar ja seda kontrollivad aktsionärid omavad pärast Pakkumist jätkuvalt Tallinkis olulist osalust ning on seetõttu võimelised oluliselt mõjutama ükskõik millise aktsionäride hääletuse tulemust.

Aktsiaselts Infortar võtab osa antud Pakkumisest ning plaanib märkida koos Citibank Hong Kong/Citicorp International Finance Corporation-i ja Amber Trust S.C.A and DCF Fund (II) Baltic States-iga kokku, kas otse või kaudselt läbi tütarettevõtete, 938.8 miljoni krooni eest Aktsiaid, toetudes meile teadaolevale infole. Seega peale Pakkumise lõppu kuulub märkimisväärne osa meie aktsiatest siiski Infortari kontrolli alla. Infortar saab mõjutada meie juhtimist ja tegevuskavasid, muuhulgas kõigis küsimustes, mis pannakse kõigi aktsionäride hääletamisele. Me oleme Infortari ja tema sidusettevõtjatega minevikus tehinguid teinud ning jätkame nendega tehingute tegemist ka tulevikus. Näiteks omab Infortar 50-protsendilist osalust ettevõttes, mis omab Hotell Tallinki vara ning on ainuomanik ettevõttes, mis omab käesoleval hetkel ehitatava Tallinki konverentsi- ja spa-hotelli vara, millest esimest me haldame praegu ja teist loodame tulevikus haldama hakata. Seetõttu võib eeldada, et Infortari roll jääb oluliseks ka meie tulevases arengus ja tegevuses.

Meil on ajalooliselt olnud väike hulk töötajaid, kes tegelevad administratiiv-, juriidiliste ja raamatupidamise küsimustega, ning seetõttu ei pruugi me olla võimelised välja töötama ja säilitama efektiivset sisekontrolli struktuuri.

Meil ei ole hetkel auditikomiteed. On võimalik, et tulevikus me selle asutame ning see vastutaks muuhulgas meie sisekontrolli protseduuride järelevalve eest. Suutmatus välja töötada ja säilitada efektiivset sisekontrolli struktuuri või palgata vajalikku personali võib oluliselt kahjustada meie äritegevust, majandustulemusi ja finantsseisundit ning avalikult kaubeldavate aktsiatega ettevõtja juhtimisega kaasnevad suuremad administratiivkulud võivad mõjutada kahjulikult meie kasumlikkust.

Meie tegevust võivad mõjutada mistahes konkurentsiametkondade poolt tehtud sammud.

Meie praegune tugev seisund Stockholm—Tallinn liinil võib mingil hetkel sattuda õiguslike piirangute alla, mis võivad mõjutada meie võimalust vabalt tegutseda. Suure turuosaga ettevõtjate suhtes kehtivad teatud konkurentsioiguse reeglid, mis kehtestavad sellistele ettevõtjatele rangemad tegevusnõuded. Me tegutseme transpordisektoris, mis on traditsiooniliselt olnud konkurentsiametkondade erilise tähelepanu all, eelkõige Euroopa Liidu tasandil ja seda tulenevalt vajadusest tagada kaupade ja teenuste vaba liikumine Euroopa Liidu liikmesriikide vahel. Näiteks mistahes planeeritav riigipoolse toetuse andmine meretranspordi sektorile kuulub Euroopa Ühenduse õiguse reguleerimisalasse. Mis tahes väidetav konkurentsioiguse rikkumine või mis tahes meie suhtes algatatud õigusliku menetluse tulemus võib oluliselt kahjustada meie äritegevust, majandustulemusi ja finantsseisundit.

SPETSIIFILISED SILJAGA SEOTUD RISKID

Muutused Soome ja Rootsi riigiabi regulatsioonides võivad põhjustada personalikulude kasvu.

Hetkel me opereerime kõiki Silja laevu kas Soome või Rootsi lipu all ning seetõttu saame teatavaid maksusoodustusi Soome ja Rootsi valitsustelt, mille tõttu väheneb laevapersonali palgakulu. Me ei saa olla kindlad, et antud poliitikat jätkatakse nende riikide valitsuste poolt ja muutused nendes regulatsioonides võivad põhjustada meie personalikulude kasvu. Sel juhul laeva lipu vahetamine on võimalik abivahend, kui tingimused muutuvad ebasoodsamaks, kuid sellise tegevusega kaasnevad teatud kulud ja seetõttu ei ilmne lipuvahetusest tingitud sääst koheselt. Lisaks on sel juhul lipuvahetusega seoses oodata ka tugevat ametiühingute vastuseisu.

Silja ülevõtmise tõttu võivad katkeda teatud kolmandate osapooltega sõlmitud kokkulepped.

Teatud lepingud sisaldavad klausleid, et juhul kui Siljas toimub omanike vahetus, on kolmandatel osapooltel õigus kokkulepe lõpetada. Me ei saa olla kindlad, et kolmandad osapooled antud võimalust ei kasuta. Seetõttu kokkulepete lõpetamisel võivad olla meie jaoks olulised negatiivsed mõjud.

Me ei saa olla kindlad, et meile Silja omandamise käigus esitatud informatsioon on õige.

