



**ГODOVOЙ ОТЧЕТ
ЗАКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА
«ПЕРМСКАЯ ИНВЕСТИЦИОННО-ФИНАНСОВАЯ
КОМПАНИЯ «АВИАЛИЗИНГ»
за 2002 год**

Пермь, 2003 год

Содержание

Обращение генерального директора	2
Экономическая ситуация на рынке авиаперевозок в 2002 году	3
Экономическая и правовая ситуация в отрасли авиационного лизинга в 2002 году	5
Техническая ситуация на рынке авиаперевозок в 2002 году	5
Прогноз емкости рынка воздушных судов на период 2003-2015 годы	7
Оценка потребностей отечественных авиакомпаний	8
Миссия и Декларация Компании	9
Позиционирование ЗАО ПИФК «Авиализинг» в отрасли	9
Хозяйственная и операционная деятельность Компании в 2002 году	12
Перспективы развития Компании	17
Отчет Совета Директоров	21
Финансовые показатели за отчетный период	21
Дополнительная информация для акционеров	23
Сведения о выпущенных Компанией ценных бумагах в 2002 году	24
Итоги голосования на годовом собрании акционеров Компании за 2002 год	24
Заключение аудитора	25
Отчет о проведении ревизии за 2002 год ЗАО «Пермская инвестиционно – финансовая компания «Авиализинг»	26
Приложения	28
Отчетность	29
Финансовый отчет за 2002 год	29
Бухгалтерский баланс за 2002 год Форма №1	29
Отчет о прибылях и убытках за 2002 год Форма №2	32
Расшифровка отдельных прибылей и убытков	34
Анализ	35
Бухгалтерский баланс за 2002 год	35
Отчет о прибылях и убытках за 2002 год	37
Дополнительные данные	38
Структура баланса в процентах к валюте баланса	
Баланс, Форма №1	41
Расчет коэффициентов	43
Анализ финансовой устойчивости	43
Анализ финансовой устойчивости по абсолютным показателям	43
Анализ ликвидности баланса по относительным показателям	44
Показатели деловой активности	44
Показатели рентабельности	45
Показатели рыночной активности	45
Порог безубыточности	45
Показатели движения и состояния основных средств	46
Дебиторская задолженность	47
Кредиторская задолженность	47
Чистые активы	48
Расчет оценки стоимости чистых активов	48
Организационная структура управления ЗАО «ПИФК «Авиализинг»	49



Обращение генерального директора:

Подводя итоги работы Компании за прошедший период, отмечу, что поставленные на первом этапе программы развития задачи были целиком выполнены. Узкая специализация Компании на лизинге в авиационной отрасли позволяет минимизировать риски, связанные с дорогостоящей техникой. Экономической реальией сегодняшнего дня для авиакомпаний стало стремительное списание парка воздушных судов, сложность привлечения больших объемов инвестиций для его замены, слабая техническая база отечественных самолетов нового поколения. Поэтому практически все крупные компании заинтересованы в лизинге самолетов типа Ту-154. ВС этого типа выполняют до 70% всех российских воздушных перевозок, и именно те авиакомпании, которые располагают самолетами данного типа, являются наиболее рентабельными.

Ориентирование Компании на сектор этой техники дало свои положительные результаты и имеет долгосрочные перспективы: Ту-154 в течение, по меньшей мере, десяти лет сохранит нынешний статус самого массового отечественного авиалайнера.

XXI век начался с «борьбы за тишину», что ограничило доступ российских авиаперевозчиков на международные маршруты. С целью занять данный сегмент рынка Компания разрабатывает проекты глубокой модернизации имеющегося в авиакомпаниях парка авиационных двигателей, эксплуатирующихся в составе двигательных установок ВС типа Ту-154, а также лизинга зарубежной техники в крупные отечественные авиакомпании.

От имени сотрудников нашей Компании позвольте мне поблагодарить всех наших партнеров и выразить уверенность в дальнейшем плодотворном и взаимовыгодном сотрудничестве.

Генеральный директор

В.В. Киндеркнехт

1. Экономическая ситуация на рынке авиаперевозок в 2002 году.

По данным Госкомстата России, с 1990 по 2001 год падение объема внутреннего валового продукта составило 33%, в связи с неблагоприятной макроэкономической ситуацией пассажирооборот авиационного транспорта к 2002 году составил только 28 % от уровня 1990 года. Однако, в связи с общим оживлением экономики России последние три года наблюдается определенный экономический подъем в секторе авиационных перевозок: с 1999 по 2002 год по данным ГСГА объем воздушных перевозок вырос почти на 25%, а пассажирооборот – на 21%. Данные показатели были обеспечены за счет общего оздоровления отрасли, оптимизации количества перевозчиков и консолидации бизнеса в отрасли, относительной стабильности тарифов и роста платежеспособного спроса. При этом 68,3% общего объема пассажирских перевозок осуществили 11 крупнейших компаний страны:

- «Аэрофлот»,
- «Сибирь»,
- «Пулково»,
- «Красэйр»,
- «Дальавиа»,
- «UTair»,
- «Уральские авиалинии»,
- «Домодедовские авиалинии»,
- «Кавминводоавиа»,
- «Когалымавиа»,
- «Внуковские авиалинии».

2002 год для авиаперевозчиков был в целом благоприятным. По пассажирским перевозкам произошел прирост примерно на 6,7% к предыдущему году, по грузовым – на 2,2%. Перевезено 26,5 млн. пассажиров - на полтора миллиона больше, чем в 2001 году. Кроме того, за истекший год основные тарифы на авиаперевозки выросли на 14%, что сопоставимо с уровнем инфляции в стране. На 2,3% повысился показатель занятости кресел (до 68,7%) и на 1,6% - показатель коммерческой загрузки (до 59,9%). На 2003 год рост авиаперевозок прогнозируется в размере до 2,5% (общий объем) и до 8% (международные). Разница в темпах роста суммарных и международных перевозок связана с более медленным приростом внутренних перевозок.

Согласно прогнозам, в 2003 году будет достигнут прирост в пассажирообороте на 5-7%, до 69 млрд. пкм. При сравнении структур пассажирооборота в 2002 и 2001 годах отмечается некоторое увеличение в 2002 году доли международных перевозок до 49,8% (на 1,5%) и рост в их числе нерегулярных перевозок (увеличение на 3,7%). В целом в 2002 году было перевезено 26,52 млн. пасс. (на 5,8% больше относительно 2001 года) и 627,24 тыс. т грузов (на 2,1% больше). Таким образом, по этим показателям наблюдался рост, хотя и более медленными темпами, чем в 2001 году, когда цифры прироста к показателям 2000 года составили 14,8 и 12,1% соответственно. Увеличение объемов пассажирских перевозок достигнуто по всем их видам — международным и внутренним, включая местные воздушные линии.

Общее количество авиакомпаний, имеющих сертификат эксплуатанта, к концу 2002 года составило 235. (В 2001 году таких компаний насчитывалось 267: у 42 из них сертификаты эксплуатанта были аннулированы, а 10 новым заявителям — выданы первоначально).

Основные показатели производственно-финансовой деятельности гражданской авиации в 2001-2002 г.г.

Показатели	2001 г.	2002 г.	% 2002 к 2001 г.
Пассажирооборот, млрд. пасс. км	60,56	64,71	106,9
Перевезено пассажиров, млн. чел.	25,07	26,52	105,8
Перевезено грузов, тыс. т.	614,2	627,24	102,1
Доходы ГА, млрд. руб.	101,64	145,88	143,53
Прибыль ГА, млрд. руб.	8,34	9,52	114,53
Платежи в бюджет, млрд. руб.(по предв. данным)	10,79	10,68	99,06
Кредиторская задолженность, млрд. руб.	27,81	34,01	122,29
Дебиторская задолженность, млрд. руб.	23,61	37,74	159,85
Средняя заработная плата в ГА, руб.	6930	8140	127,39

Прошлый год отличался от предыдущих тем, что впервые за почти 10 лет среднегодовая величина пассажирских тарифов на внутренних воздушных линиях росла более медленно по сравнению с увеличением среднемесячной заработной платы по стране. В период с 1994 по 1999 годы эти тарифы росли практически с той же скоростью, что и зарплата, а в период 2000-2001 годов их рост превышал темпы увеличения заработной платы.