Otsus investeerida Silja-sse oli osaliselt tehtud müüja poolt esitatud informatsiooni baasil. Omandamise lepinguga andis müüja meile teatud tagatised ja kinnitused Silja kohta avaldatud informatsiooni kohta ning antud info õigsuse kohta. Siiski ei saa me olla kindlad, et antud informatsioon oli õige igas detailis. Kui hilisemas faasis leitakse, et müüja on vastuolus antud garantiidega, mis on seotud avalikustatud ja avalikustamata jäetud informatsiooniga ning kui antud vastuolul on oluline negatiivne mõju meile, siis me võime esitada nõude müüja vastu. Siiski ei saa me kindlad olla, et me saame hüvitist tulenevalt sellest nõudest.

MEIE TEGEVUSVALDKONNAGA SEOTUD RISKID

Kütusehinnad ning sadamatasude ja õigusaktidest tulenevate tasude suurenemine ei allu meie kontrollile ning võivad oluliselt kahjustada meie äritegevust, majandustulemusi ja finantsseisundit.

Meie laevade poolt kasutatava kütuse hind sõltub paljudest ülemaailmsetest ja kohalikest majanduslikest ja poliitilistest teguritest, mis ei allu meie kontrollile. Kütuse hind võib olla kõikumine ja on viimasel ajal olnud kõrgem kui varem. Hetkel moodustab kütusekulu hiljutise kütusehindade tõusu tulemusena umbes 10 protsenti meie tegevuskuludest Silja poolt opereeritavatel laevadel ja umbes 15 protsenti Tallinki poolt opereeritavatel laevadel. Praegu kanname väikese osa kütusekulust kütuse lisatasuna klientidele edasi. Siiski võib kütusehindade jätkuv kasv vähendada meie kasumimarginaali, kuna me ei pruugi olla võimelised kaasnevat kulu klientidele edasi kanda ilma, et nõudlus teenuse järele langeks. Lisaks võivad muutuda sadamatasud ja õigusaktidest tulenevad tasud. Me ei pruugi olla võimelised ka nende tasude suurenemisega kaasnevaid kulusid klientidele edasi kanda ilma, et nõudlus langeks. Seega võib kütusehindade, sadamatasude ja õigusaktidest tulenevate tasude oluline suurenemine oluliselt kahjustada meie äritegevust, majandustulemusi ja finantsseisundit.

Meretransport on oma olemuselt riskantne ning mis tahes reisilaevaga seotud intsident võib halvendada meie mainet ja oluliselt kahjustada meie äritegevust, majandustulemusi ja finantsseisundit.

Laevade opereerimine on seotud riskiga, et merel toimuvad õnnetused ja intsidendid, mis võivad tõstatada küsimuse reisijate ohutusest ja mõjutada kahjulikult tulevasi tegevusvaldkonna tulemusi. Mis tahes õnnetus, nagu näiteks oli Estline-i (Tallinkiga mitteseotud ettevõtja, mille suhtes kuulutati pärast õnnetust välja pankrot) poolt opereeritud kruisilaeva Estonia hukkumine 1994 aasta sügisel Läänemere põhjaosas, võib mõjuda kahjulikult kogu laevandusvaldkonnale ja tuua kaasa reisijate arvu drastilise vähenemise. Kui sarnane intsident leiaks aset mõnel meie laeval, võivad tagajärjed tegevusvaldkonnale ja ka meie enda mainele ja äritegevusele olla veelgi dramaatilisemad. Kitsastele laevateedele lisanduvate raskete ilmastikutingimuste ning inimlike ja tehniliste vigade tõttu on varasematel aastatel mitmed Läänemere põhjaosas opereerivad laevad madalikule sõitnud, ennekõike Stockholmi arhipelaagi piirkonnas. 27. septembril 2005 sõitis meie kruisilaev Regina Baltica Stockholmi arhipelaagi välimises piirkonnas Kapellskäri lähedal tehnilise rikke tõttu madalikule, kuid laev suutis end iseseisvalt madalikult vabastada. Laev oli remondi tõttu kümme päeva teenistusest väljas. Me arvame, et sellel intsidendil ei olnud olulist mõju meie äritegevusele, majandustulemustele ega finantsseisundile. Hoolimata sellest, et meie jaoks on laevade opereerimisel reisijate ohutus prioriteediks, võivad mistahes meiega mitteseotud reisi- või kruisilaevade operaatori reisilaevaga toimuvad intsidendid ükskõik kus maailmas mõjutada kahjulikult ka meie tulevast läbimüüki ja kasumlikkust.

Keskkonna-, tervise- ja ohutuslaste ning muude siseriiklike ja rahvusvaheliste õigusaktide või reeglite järgimine võib suurendada meie tegevuskulusid ning suutmatus selliseid õigusakte või reegleid järgida võib oluliselt kahjustada meie äritegevust, majandustulemusi ja finantsseisundit.