Из информации ГСГА, касающейся безопасности полетов, можно сделать вывод, что по количеству авиационных происшествий (21, в том числе 7 катастроф) 2002 год характеризуется как один из самых благополучных для гражданской авиации России за последнее десятилетие. По сравнению с 2001 годом их число сократилось на 22,3%. Однако число погибших в этих АП составило 131 чел., а это хотя и значительно меньше (на 40%), чем в 2001 году, но все же существенно превышает показатели периода 1997-2000 годов. Если рассматривать авиационные происшествия по видам воздушных судов, то их количество относительно данных 2001 годов сократилось на вертолетах всех классов и, напротив, несколько возросло на самолетах.

Общий самолетный парк гражданской авиации России на 01 января 2003 года состоит из 3983 самолета (1463 пассажирских, 1990 легких и деловых, а также 530 специальных грузовых). Количество самолетов нового поколения в действующем парке на ту же дату составляет 71: Ил-96 — 11 машин, Ту-204 и Ту-214 — 11 машин, самолетов иностранного производства 49 (из них 10 - делового класса). В структуре пассажирооборота в 2002 году на долю иностранных воздушных судов пришлось 17,5%; на долю Ил-96-300 и Ту-204/214 — 6,9%. Таким образом, 75,6% пассажирооборота осуществлялось самолетами предыдущих поколений (Як-40, Як-42, Ту-134, Ту-154, Ан-24, Ил-62, Ил-86). К 2010 году прекратится эксплуатация 215 Ту-134, 55 Ту-154М, 60 Ил-86, 46

Ил-62М и всех Ту-154Б (в 2002 году эксплуатировалось 177 таких машин). В целом общее количество самолетов в 2010 году по сравнению с 2002 годом уменьшится не менее, чем на 46,6% (до 2100 единиц).

2. Экономическая и правовая ситуация в отрасли авиационного лизинга в 2002 году.

Опыт работы в сфере лизинга показал, что современные положения российского законодательства о финансовом лизинге сложны, противоречивы и весьма рискованы, а сложившаяся правовая практика не дает лизингодателю достаточной правовой защиты в случае возникновения экономических и правовых коллизий на этапе осуществления сделки лизинга. Экономическое и техническое состояние отечественных производителей авиационной техники таково, что нет абсолютно никаких правовых и экономических гарантий надлежащего исполнения ими обязательств по постройке и поставке новой авиационной техники, даже при наличии достаточного финансирования со стороны лизингодателя.

Средства из государственного бюджета, направляемые в авиализинговую отрасль, имеют своей конечной целью отечественных производителей новой авиационной техники – т.е. производителей воздушных судов типа ИЛ-96, ТУ-204 и ТУ-214, - или, иными словами, являются мерой государственной поддержки предприятий авиационной промышленности Российской Федерации и в силу вышеизложенного представляются нам на данном этапе весьма малоэффективным инструментом переоснащения авиакомпаний. Получателями государственных субсидий на погашение части лизинговых платежей и части затрат на погашение процентной ставки по кредитам на приобретение ВС на основе проведенного ГСГА конкурса стали авиакомпании:

- ФГУП «Дальавиа» и ОАО "Авиакомпания «Красноярские авиалинии» - лизинг 2 самолетов Ту-204 с расчетным размером субсидий на 2002 год 26446,90 тыс. рублей;

- «Уральские авиалинии» - кредит на покупку 1 самолета Ту-154М с расчетным размером субсидий на 2002 год 5839,75 тыс. рублей;

- «Эльбрус-Авиа» - кредит на покупку 1 самолета Як-42 с расчетным размером субсидий на 2002 год 5611,0 тыс. рублей;

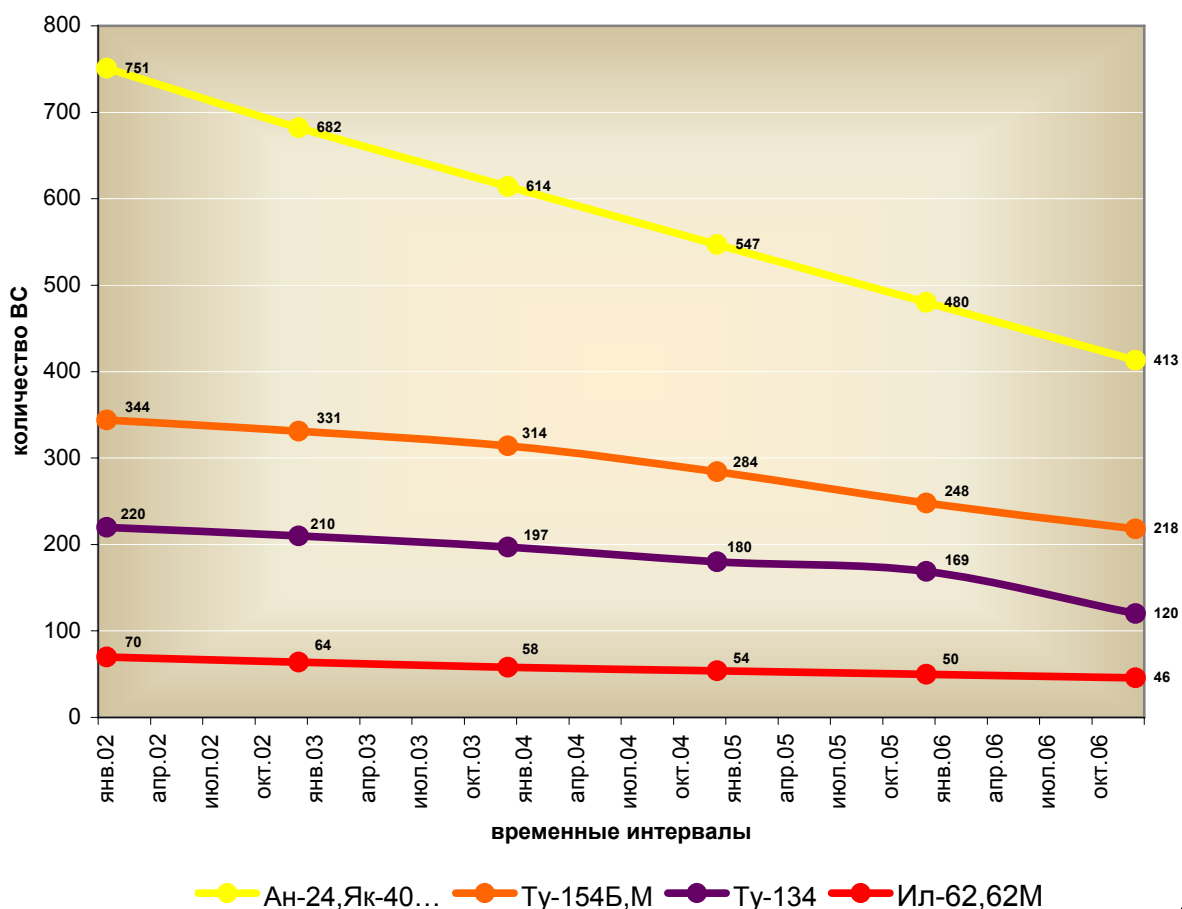
- «Кавминводывиа» - кредит на покупку ВС Ту-204 и трех двигателей с расчетным размером субсидий на 2002 год 10084,41 рублей.

Суммарный размер субсидий по всем проектам составил 101 млн. рублей. В бюджете 2003 года на эти цели заложено 200 млн. рублей.

3. Техническая ситуация на рынке авиаперевозок в 2002 году. Структура авиационного парка российских авиакомпаний и его техническое состояние.

В связи с ростом объема перевозок становится актуальной проблема адекватности провозной мощности (самолетного парка) авиакомпаний. Подавляющее большинство авиакомпаний располагают самолетами, разработанными 30 лет назад, доставшимися им в наследство от компании «Аэрофлот». Сейчас наблюдается стремительное списание этого парка (см. Прогноз списания ВС) по причинам истечения назначенных календарных ресурсов. Совершенно очевидна тенденция к сокращению на 40-70% провозных возможностей различных секторов эксплуатируемого парка к 2010 году, исходя из списания типов ВС как по отработке назначенных ресурсов, так и по ряду нересурсных факторов.