Laevandusvaldkond on rangelt reguleeritud ning meie tegevust mõjutavad rohked ja pidevalt muutuvad keskkonna-, tervise- ja ohutuslaste õigusaktid ja reeglid. Meie laevad tegutsevad kooskõlas Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni, mis on Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni meresõiduohutuse ja laevadelt pärineva merereostuse vältimisega tegelev agentuur, Euroopa Liidu, aga ka teiste jurisdiktsioonide õigusaktide ja reeglitega, kus meie laevad tegutsevad või on registreeritud. Me oleme teinud ja võime olla tulevikus kohustatud tegema märkimisväärseid kulutusi selleks, et tegutseda vastavalt nendele õigusaktidele ja reeglitele ning klientide nõudmistele, sealhulgas kulutused seoses muudatustega tegevusprotseduurides, täiendavate remondi-, ülevaatus- ja turvalisuse nõuetega, ettenägematuteks hädaolukordadeks valmisoleku protseduuridega ning laevade ja vastutuse kindlustuskattega. Keskkonna-, tervise- ja ohutuslaste õigusaktid ja reeglid muutuvad pidevalt ning tihtipeale rangemaks. Tulevased keskkonna-, tervise- ja ohutuslaste õigusaktid ja reeglid võivad piirata meie võimalusi äritegevuseks, suurendada meie tegevuskulusid, nõuda kulukate kontrollisüsteemide siseseviimist, sundida meid laevu varem maha kandma või vähendada meie laevade edasimüügi väärtust, kusjuures kõik eelpoolmainitud võivad oluliselt kahjustada laevandusvaldkonda ning meie äritegevust, majandustulemusi ja finantsseisundit. Meie suutmatus tegutseda kooskõlas nende õigusaktide ja reeglitega võib kaasa tuua arvestatavaid kulutusi ja märkimisväärse vastutuse või äritegevuse ajutise peatamise. Rahvusvahelised, riiklikud, regionaalsed ja kohalikud õigusaktid ja reeglid võivad kehtestada laevade omanike, operaatorite või prahtijate suhtes olulise vastutuse kahjulike ainete emissiooni (või selliste ainete kokkupuutumise võimaluse loomise) või laevareostuse eest. Mõned nendest õigusaktidest ja reeglitest sätestavad omanike, operaatorite ja prahtijate suhtes süüst sõltumatu solidaarse ja, teatud juhtudel, piiramatut vastutust. Meid võidakse nende õigusaktide ja reeglite alusel pidada vastutavaks ja selline vastutus võib olla märkimisväärne.

Meie kindlustuskate ei pruugi olla piisav, et katta meie varale või meie tegevuse tagajärjel tekkida võivaid kahjusid.

Me kindlustame oma laevu selliste riskide vastu (ja sellistes summades), mis meie hinnangul vastavad tegevusvaldkonna tavadele ja meie laenulepingutes sätestatud kohustustele. Kindlustusel on piirid ja piirangud. On võimalik, et mõned riskid ei ole kindlustusega piisavalt kaetud ja et mõnda nõuet ei maksta välja. Kõigi kindlustusega kaetud nõuete suhtes kehtib omavastutus ja kuna on võimalik, et esitatakse suur arv nõudeid, võib omavastutuse kogusumma olla märkimisväärne. Isegi kui meie kindlustus on piisav, et katta otsesed kahjud, võib meid mõjutada kahjulikult sissetulekute kaotamine sel perioodil, kui kahjustatud laeva remonditakse või kui me otsime laeva hävimise korral uut laeva. Lisaks sellele, kui meie laevad saavad kahjustada, võib olla vajalik nende remontimine kuivdokis. Kuivdoki remondikulud on ettearvamatud ja võivad olla märkimisväärsed. Me võime olla kohustatud tasuma kuivdoki kulusid, mida kindlustus ei hüvita. Peale selle ei pruugi meil tulevikus olla võimalik muretseda vajalikku kindlustuskatet majanduslikult mõistlike hindadega. Kindlustamata kahjustuste või hävimistega seonduvate maksete tegemine või suurenenud kulutuste tasumine võib tuua meile kaasa märkimisväärseid kulusid, mis võivad oluliselt kahjustada meie äritegevust, majandustulemusi ja finantsseisundit.

Halvad ilmastikuolud Läänemere põhjaosas võivad segada meie tegevuse sujuvust, vähendada reisijate arvu ja oluliselt kahjustada meie äritegevust, majandustulemusi ja finantsseisundit.

Ilmastikuolud Läänemere põhjaosas võivad mõjutada nii meie laevade tegutsemise võimet kui ka reisijate soovi meie laevadega reisida. Halvad ilmastikuolud võivad tuua kaasa reiside ärajätmise või hilinemise või väiksema reisijate arvu. Kuna suurem osa Läänemere põhjaosast jääb talvekuudel (tavaliselt detsember/ jaanuar kuni märts/aprill), siis selleks ajaks peatatakse meie Helsingi—Tallinn liinil sõitvate kiirlaevade tegevus. Otsus nende laevade tegutsemise kohta sõltub meie hinnangust ilmastikuoludele ja osaliselt ka konkurentide vastavatest otsustest. Jäättingimustest tingitud piirangud meie tegevusele vähenevad teataval määral uute ro-pax tüüpi

kiirlaevade kasutuselevõttuga, mis on suutelised tegutsema kogu talveperioodi jooksul. Sellegipoolest võivad halvad ilmastikuolud oluliselt kahjustada meie äritegevust, majandustulemusi ja finantsseisundit.

Terrorirünnakud ja muud vägivalda- või sõjaaktid võivad mõjutada kaubandust ja reisijate arvu, mis võib oluliselt kahjustada meie äritegevust, majandustulemusi ja finantsseisundit.

Terrorirünnakud ja tulevaste terrorirünnakute oht ning muud vägivalda- ja sõjaaktid põhjustavad maailmamajanduses jätkuvalt ebakindlust ning võivad kaasa tuua katkestusi või muudatusi kaubanduses ja reisijate arvus. Mis tahes tulevased terrorirünnakud võivad mõjutada tarbijate käitumist ja turunõudlust või tuua kaasa terrorismivastaseid meetmeid, millega kaasnevad kulutused või täiendavad nõuded meie tegevusele. Tulevased terrorirünnakud võivad tuua kaasa finantsturgude suurema volatiilsuse ja kohaliku või ülemaailmse majanduslanguse. Ükskõik milline neist sündmustest võib oluliselt kahjustada meie äritegevust, majandustulemusi ja finantsseisundit.

EESTIS JA BALTI REGIOONIS TERVIKUNA ÄRITEGEVUSEGA SEOTUD RISKID

Eestiga ja tema Euroopa Liitu integreerumisega seonduvad seadusandlikud, õiguslikud, poliitilised või majanduslikud arengud võivad oluliselt kahjustada meie äritegevust, majandustulemusi ja finantsseisundit.

Arenevatel turgudel, nagu näiteks Eesti, tegutsevad investorid peaksid mõistma, et need turud on seotud suuremate riskidega kui enam väljaarenenud turud, sealhulgas õiguslike, majanduslike ja poliitiliste riskidega. Eesti on viimase kahekümne aasta jooksul teinud läbi arvestatava poliitilise, õigusliku ja majandusliku muutuse ja liberaliseerumise, minnes nõukogude võimult ja plaanimajanduselt üle iseseisvusele ja turumajandusele. Lisaks viis Eesti Euroopa Liidu liikmelisuse eesmärgil (täieõiguslik liige alates 1. maist 2004) läbi põhjalikud ühiskondlikud ja majanduslikud muudatused ning õigusliku ja seadusandliku raamistiku reformi. Selle tulemusena on Eesti õigusaktide ja teiste reeglite maht kasvanud ning eeldatavasti kasvab jätkuvalt vastavalt kohustusele rakendada Euroopa Ühenduse õigust. Euroopa Liidu liikmelisus on samuti toonud kaasa olulisi muudatusi selles keskkonnas, milles me tegutseme, sealhulgas seoses maksuvaba kaubanduse staatuse muutusega ja Euroopa Liidu keskkonna- ja konkurentsioiguse rakendamisega. Vaatamata Eesti poolt reformide kaudu saavutatud arengule on riigi õiguslik ja seadusandlik raamistik endiselt staadiumis, kus toimub märgatav areng, ning seda ei ole kooskõla tagamiseks saadud pikema aja jooksul kontrollida. Eesti poliitilises, majanduslikus, õiguslikus või seadusandlikus raamistikus toimuvad muutused võivad oluliselt kahjustada meie äritegevust, majandustulemusi ja finantsseisundit.

Mistahes muutused Eesti ettevõtete tulumaksus võivad oluliselt kahjustada meie äritegevust, majandustulemusi ja finantsseisundit.

Hetkel kehtib Eestis ettevõtte tulumaksu süsteem, mille kohaselt tulumaksu tasumise kohustus lükkub edasi seni, kuni toimub kasumi jaotamine. Eesti ettevõtjad peavad hetkel maksma tulumaksu dividendide ja muu välja makstava kasumi eraldiste pealt ligikaudu ca 30 protsenti, mis kuulub järgmise kolme aasta jooksul vähendamisele. Lisaks sellele peab Tallink mitteresidentidest juriidilistele isikutele makstavatelt dividendidelt kinni pidama tulumaksu 23 protsenti, milline maksumäär kuulub vähendamisele kuni 20 protsendini 2009 aastaks. Euroopa Liit on võimaldanud Eestile üleminekuperioodi kuni 31. detsembrini 2008, mille lõppedes võidakse Eestilt nõuda vähemalt osaliselt praeguse maksusüsteemi muutmist. Võimalust, et Eesti võib muuta ettevõtete tulumaksuga seonduvaid põhimõtteid, on poliitikute poolt pidevalt arutatud, kuid me ei ole võimelised hindama, kas või millal sellised muutused võivad aset leida. Mistahes muutused Eesti ettevõtete tulumaksus võivad oluliselt kahjustada meie äritegevust, majandustulemusi ja finantsseisundit. Vaata ka pakumisi- ja noteerimisprospekti osa "Taxation – Estonian Tax Considerations."

Vahetuskursside kõikumised võivad oluliselt kahjustada meie äritegevust, majandustulemusi ja finantsseisundit.

Meie raamatupidamine ja finantsaruandlus toimub Eesti kroonides. Meie tulused arvestatakse peamiselt eurodes, Rootsi kroonides ja Eesti kroonides, kuid kulused peamiselt eurodes, Eesti kroonides, USA dollarites ja Rootsi kroonides. Järelikult puutume kokku valuutariskidega. Eesti kroon on euroga seotud ametliku vahetuskursiga $EEK\ 15.6466 = EUR\ 1$ ning vastavalt sellele kõigub Eesti kroon USA dollari ja Rootsi krooni suhtes samamoodi nagu euro. Kuigi Eesti Pank on väljendanud seisukohta säilitada praegune fikseeritud vahetuskurss ja valuutakomitee süsteem, ei saa olla mingit garantiid selle kohta, et Riigikogu ei muuda vastavaid seadusi ja et ka järgnevatel aastatel säilitatakse fikseeritud vahetuskurss. Hetkel ei kaitse me ennast välisvaluutariskide vastu. Vahetuskursside kõikumised või Eesti võimude poolt rakendatavad uued rahanduspoliitika põhimõtted võivad oluliselt kahjustada meie äritegevust, majandustulemusi ja finantsseisundit.

PAKKUMISEGA SEOTUD RISKID

Võimalik volatiilsus firma olemasolevate aktsiate, Märkimisõiguste ja Aktsiate turuhindades.