Прогноз списания воздушных судов на 2002-2006 годы

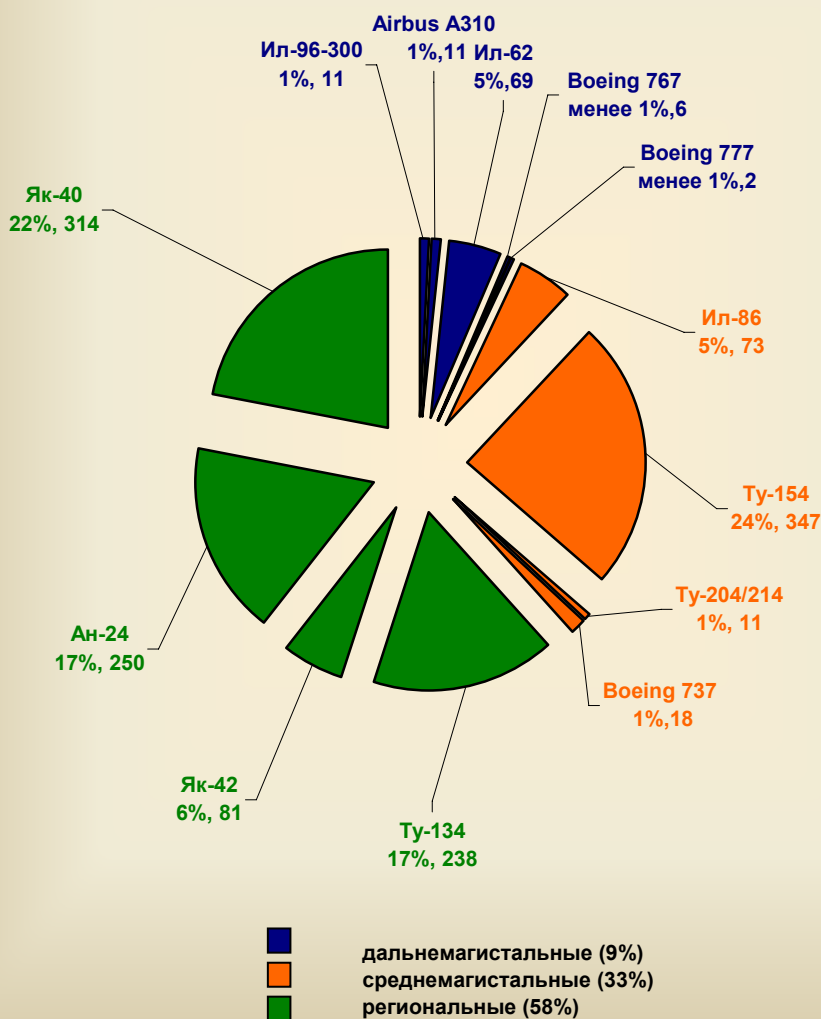


Помимо этого, в период с момента начала реформирования российской экономики в авиационной отрасли сложилась порочная практика формального продления ресурсов воздушных судов вместо проведения плановых капитальных ремонтов. Сами авиакомпании - эксплуатанты воздушных судов шли по ложному пути экономии на плановых ремонтах авиатехники. Это привело не только к техническому состоянию авиатехники зачастую буквально на грани допустимого, но и к существенным экономическим потерям эксплуатантов из-за простоев авиатехники в результате отказов узлов и агрегатов, формально имеющих надлежащие ресурсы. Из-за слабости экономического менеджмента большинство авиакомпаний на настоящий момент финансово обескровлены и не имеют сколько-нибудь существенных финансовых резервов не только на приобретение новой техники, но и на полноценные капитальные ремонты имеющейся. Безусловно, все это крайне негативно отразилось на вопросах обеспечения безопасности авиаперевозок. Поэтому сегодня фактическое наличие у авиакомпаний определенного количества воздушных судов на практике означает, что далеко не все они могут реально эксплуатироваться авиакомпаниями для авиаперевозок. Некоторые воздушные суда используются авиакомпаниями как источники запасных частей, узлов и агрегатов. Восстановление определенной части авиационной техники до состояния полной летной годности на настоящий момент уже экономически нецелесообразно. Часть авиационной техники эксплуатируется авиакомпаниями на так называемых «переставных» узлах и агрегатах, т.е. имеющий ресурс узел либо агрегат по очереди используется на разных однотипных воздушных судах авиакомпании. Таким образом, в самое ближайшее время еще более обострится тенденция неадекватности провозной мощности авиакомпаний растущему объему рынка авиаперевозок.

4. Прогноз емкости рынка воздушных судов на период 2003-2015 годы.

Парк пассажирских воздушных судов российских авиакомпаний в настоящее время составляет около 1500 судов. К относительно совершенным воздушным судам предыдущего поколения относятся: Ил-86, Ту-154, Як-42, эксплуатация которых будет продолжаться, как минимум, до 2010 года. Воздушные суда этого типа выполняют около 70% объемов всех перевозок, наиболее современные из них могут быть конкурентоспособны благодаря сравнительно низкой стоимости при условии своевременного проведения капитальных ремонтов, надлежащего продления ресурсов, глубокой модернизации. В таблице представлено состояние парка пассажирских воздушных судов на 2003 год.

**Структура парка российской пассажирской авиации
(% от общего объема парка, количество единиц.)**



Результаты исследования конъюнктуры рынка авиаперевозок позволяют заключить, что при сохранении темпов роста объемов перевозок спрос на воздушные суда превысит имеющиеся провозные мощности в 2005 году и до 2015 года российский парк будет нуждаться в пополнении примерно 400 магистральными самолетами (в том числе: в период с 2001 по 2005 год - 45, с 2006 по 2010 год - 153, с 2011 по 2015 год - 219 самолетами). Следует подчеркнуть, что это прогноз без учета информации о реальном техническом состоянии парка авиатехники авиакомпаний. Осуществить уточнение прогноза в этом разрезе представляется весьма затруднительным, поскольку вся эта информация сосредоточена в авиакомпаниях и не является открытой.

На настоящий момент большинство авиакомпаний испытывает потребность в среднемагистральных и региональных машинах. Особенно остро встанет вопрос по обеспечению региональных перевозок, до 2015 года российский парк будет нуждаться в пополнении 550 региональными самолетами.

По оценкам ГосНИИ ГА потребность в новых ВС типа Ту-154М и Ту-234 с 2001 по 2015 год, вероятно, составит 112 единиц, Ту-334-100/Як-42Д - 149 единиц, Ту-204/214 - 103 единицы, Ту-324 - 121 единиц.

5. Оценка потребностей отечественных авиакомпаний.

Что же требуется большинству современных российских авиакомпаний? С использованием информации, изложенной в предыдущих разделах, ответ может быть сформулирован следующим образом: **среднемагистральное воздушное судно в состоянии полной летной годности, знакомое для авиакомпании в эксплуатации и обслуживании (для избежания дополнительных расходов по созданию наземной базы обслуживания, на организацию и проведение обслуживания), при этом авиакомпания, как правило, не может нести расходы на немедленную покупку такого воздушного судна.**

Из имеющихся в линейке среднемагистральных самолетов наиболее оптимально отвечает этим требованиям самолет ТУ-154. Для воздушного судна типа Ту-154 характерна низкая удельная стоимость на одно пассажиро-место. Начиная с 80-х годов, Ту-154 является самым массовым самолетом из наиболее востребованных типов самолетов на внутренних магистральных авиалиниях России. При максимальной коммерческой нагрузке (18т) он в равной степени экономически эффективен в широком диапазоне пассажирских перевозок (700-3500 км), что обеспечивает беспосадочные рентабельные рейсы на большинстве сложившихся авиационных маршрутов России. Состояние экономики и потенциальные технические возможности Ту-154Б (и особенно Ту-154М) позволяют уверенно прогнозировать их дальнейшее лидирующее положение на рынке пассажирских авиаперевозок России и стран СНГ. Вывод очевиден: в определенном количестве современных российских авиакомпаний востребован **капитально отремонтированный, с реконструированными в соответствии с современными эстетическими, техническими и эргономическими требованиями пассажирским салоном и кабиной пилотов, с полностью восстановленными ресурсами узлов, частей и агрегатов, полностью выполненными обязательными техническими мероприятиями в соответствии с официальными эксплуатационными бюллетенями конструкторских, производящих и контролирующих организаций самолет типа ТУ-154 (типа "Б" или "М"), в состоянии полной летной годности, соответствующий всем правилам и нормам безопасности полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, предоставленный авиакомпании в лизинг.**

6. Миссия и Декларация Компании.

Миссия Компании заключается в обеспечении растущих потребностей отечественных авиакомпаний надежными, полностью соответствующими нормам летной годности пассажирскими воздушными судами, гарантирующими:

- пассажирам - максимальный уровень безопасности и достойный уровень комфорта при осуществлении пассажирских перевозок;
- авиакомпаниям - возможность оптимально, с точки зрения планирования ресурсов, использовать собственные и взятые в лизинг воздушные суда в состоянии полной летной годности, расширять пассажирские перевозки без крупных единовременных затрат при одновременном надлежащем обеспечении безопасности полетов.

Мы полагаем, что в результате своей целенаправленной деятельности в 2003 году и последующих годах Компания обеспечит постоянно растущие объемы продвижения в авиакомпании России отечественных воздушных судов в состоянии полной летной годности, обеспечивающих потребности авиакомпаний в безопасных, достаточно комфортных и экономически эффективных самолетах. Тесное и плодотворное сотрудничество Компании и ее партнеров уже в 2003 году позволит не только выйти в точку безубыточности, но и получить определенную прибыль для инвесторов. Сложившаяся экономическая ситуация позволяет нам не только зафиксировать за собой имеющийся сегмент рынка, но и расширить его как минимум на 50%.

7. Позиционирование ЗАО ПИФК «Авиализинг» в отрасли.

В России насчитывается несколько десятков лизинговых компаний, работающих с воздушными судами (ВС) и авиационными двигателями. На сегодняшний день самыми крупными компаниями России, занимающимися лизингом, продажей, консалтинговой деятельностью, техническим сопровождением воздушных судов, являются:

«Ильюшин Финанс Ко» (создана в 1999 году): основным направлением деятельности является лизинг новых пассажирских самолетов отечественного производства. Бизнес-партнеры: ОАО «Аэрофлот-РА», АК «Атлант-Союз», АК «Сибирь», АК «КрасЭйр», АК «Трансаэро», АК «Кавминводьявиа» и др. По состоянию на конец 2002 года ИФК подписала контракты и соглашения о намерениях на поставку в лизинг 65 самолетов Ил-96, Ту-204, Ан-140. Как видно из номенклатуры воздушных судов - «Ильюшин Финанс Ко» в своей деятельности использует подавляющую долю государственных бюджетных средств.

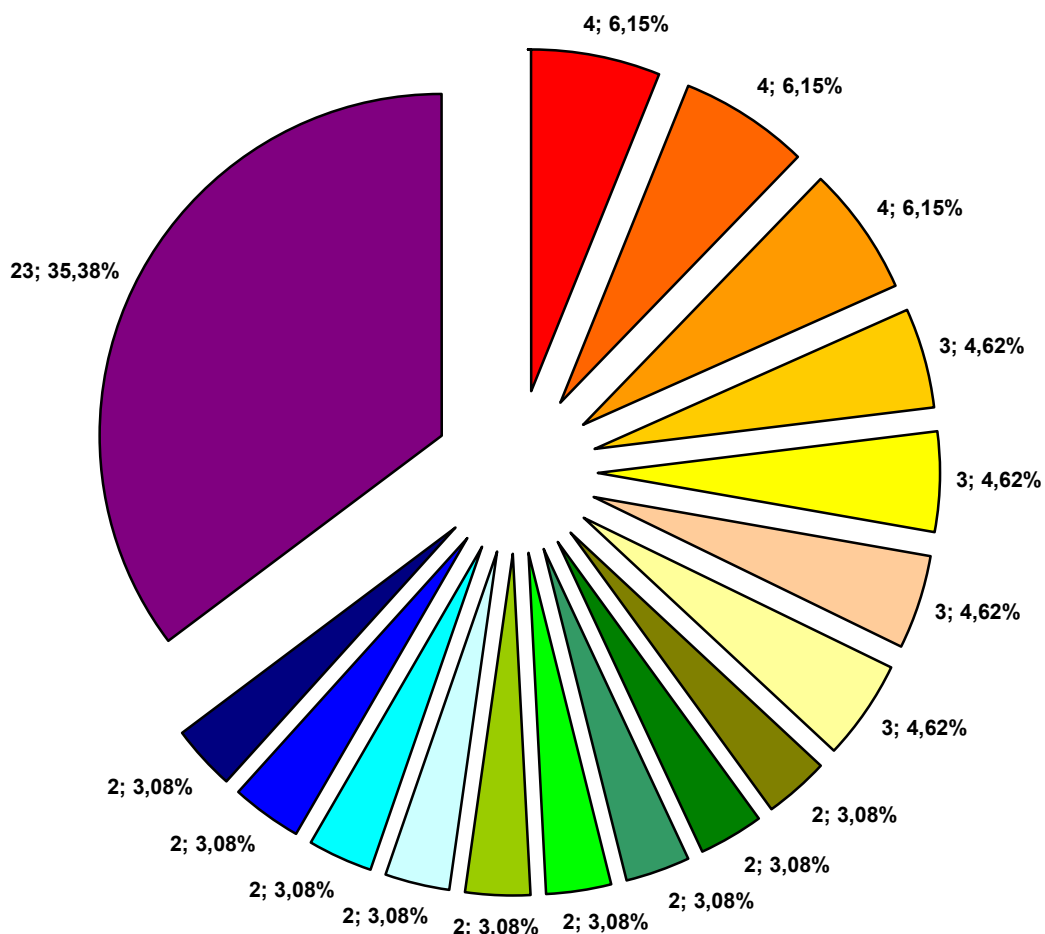
Группа компаний «Лидер» (создана в 1999 году): компания осуществила по схеме возвратного лизинга финансирование ремонта около 70 двигателей и передала в лизинг 4 ВС (Ту-154М, Як-42Д). В рамках стратегического партнерства с корпорацией «Туполев» на Группу возложены функции по исследованию рынка на основе заявок от авиакомпаний, по выработке экономически эффективных схем финансирования производства самолетов, реализации и сопровождения лизинговых проектов.

Компания «Авиа-Лизинг Лтд.» (образована в 1992 году): ориентирована на продажу и лизинг авиатехники и запчастей, консалтинговые услуги, осуществление коммерческих сделок на рынке авиатехники.

По имеющейся информации ни одна из указанных компаний не специализируется на лизинге воздушных судов типа Ту-154.