Kuigi Tallinki olemasolevad aktsiad on noteeritud Tallinna Börsil ja eeldatavasti noteeritakse ka Märkimisõigused ning Aktsiad TVB-l, ei ole mingit kindlust, et aktiivne kauplemine olemasolevate aktsiate, Märkimisõiguste ja Aktsiatega kestab. Ei ole mingit kindlust, et Tallinki olemasolevate aktsiate, Märkimisõiguste ja Aktsiate turuhind ei lange. Tallinki olemasolevate aktsiate, Märkimisõiguste ja Aktsiate turuhind võib oluliselt kõikuda erinevate väliste faktorite tõttu ja muudel juhtudel, sealhulgas Tallinki olemasolevate aktsiate, Märkimisõiguste ja Aktsiate likviidsuse tõttu turul, erinevuse tõttu Tallinki tegelike finants- ja äritegevuse tulemuste ning investorite ja analüütikute prognoositavate tulemuste vahel, üldiste turutingimuste ja laia turu kõikumiste tõttu. (Aegajalt) turuhinna säilitamine sõltub samuti mitmetest faktoritest, sealhulgas hetkel kehtinud intressimääradest, tegevusharu- ja turutingimustest, Tallinki äritegevuse tulemustest ja rahavoogudest ning samalaadsetes või sarnastes tegevusharudes asuvate firmade väärtpaperite turuolukorrast. Viimastel aastatel on enamik aktsiaturge kogenud olulisi hinna- ja kauplemismahu kõikumisi. Need kõikumised ei ole tihti olnud seotud või on olnud ebaproportsionaalsed võrreldes nende aluseks olevate firmade majandustulemustega. Vastavalt sellele võib esineda olulisi olemasoleva aktsia-, Märkimisõiguse- ja Aktsiahinna kõikumisi, kaasa arvatud olulisi kahanemisi pärast pakkumise tegemist, isegi, kui Tallinki majandustulemused vastavad ootustele.

TVB, kus Märkimisõigused eeldatavasti noteeritakse, on osa OMX Börsist. Praegu on TVB harmoniseerimisprotsessis, mille käigus ta ühtlustab oma standardeid OMX'i omadega. Samal ajal, kui sellise muutuse kohaldamine võib põhjustada teatud häireid aktsiatega kauplemisel, loodab Tallink, et pikas perspektiivis tasub Põhja-Euroopa ühtsele kauplemisregulatsioonile toetumine end ära. OMX Grupp plaanib samuti luua Põhjamaid hõlmava ja Baltimaade börse hõlmava nimekirja, mille detaile ei ole avaldatud. Kui Tallink ei suuda täita sellise ühtse nimekirja kriteeriumeid, võib see mõjutada olemasolevate aktsiate ja Aktsiate likviidsust.

Riskid, mis seonduvad Märkimisõigustesse investeerimisega võrreldes aktsiatega.

Märkimisõiguste turg võib olla vähem likviidne kui aktsiaturg. Likviidsuse puudumine võib mõjutada Märkimisõiguste hinda. Igaüks peaks kaaluma, kas Märkimisõigused on sobiv investeering investeerimise eesmärgi, finantstingimuste ja teiste riskifaktorite valguses, mis on esitatud käesolevas prospektis. Investori kontosid haldav pank või agent võib küsida teatud kindlaksmääratud või muutuvat komisjoni tasu Märkimisõigustega kauplemise eest. Sellised tasud võivad olla küllaltki kõrged võrreldes investorile kuuluvate Märkimisõiguste turuhinnaga.

Riskid, mis seonduvad Aktsiatega.

Aktsiad võivad olla vähem likviidsed kui olemasolevad aktsiad. Aktsiad ning viis miljonit Siljale emiteeritud aktsiat kannavad erinevaid dividendide õiguseid kuni järgmise Aktsionäride Üldkoosolekuni, mis eeldatavasti toimub 2006 aasta viimases kvartalis. Seni ajani kauplevad Aktsiad ja olemasolevad aktsiad erineva nime all, mis võib mõjutada Aktsiate likviidsust ja ei ole mingit kindlust, et Aktsiate hinnad ei lange. Samuti on oluline märkida, et Aktsiatest tulenevaid õiguseid ei saa rakendada enne täiendatud aktsiakapitali sissekannet äriregistrisse.

Tallinna Börsil on suhteliselt väike turukapitalisatsioon ja ta on märkimisväärselt vähem likviidne kui suured Euroopa börsid, mis võivad kahjulikult mõjutada meie aktsionäride võimalusi müüa Aktsiaid.

Tallinna Börsile on esitatud taotlus, Aktsiate ja Märkimisõiguste noteerimiseks TVB-l. Samas ei saa me garanteerida, et need Aktsiad ja Märkimisõigused noteeritakse või, et pärast noteerimist tekiks, kujuneks välja või säiliks aktiivne kauplemissurg peale käesoleva pakkumise lõpuleviimist. Keskmine päevakäive TVB-l 1. jaanuarist 2005. a. kuni 31. detsembrini 2005, oli 118,8 miljonit Eesti krooni. 1. jaanuarist 2006 kuni 30. juunini 2006, oli päeva keskmine käive vastavalt 53,8 miljonit Eesti krooni. 30. juuniks 2006 oli TVB-l noteeritud kokku 16 firmat. 30. juuni 2006 seisuga moodustasid turukapitalisatsioonilt kaks suurimat äriühingut AS Eesti Telekom ja AS Tallink Grupp umbes 55% TVB kogu turukapitalisatsioonist, mis on umbes 42,5 miljardit Eesti krooni. Seega on TVB oluliselt vähem likviidne ja volatiilsem võrreldes turgudega teistes riikides, kus on kõrgelt arenenud väärtpaberiturud. TVB suhteliselt madal turukapitalisatsioon ja vähene likviidsus võivad piirata aktsionäride võimalusi müüa Aktsiaid või olemasolevaid aktsiaid TVB-l, mis võib suurendada Aktsiate ja olemasolevate aktsiate hindade volatiilsust. Mõne TVB-l noteeritud suurema äriühingu noteerimise lõpetamine omaks tõenäoliselt negatiivset mõju TVB turukapitalisatsioonile ja likviidsusele.