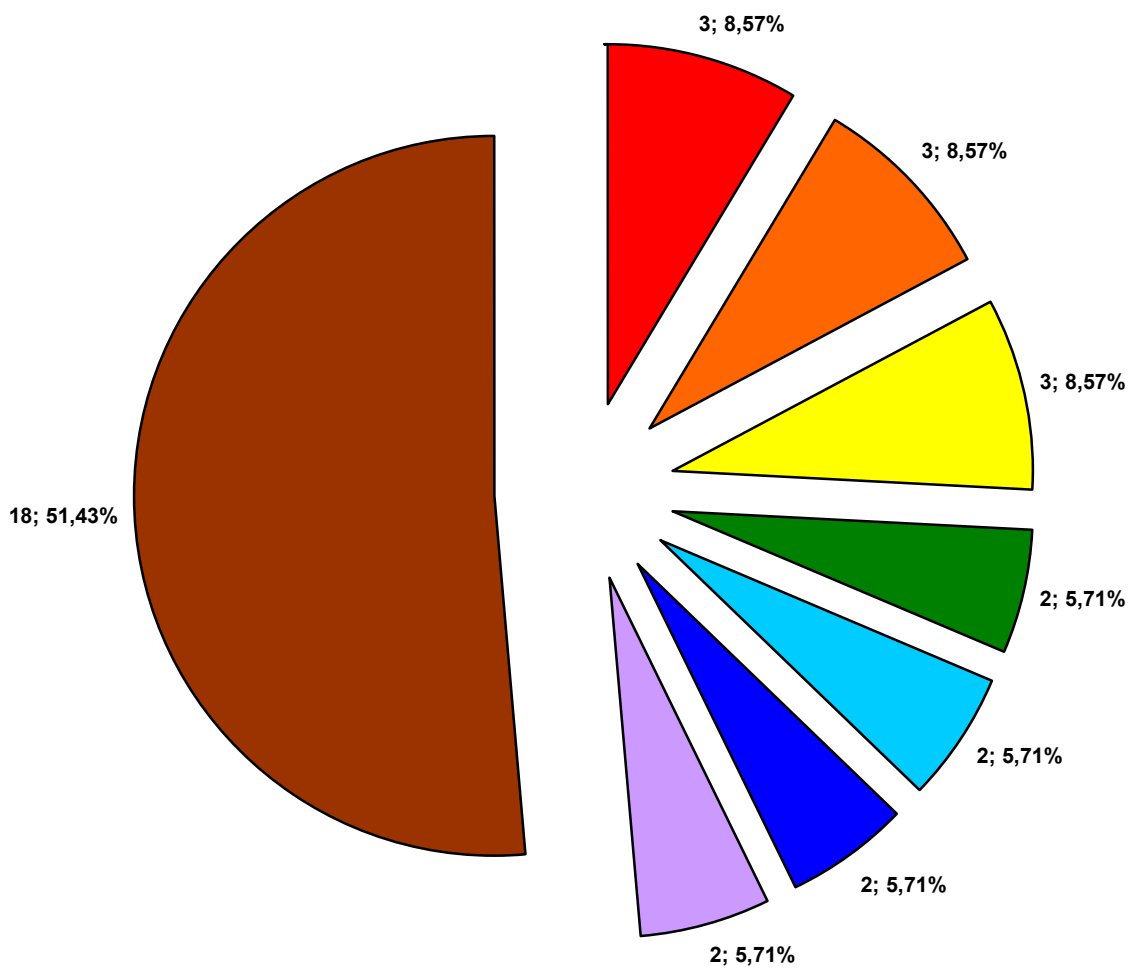
В Российской Федерации общий объем рынка лизинга воздушных судов типа Ту-154 (различных модификаций) на настоящий момент составляет 70 единиц. Объем лизинговых платежей составляет до \$50 миллионов в год. В настоящий момент указанный рынок весьма неоднороден. На нем присутствуют совершенно разные операторы, решающие на этом рынке не только экономические, но логистические, оптимизационные и социальные задачи. В числе операторов, имеющих доли рынка –

**Доли рынка в сегменте лизинга воздушных судов
типа Ту-154 различных модификаций
(количество единиц; % от общего объема парка)**



- АЛРОСА
- Байкал
- Хакасия
- РАО Газпром
- SIB
- ОАО 411 завод ГА
- Северлизинг
- АО АМИТЭ
- Калининградавиа
- Татарстан
- Ханты-Мансийский АО
- Челябинское АП
- ЗАО Братскавиапром
- ЗАО ПИФК Авиализинг
- ООО Интерлизинг-авиа
- Томское ФГАП
- 23 компании, сдающих в лизинг по одному воздушному судну

**Доли рынка в сегменте лизинга воздушных судов
типа Ту-154Б различных модификаций
(количество единиц; % от общего объема парка)**



- Байкал
- ОАО 411 завод ГА
- Северлизинг
- Хакасия
- ЗАО ПИФК Авиализинг
- ООО Интерлизинг-авиа
- Томское ФГАП
- 18 компаний, сдающих в лизинг по одному воздушному судну

крупные корпорации, использующие схемы лизинга для оптимизации внутрикорпоративных расходов и решения социальных и логистических задач (АЛРОСА – 6,15%, РАО Газпром – 4,62%), хозяйствующие субъекты, являющиеся ремонтными предприятиями гражданской авиации либо аффилированными с ними (ОАО 411 завод ГА – 4,62%, ОАО ВАРЗ-400 – 1,54%), административно – территориальные образования, решающие в первую очередь социальные задачи и задачи управления государственным имуществом (Хакасия – 6,15%, Татарстан, Ханты-Мансийский АО – по 3,08%, Администрация г.Когалым и МГИ Дагестана – по 1,54%), действующие авиакомпании, имеющие свидетельство эксплуатанта, а также авиакомпании, находящиеся в состоянии банкротства либо покидающие рынок перевозок воздушными судами типа Ту-154 (Байкал – 6,15%, Калининградавиа, Челябинское авиапредприятие, Томское ФГАП – по 3,08%, Аэро-Волга, Омскавиа, Аэрокузбасс, Тюменские авиалинии – по 1,54%). На долю собственно лизинговых компаний приходится, по нашей оценке, 44,68% всего рынка лизинга воздушных судов типа Ту-154, и, в том числе, 60,03% рынка лизинга воздушных судов типа Ту-154Б (различных модификаций).

ЗАО «ПИФК «Авиализинг» было образовано в сентябре 2001 года и представляет собой самостоятельную финансовую структуру, специализирующуюся в области лизинга воздушных судов, тяготеющую к группе компаний «Авиализинг». Приоритетное направление деятельности - лизинг самолетов отечественного производства типа ТУ-154. Создание Компании было обусловлено необходимостью группы компаний «Авиализинг» (далее – ГК «Авиализинг») в дальнейшей дифференциации услуг, предлагаемых потребителям, с одновременным распределением рисков и поддержания стабильности функционирования компаний группы. Компания имеет адекватные рыночным вызовам корневые компетенции, поскольку напрямую унаследовала их от ГК «Авиализинг». Менеджмент Компании имеет продолжительный опыт работы на предприятиях ГК «Авиализинг», организационная структура оптимальна с точки зрения эффективности функционирования. Компания обладает отработанными системами, позволяющими эффективно осуществлять ведение бизнеса. К ключевым особенностям персонала Компании относятся высокая профессиональная подготовка, огромный опыт работы в сфере авиационного лизинга и смежных областях, целеустремленность, исполнительность. В Компании сознательно культивируется коллегиальный стиль управления, позволяющий не только продуцировать новые идеи в бизнесе, но и творчески реализовываться каждому работнику.

Указанный комплекс факторов позволяет вести конкурентную борьбу не только на уровне предлагаемых услуг, но и на уровне потенциалов. Имеющийся у компании потенциал позволил за год не только войти на достаточно капиталоемкий рынок, не имея существенных преференций, но и занять долю рынка лизинга воздушных судов типа Ту-154Б в объеме 5,71%. С момента создания в 2001 году Компания успешно использует как схему лизинга, так и схему долгосрочной аренды воздушных судов типа Ту-154, фактически выдерживая серьезную конкуренцию в своем сегменте рынка, поскольку компанией применяется организационно-финансовая схема поставки самолетов (в состоянии полной летной годности) в авиакомпании, максимально облегчающая дорогостоящий процесс получения самолетов, с учетом реальных условий, существующих у эксплуатантов.

Мы полагаем, что наши конкуренты выйдут на рубежи, достигнутые нами, в ближайшие 2 – 3 года. Мы не останавливаемся в нашем поступательном планомерном развитии, поскольку твердо знаем, что ступая след в след никого не обгонишь.

8. Хозяйственная и операционная деятельность Компании в 2002 году.

Компания осуществляет свою деятельность на рынке лизинга воздушных судов российского производства типа Ту-154Б и активно стремится занять нишу в работе с

воздушными судами типа ТУ-154М. В настоящий момент потенциальный объем используемого сегмента ВС (Ту-154Б-2, возрастная линейка которых ориентирована на ВС 80-х годов выпуска), составляет около 50 судов, включая экспортные ВС. Внимание Компании было сконцентрировано на сегменте потребителей - перспективных, быстроразвивающихся авиакомпаниях, имеющих значительный собственный парк среднемагистральных воздушных судов и способных своевременно осуществлять лизинговые платежи.