Aktsiate müük tulevikus võib kahjulikult mõjutada Aktsiate turuhinda.

Selle pakkumisega seoses ei ole ühegi aktsionäri ega aktsionäride grupi suhtes seatud müügi piiranguid (*lock-up*). Olulise hulga Aktsiate või olemasolevate aktsiate müük olemasolevate aktsionäride poolt või täiendavate aktsiate väljalaskmine või arvamus, et selline müük või väljalaskmine võib toimuda, võib kahjulikult mõjutada Aktsiate ja olemasolevate aktsiate turuhinna säilimist.

Me ei saa kinnitada, et Tallink maksab Aktsiate või olemasolevate aktsiate pealt dividende.

Ei ole kindel, et Tallink maksab Aktsiate või olemasolevate aktsiate pealt dividende, nagu ei ole ka kindel, kui suur võiks makstav dividend olla. Dividendi maksmine ja selle suurus sõltub Tallinki juhatuse, nõukogu ja lõplikult aktsionäride üldkoosoleku otsusest ning sõltub kasutatavatest rahasaldodest, eeldatavatest rahavajadustest, meie majandustulemustest, meie finantsseisundist ning laenulepingute piirangutest meile või tütarettevõtjatele, aga ka muudest vastavatest teguritest. Vaata "Dividends and Dividend Policy."

Kui väärtpaberite või tegevusvaldkonna analüütikud ei jätkka meie äritegevuse kohta uuringute või raportite avaldamist, võib meie Aktsiate ja olemasolevate aktsiate hind ja kauplemise maht vastavalt väheneda.

Tallinki Aktsiate ja olemasolevate aktsiate suhtes toimiv kauplemissurg sõltub tegevusvaldkonna või väärtpaberite analüütikute poolt meie või meie äritegevuse kohta avaldatud analüüsides ja raportitest. Meil ei ole selliste analüütikute üle kontrolli. Juhul, kui üks või mitu analüütikut, kes meid kajastavad, langetavad Aktsiatele ja olemasolevatele aktsiatele antavat hinnangut, võib mõlema hind langeda. Juhul, kui üks või mitu vastavat analüütikut lõpetavad meie äriühingu kohta käiva informatsiooni kajastamise või ei avalda meie kohta regulaarseid raporteid, võime kaotada oma nähtavuse finantsturgudel, mis omakorda võib põhjustada meie Aktsiate ja olemasolevate aktsiate hinna ja käibe vähenemise.

KOKKUVÕTE FINANTSINFORMATSIOONIST

Alljärgnev tabel sisaldab valitud konsolideeritud finantsinformatsiooni 31. augustil 2003, 2004 ja 2005 lõppenud majandusaastate kohta. Informatsioon on võetud auditeeritud konsolideeritud finantsaruannetest, mis on ära toodud 21. novembril 2005 aastal avaldatud pakkumis- ja noteerimisprospektis. Antud informatsiooni tuleb lugeda Tallinki finantsaruannete kontekstis ning see moodustab terviku nende aruannetega. Meie finantsaruanded on koostatud kooskõlas IFRS-ga.

Alljärgnevalt esitatud suhtarvud ja finantsnäitajad illustreerivad teatud aspekte meie majandustegevuses ja finantsseisus. Osasid alltoodud suhtarve ja finantsnäitajaid kasutab meie juhatus meie tegevuse hindamisel, samas kui teatud suhtarvud ja finantsnäitajad on esitatud investoritele kaalumiseks investeerimisotsuse tegemisel. Kuigi mõned suhtarvud ja finantsnäitajad ei ole arvatatud IFRS kohaselt, on meie hinnangul alltoodud suhtarvud ja finantsnäitajad tavapärased ning börsiettevõtted kasutavad neid tihti enda majandustegevuse ja finantsseisu illustreerimiseks

	31. augusti seisuga		
	2003	2004	2005
(miljonites Eesti kroonides, kui ei ole teisiti näidatud)			
Kasumiaruanne:			
Müügitulu	2,996	3,406	4,063
Ärikasum	481	446	629
Kasum enne vähemosalusi ja makse	382	313	474
Konsolideeritud puhaskasum	382	313	473
Bilanss:			
Käibevara	443	676	614
Põhivara	4,107	6,232	6,313
Raha ja pangakontod	232	367	327
Aktiva kokku	4,549	6,908	6,927
Kohustused kokku	3,076	4,726	4,271
s.h. intressikandvad kohustused	2,794	4,234	3,836
Omakapital kokku	1,473	2,182	2,656
Rahavood:			
Rahavood äritegevusest	842	804	891
Rahavoog investeerimistegevusest	(620)	(2,386)	(352)
Rahavoog finantseerimistegevusest	(144)	1,717	(579)
Informatsioon aktsia kohta:			
Muudetud kaalutud keskmine aktsiate arv	89,600	109,050	110,000
Puhaskasum aktsia kohta (PK/A), EEK	4.3	2.9	4.3
Suhtarvud ja finantsnäitajad:			
Maksude, intresside ja kulumi eelne kasum (EBITDA) ¹	803	720	901
EBITDA marginaal, % ²	27	21	22
Ärikasumi marginaal, % ³	16	13	15
Investeeringute tootlus, % ⁴	12	9	10
Varade tootlus, % ⁵	11	8	9
Omakapitali tootlus, % ⁶	30	17	20
Omakapitali suhtarv, % ⁷	32	32	38
Reisijate arv, inimesi	2,597,917	2,828,364	3,274,177
Ro-ro kaubaühikute arv	94,945	103,425	131,349
Personali arv, keskmine	1,921	2,371	2,710