В 2002 году нашими партнерами выступили:

- ОАО Авиакомпания «UTair» (г.Ханты-Мансийск). Авиакомпания «UTair» является долгосрочным партнером Компании, а также одной из самых активно развивающихся авиакомпаний России. Политика менеджмента АК «UTair» направлена на непрерывное расширение географии полетов, акционерами АК «UTair» приобретен контрольный пакет акций авиакомпании «Домодедовские авиалинии» (Москва) - еще одного крупного эксплуатанта воздушных судов, входящего в десятку крупнейших авиакомпаний России. Авиакомпания «UTair» находится в пятерке самых сильных предприятий авиационной отрасли и, кроме того, является крупнейшим эксплуатантом вертолетной техники на мировом рынке: с 1991 года компания аккредитована ООН в качестве официального поставщика авиационных услуг.

- ГУП Авиакомпания «Башкирские авиалинии» (г. Уфа). АК «Башкирские авиалинии» имеет не только большой опыт эксплуатации самолетов типа Ту-154, но и достаточно большой парк относительно новых самолетов типа ТУ-154М, имеющих значительные резервы календарных ресурсов.

- ФГУП «Пермские авиалинии» (г. Пермь). АК «Пермские авиалинии» наиболее близкий партнер Компании не только в силу географической дислокации, но и в силу значительного опыта совместной реализации сложных проектов, имеющегося у менеджмента обеих компаний. Кроме того, к 2002 году усилиями менеджмента АК «Пермские авиалинии» был в значительной степени преодолен внутренний финансовый кризис, восстановлены платеже- и кредитоспособность авиакомпании.

- ОАО «Уральский завод гражданской авиации» (г. Екатеринбург) – поставщик двигателей для самолетов типа Ту-154Б и подрядчик по осуществлению капитальных ремонтов указанных двигателей.

- ОАО «Завод 411 Гражданской авиации» (г. Минеральные Воды) – поставщик планеров самолетов типа Ту-154Б и подрядчик по осуществлению капитальных ремонтов указанных планеров и доработок по приведению самолетов в состояние полной летной годности в соответствии с требованиями ГСГА. По нашему мнению, производственные мощности обоих заводов адекватны сформированным портфелям заказов, в сложных экономических условиях реформирующейся экономики России эти предприятия смогли сохранить кадры и технологии, опыт сотрудничества менеджмента Компании с менеджерами указанных заводов носит положительный характер, при истребованном Компанией уровне качества выполнения работ и поставляемой продукции цены указанных заводов являются оптимальными.

Именно в долгосрочном сотрудничестве с солидными партнерами менеджмент Компании видит залог успешного развития выбранной стратегии бизнеса.

Технически операционная деятельность Компании представляет собой восстановление самолетов типа ТУ-154, включающее в себя:

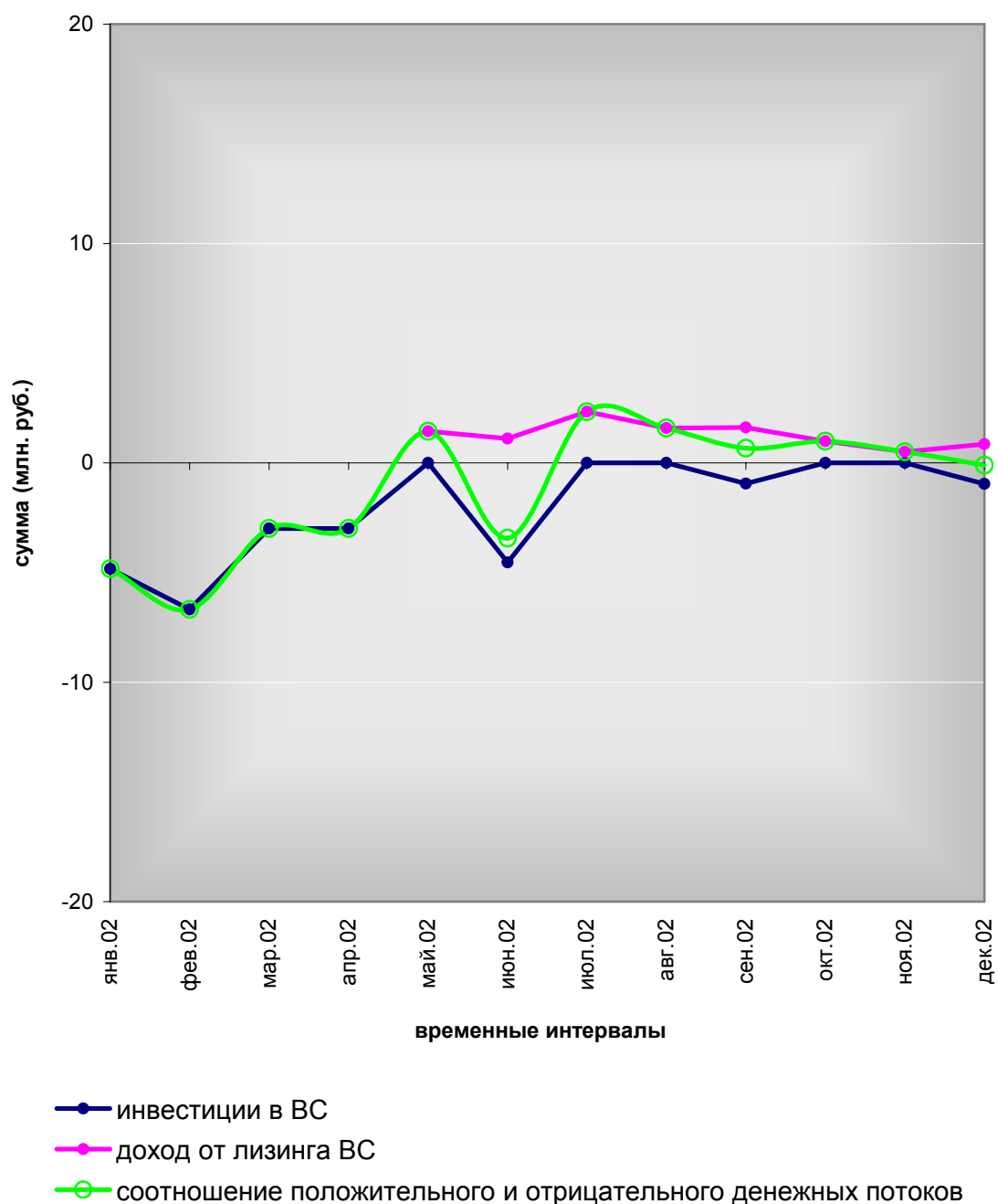
- капитальный ремонт планера;
- установку маршевых двигателей и вспомогательных силовых установок;
- доработку пилотажно-навигационных систем;
- перепланировку салонов;
- доведение воздушных судов до состояния полной летной годности с полностью восстановленными межремонтными ресурсами судна, узлов и агрегатов;
- передачу готового воздушного судна в лизинг авиакомпаниям - эксплуатантам.

Пилотным проектом было выбрано воздушное судно ТУ-154Б, бортовой номер 85450. Для реализации указанного проекта в 2002 году заключен ряд сопутствующих договоров: с ОАО «Завод 411 Гражданской Авиации», который осуществил весь комплекс

работ по восстановлению воздушного судна, установке комплекта двигателей и перепланировке салона; с ОАО «Уральский завод гражданской авиации» - поставщиком маршевых двигателей. Полностью модернизированное воздушное судно, имеющее по заказу арендатора трехклассную компоновку салона, доведенное до состояния полной летной годности, с полностью восстановленными межремонтными ресурсами было передано для эксплуатации в авиакомпанию ГУП «Башкирские авиалинии».

В процессе реализации проекта Компании удалось создать адекватную экономическим реалиям систему мониторинга (контроля будущей прибыли), систему правовой поддержки процесса управления денежным потоком, систему контроля технического состояния воздушного судна и оперативного приведения его в состояние полной летной годности при плановой выработке ресурсов узлов и агрегатов, систему прямого взаимодействия авиакомпании – эксплуатанта с заводами по устранению отказов и замене узлов и агрегатов при плановой выработке ресурсов, систему управления ресурсами воздушных судов, их узлов и агрегатов.