1 EBITDA	Finantskulude, sidusettevõtjate kasumiosa, maksude, intresside ja kulumi eelne kasum. EBITDA on lisatud kui täiendav näitaja, sest meie arvamuse kohaselt sisaldab EBITDA näitaja olulist informatsiooni kui seda vaadata koos äritegevuse rahavoogudega. EBITDA ei ole finantstegevuse näitaja rahvusvaheliste finantsaruandluse standardite kohaselt. EBITDA-d ei tohi käsitleda kui ärikasumi, puhaskasumi, äritegevuse rahavoogude või muu kasumi või kahjumi asendajana, mis on leitud kooskõlas rahvusvaheliste finantsaruandluse standarditega.
2 EBITDA marginaal	EBITDA/Müügitulu. EBITDA marginaal näitab erinevate kasumlikkuse näitajate ja müügi vahelisi suhteid, annab informatsiooni ettevõtte äritegevuse kasumlikkusest ning ei sõltu ettevõtte finantseerimisstruktuurist, maksupositsioonist ega kulumist.
3 Ärikasumi marginaal	Ärikasum/Müügitulu. Ärikasumi marginaal näitab erinevate kasumlikkuse näitajate ja müügi vahelisi suhteid, annab informatsiooni ettevõtte äritegevuse kasumlikkusest ning ei sõltu ettevõtte finantseerimisstruktuurist, maksupositsioonist.
4 Investeeringute tootlus (ROI)	$(\text{Neto finantskulude järgne kasum} + \text{Intressikulu}) / (\text{Keskmise aktiva kokku} - \text{keskmiselt intressi mittekandvad kohustused})$. Investeeringute tootlus näitab kasumite ja kasumite teenimiseks vajalike investeeringute suhteid.
5 Varade tootlus (ROA)	Ärikasum/Aktiva kokku (keskmise). Varade tootlus võrdub tulu aktivaga ning (i) näitab juhtkonna võimet ja efektiivsust ettevõtte varade kasutamisel (äri) kasumite teenimiseks ja (ii) näitab teenitud kogutulu, mis on saadaval kõikidele kapitali paigutajatele (võlg ja omakapital), sõltumata kapitali allikast.
6 Omakapitali tootlus (ROE)	Puhaskasum/keskmise omakapital. Omakapitali tootluse arvutamisel ei võeta nimetajana arvesse võlakohustusi ja antud suhtarv võrdleb kas maksude-eelset kasumit või puhaskasumit omakapitaliga. Antud näitaja mõõdab aktsionäride investeeringute tulumäära ja on seetõttu oluline ettevõtte kasumlikkuse võrdlemisel konkurentidega.
7 Omakapitali suhtarv	Omakapital/Aktiva kokku. Omakapitali suhtarv on finantsvõimenduse mõõdik, mis näitab omakapitali suhet kogu aktivatesse. Ettevõtte finantsvõimenduse (või kapitalistruktuuri) analüüs on oluline ettevõtte pikaajaliste riskide ja tuluootuste hindamiseks.

Käesoleva majandusaasta kolme kvartali auditeerimata vahearuandega saab lähemalt tutvuda Tallinna Börsi koduleheküljel.

KAPITALISATSIOON JA VÕLAD

Omakapital

Alljärgnevas tabelis on esitatud meie kapitalisatsiooni kirjeldus seisuga 31. mai 2006, mis on koostatud IFRS alusel (i) lähtudes tegelikust seisust, ja (ii) kohandatud vastavalt Aktsiate emiteerimisest ja nende pakkumise tulemusena saadava ligikaudu 1,544 miljoni Eesti krooni suuruse netotuluga, eeldades seejuures, et emiteeritakse 28,300,000 Aktsiat ja need märgitakse Pakkumishinnaga. Lisaks on kapitalisatsiooni korrigeeritud Silja Holdings Limited-ile (Sea Containers Limited tütarettevõtte) emiteeritud 5,000,000 aktsiaga, kui osana Silja omandamise protsessist: Aktsiakapitali mitterahaline sissemakse oli 7,877,938 Silja Oy Ab aktsiat väärtuses 18,850,000 EUR, mis toimus 19 juulil 2006.

	31. mai 2006 Tegelik (auditeerimata)	31. mai 2006 Kohandatud (auditeerimata)
	(miljonites Eesti kroonides)	
Raha ja pangakontod ning lühiajalised investeeringud	1,224	2,781
Intressikandvad kohustused, tähtajaga üle ühe aasta	1,087	1,087
Intressikandvad kohustused, tähtajaga üks aasta või rohkem	8,538	8,538
Aktsiakapital	1,365	1,698
Aažio	1,789	3,337
Ümberhindluse reserv	—	—
Kohustuslik reserv	28	28
Eelmiste perioodide kasum	1,659	1,659
Omakapital kokku	4,841	6,692
Kapitalisatsioon kokku ¹	13,379	15,230

¹ Arvestades maha raha ja pangakontod ning lühiajalised investeeringud, samuti intressi kandvad kohustused, tähtajaga alla ühe aasta.

Meie uue muudetud põhikirja kohaselt ei või meie aktsiakapital olla väiksem kui 1,365,000,000 krooni ja mitte suurem kui 5,460,000,000 krooni. Pakkumis- ja noteerimisprospekti avaldamise kuupäeva seisuga on meie aktsiakapitali suuruseks 1,415,000,000 krooni ning see jaguneb 141,500,000 aktsiaks. Ühe aktsia nimiväärtus on 10 krooni. Iga aktsia annab aktsionärile ühe hääle meie aktsionäride üldkoosolekul. Meil on ühte liiki olemasolevad aktsiad ning nendest tulenevad aktsionäridele ühesugused õigused, väljaarvatud viis miljonit aktsiat, mis emiteeriti Silja Holdings Limited-ile osana Silja omandamise protsessist ja mis omavad õigust dividendile alates majandusaastast, mis algab 1. septembril 2006 ning lõpeb 31. augustil 2007.

Meie aktsiad on 1997 aastal registreeritud EVK-s. Aktsiad on meie põhikirja kohaselt vabalt võõrandatavad.

Laenu

Me finantseerime enda majandustegevust ja laevasid nii sisemiste rahavoogude kaudu kui laenude abil. Peamiseks põhjuseks meie praeguste võlakohustuste võtmisel on olnud vajadus finantseerida laevade omandamist. Lähtudes sellest, et meie laevu omavad ja nende tegevust korraldavad meie tütarettevõtjad, on laenuvõtjateks üldiselt vastavad tütarettevõtjad. Kontserni ematettevõtjana on meil pankadega sõlmitud kolm hetkel kehtivat laenulepingut, mille eesmärgiks on meie igapäevase majandustegevuse rahastamine kui ka olemasolevate laenude refinantseerimine: laenuleping Nordea Bank Finland Plc-ga ettevõtte tegevuse finantseerimiseks ja teatud tütarettevõtjate poolt võetud laenude refinantseerimiseks ning kaks laenulepingut Aktsiaseltsiga SEB Eesti Ühispank eesmärgiga finantseerida Hansalink Ltd aktsiate ostu Aktsiaseltsilt Infortar. Samuti on kontserni ettevõtetel kokku kolm arvelduskrediidilepingut. Täiendavalt on kontsernisiselt sõlmitud laenulepinguid eesmärgiga finantseerida laevade omandamisi.

31. augusti 2005 seisuga oli meil intressikandvaid laenukohustusi 3.8 miljardi krooni ulatuses, millest ligikaudu

74 protsenti on seotud kruisi-laevade Romantika ja Victoria I ostmise finantseerimisega. Laenukohustuste intressimäär on peamiselt seotud EURIBOR-iga, millele lisandub marginaal (maksimaalne marginaal meie laenudel on 1.8 protsenti aastas). 31. augustil 2005 lõppenud majandusaastal oli meie poolt kolmandatelt isikutelt võetud laenude keskmiseks muutuvaks intressimääraks 6-kuu EURIBOR, millele lisandus 1.38 protsenti aastas. Seotud osapooltega sõlmitud laenulepingud on sõlmitud fikseeritud intressimääraga, keskmiselt seitse protsenti aastas. Enamuse pangalaenu puhul toimuvad tagasimaksed kvartali või poolaasta põhjal, üksikute lepingute puhul aga ka ühekordse maksena laenu tähtpäeva saabumisel. 31. mai 2006 aasta seisuga on meil intressikandvaid laenukohustusi 9.6 miljardi krooni ulatuses.

Tallinki ja meie kontserni tütarettevõtjate kohustused, mis tulenevad laenulepingutest, on tagatud laevahüpeteekidega, kommerts-pantidega Tallinki või tütarettevõtjate vallasvara üle, garantiidega, tulude, kindlustuse ja laevade eest makstavate kompensatsioonide loovutamistega, prahilepingust tulenevate õiguste loovutamise, prahilepinguga seotud garantiidega, tütarettevõtjate aktsiate pandi või pandioptsiooniga, pangakontode pandi ja teiste tagatistega. Sisuliselt on erinevate laenulepingute alusel praktiliselt kõik meie varad, sealhulgas meie laevad, panditud Tallinki ja meie tütarettevõtjate laenukohustuste täitmise tagamiseks.

Tulenevalt meie õiguslikust ja majanduslikust struktuurist ning meie või meie tütarettevõtjate poolt sõlmitud laenulepingute tingimustest võib olla piiratud meie võimalus kanda rahalisi vahendeid kontsernisiseselt ühelt ettevõttelt teisele ja maksta dividende.

ETTEVÕTE

Aktsiaselts Tallink Grupp

Tartu mnt. 13 Tallinn 10145 Eesti

ETTEVÕTTELE ÕIGUSABI OSUTAVAD ISIKUD

Aare Raigi Advokaadibüroo

Ahtri 10a Tallinn 10151 Eesti

PEAKORRALDAJA

AS Hansapank

Liivalaia 8 Tallinn 15040 Eesti

AUDIITOR

Ernst & Young Baltic Aktsiaselts

Rävala 4 Tallinn 10143 Eesti

REGISTRIPIDAJA

AS Eesti Väärtpaberikeskus

Tartu mnt. 2 Tallinn 10145 Eesti