График денежных потоков проекта ВС Ту-154Б-2 №85450

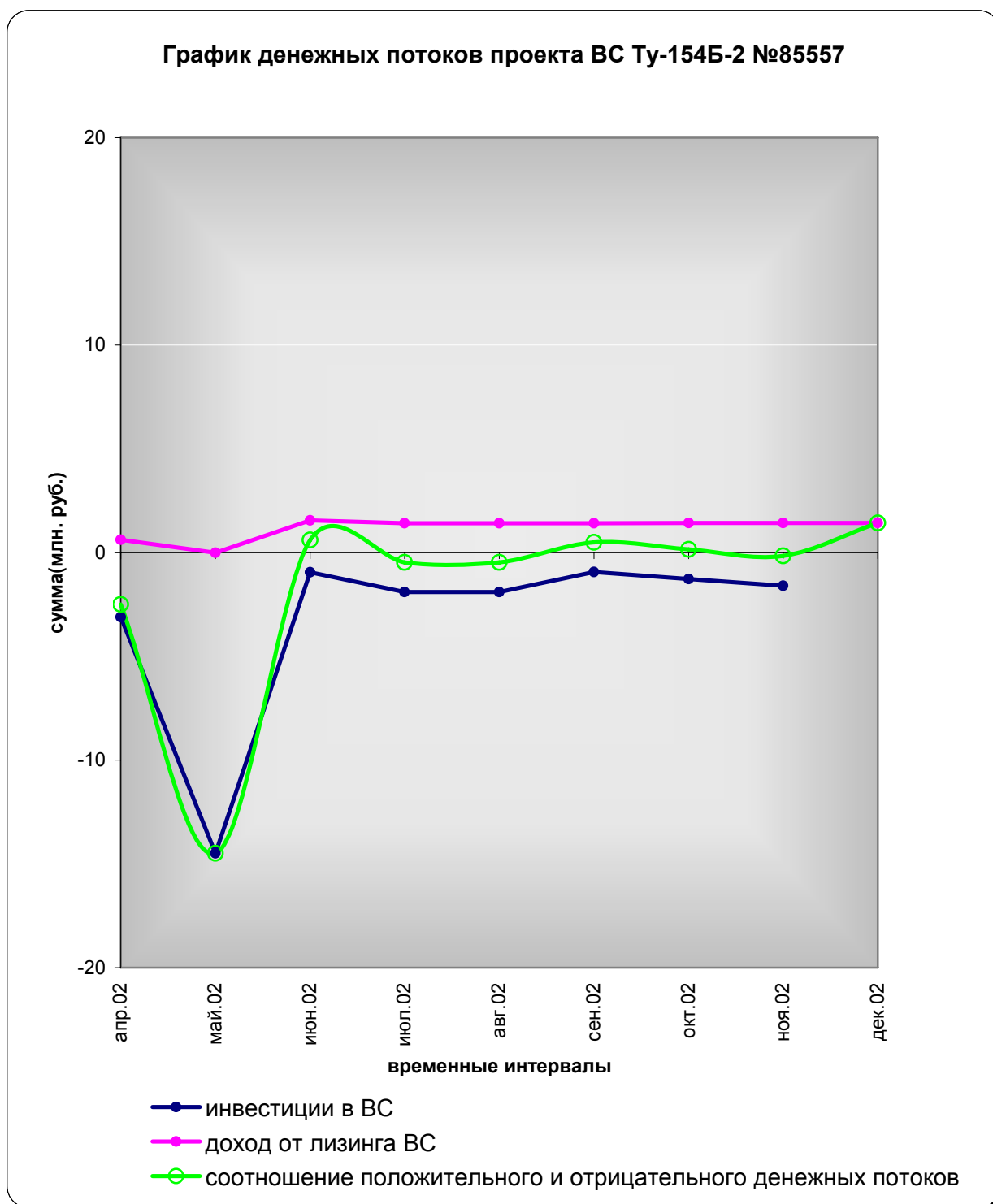


Вторым проектом, реализация которого началась в 2002 году, стало воздушное судно ТУ-154Б, бортовой номер 85557, которое было подвергнуто капитальному ремонту, а затем передано для эксплуатации в авиакомпанию «UTair». Авиакомпания «UTair» эксплуатирует Ту-154Б №85557 с июня 2002 года. Существенные отличия второго проекта от первого заключаются в том, что:

- для авиакомпании «UTair» не требовалось перепланировки салона воздушного судна из одноклассного в трехклассный вариант;
- во втором проекте акцент в платежной схеме был сделан на гарантированный месячный платеж, не зависящий от налета.

При реализации указанного проекта продолжился процесс совершенствования систем

управления «Авиализинга», созданных в процессе реализации первого проекта.



ФГУП «Пермские авиалинии» в рамках программы обновления и расширения своего парка ВС, имея опыт сотрудничества с Компанией, приняло решение о покупке ВС типа Ту-154Б. После окончания лизингового договора с «Башкирскими авиалиниями» в конце 2002 года была намечена продажа Ту-154Б № 85450 в «Пермские авиалинии». В 2003 году также намечено к передаче в лизинг авиакомпании «UTair» ВС Ту-154Б-2, бортовой номер 85504.

В результате развертывания операционной деятельности в Компании в 2002 году сложился технологический процесс, менеджмент получил бесценный опыт, были выявлены основные факторы риска.

Главными факторами риска в хозяйственной деятельности Компании, по нашему мнению, являются:

- потенциальный риск неплатежа авиакомпаний – арендаторов воздушных судов;
- простои воздушных судов в авиакомпаниях - арендаторах в результате выхода из строя различного рода компонентов ВС как в связи с выработкой ресурсов, так и по ряду нересурсных факторов, и, как следствие, риск снижения размера лизинговых платежей;
- летные происшествия с воздушными судами типа Ту-154 и, как следствие, риск принятия регулирующими органами решения о временной приостановке эксплуатации всех воздушных судов указанного типа во всех авиакомпаниях. Указанные факторы способны повлечь за собой возникновение у Компании реального ущерба или упущенной выгоды. В целях предотвращения возникновения такого рода рисков в Компании введена специальная система внутреннего контроля, основу которой в 2002 году составила деятельность двух служб Компании: правового управления и управления инвестициями и производства.

Службы отвечают за функционирование систем:

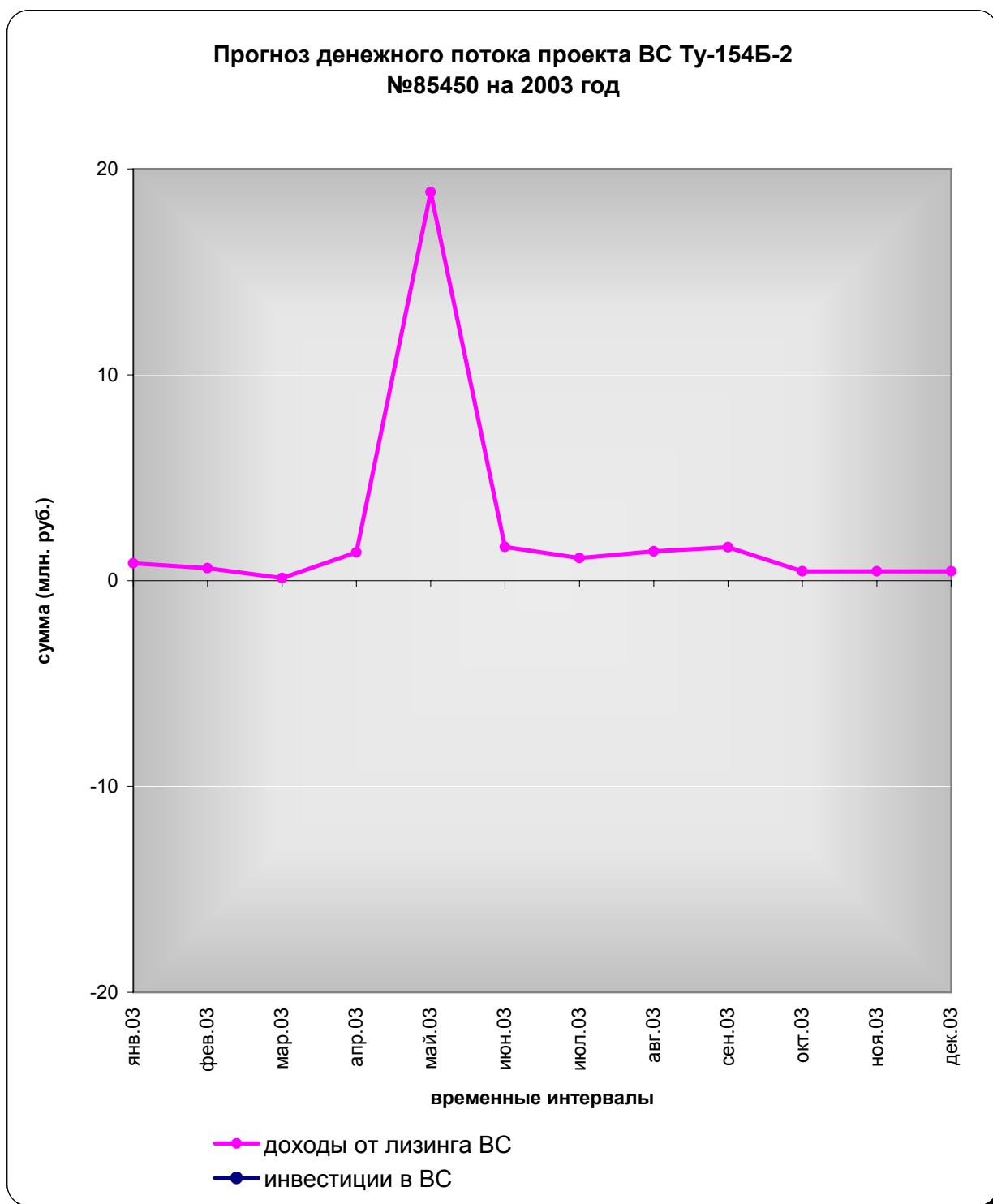
- предварительного анализа и последующего контроля состояния кредито- и платежеспособности авиакомпаний-эксплуатантов;
- активного внедрения в договорных отношениях инструментов обеспечения исполнения авиакомпаниями обязательств по оплате;
- контроля ресурсного состояния переданных в авиакомпанию воздушных судов в целом и их отдельных компонентов;
- рекламационно-претензионной работы, которая напрямую связывает заводы, проводившие капитальные ремонты воздушного судна и его двигателей, и авиакомпании
- эксплуатанты, максимально сокращая сроки устранения обнаруженных в ходе эксплуатации недостатков, дефектов и выходов из строя узлов и агрегатов;
- непрерывный экономический мониторинг.

В целом 2002 год характеризовался активным развертыванием операционной деятельности Компании в своем сегменте рынка. Весь комплекс проводимых мероприятий потребовал привлечения значительных объемов капитала для обеспечения текущей операционной деятельности. Не имея на начало 2002 года сопоставимых по планировавшемуся объему операционной деятельности активов и сколько-нибудь продолжительной кредитной истории, мы были вынуждены идти на получение заемного капитала по стоимости, несколько превышающей уровень прибыльности Компании на данном этапе ее деятельности. В результате этого 2002 финансовый год завершён с чистым убытком около 3300 тыс.руб. Вместе с тем, на 2003 год запланированы мероприятия по реструктурированию имеющейся кредиторской задолженности по предоставленным займам путем ее капитализации, с последующим выходом Компании на уровень рентабельности, сопоставимый с уровнем ставки рефинансирования, а также создание внутрикорпоративной системы управления стоимостью привлеченного (заемного) капитала. Весь комплекс планируемых мероприятий позволит не только повысить экономическую эффективность операционной деятельности Компании, но и устранить имевшийся на 1 января 2003 года явный дисбаланс экономических показателей, вызванный «болезнью роста».

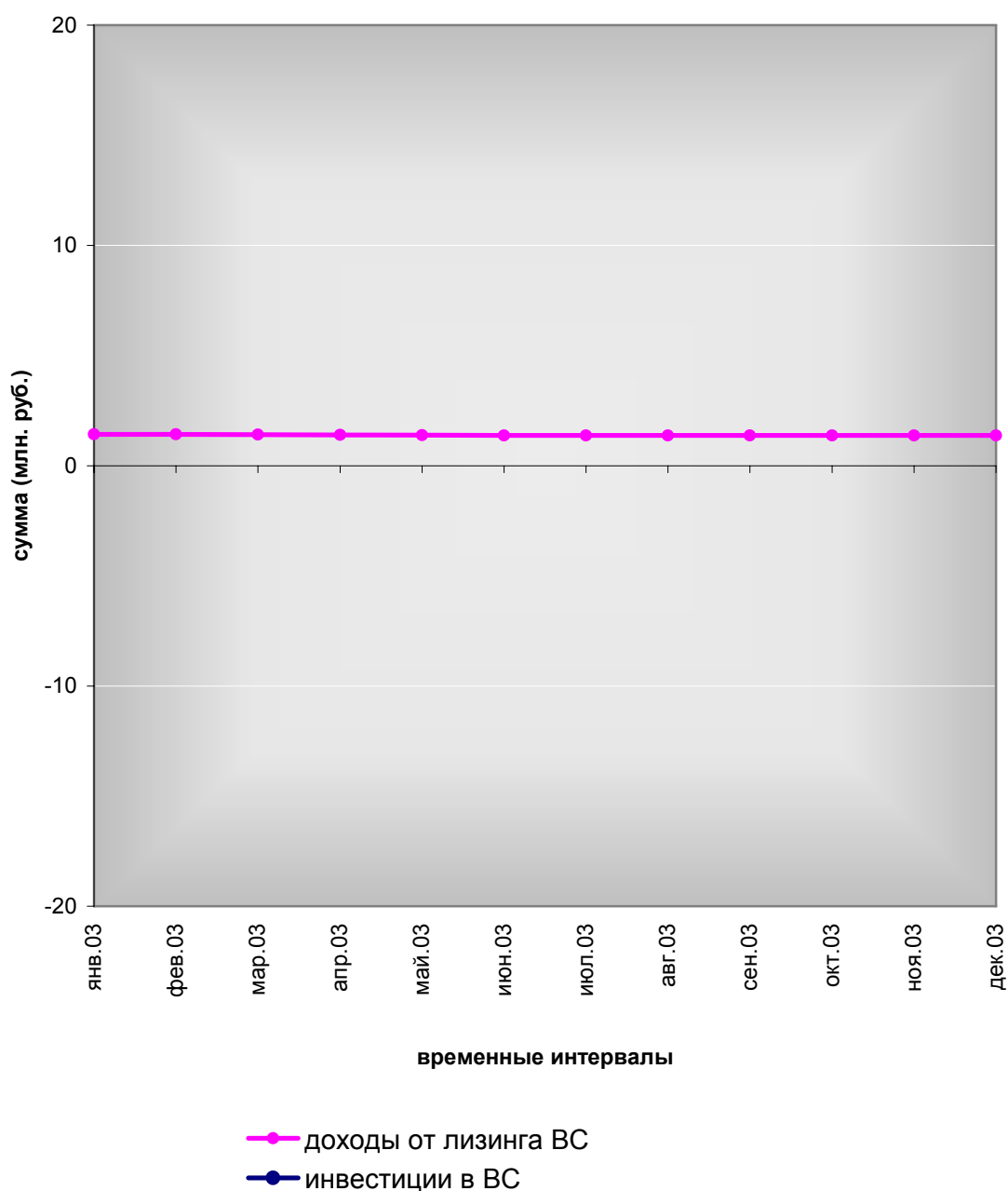
9. Перспективы развития Компании.

Совокупность приведенных выше факторов доказывает логичность выбора Компанией программы по модернизации парка воздушных судов типа Ту-154 и эффективность структуры лизинговых схем, которые позволили ей занять лидирующее положение в своем сегменте рынка авиационной техники. Бизнес Компании надежен и стабилен даже в условиях рецессии. А при благоприятной экономической обстановке, экономическом росте в Российской Федерации и увеличении внутреннего валового

продукта Компания имеет широкие перспективы развития своей деятельности. Ориентирование на сектор воздушных судов типа Ту-154 дало свои положительные результаты и имеет долгосрочные перспективы: Ту-154Б в течение, по меньшей мере, пяти, а Ту-154М - пятнадцати лет сохранит нынешний статус самого оптимального отечественного авиалайнера. Мы имеем стабильный прогноз развития существующих проектов на 2003 год (ВС № 85450 и ВС № 85557), а также готовимся к расширению деятельности в своем сегменте рынка.

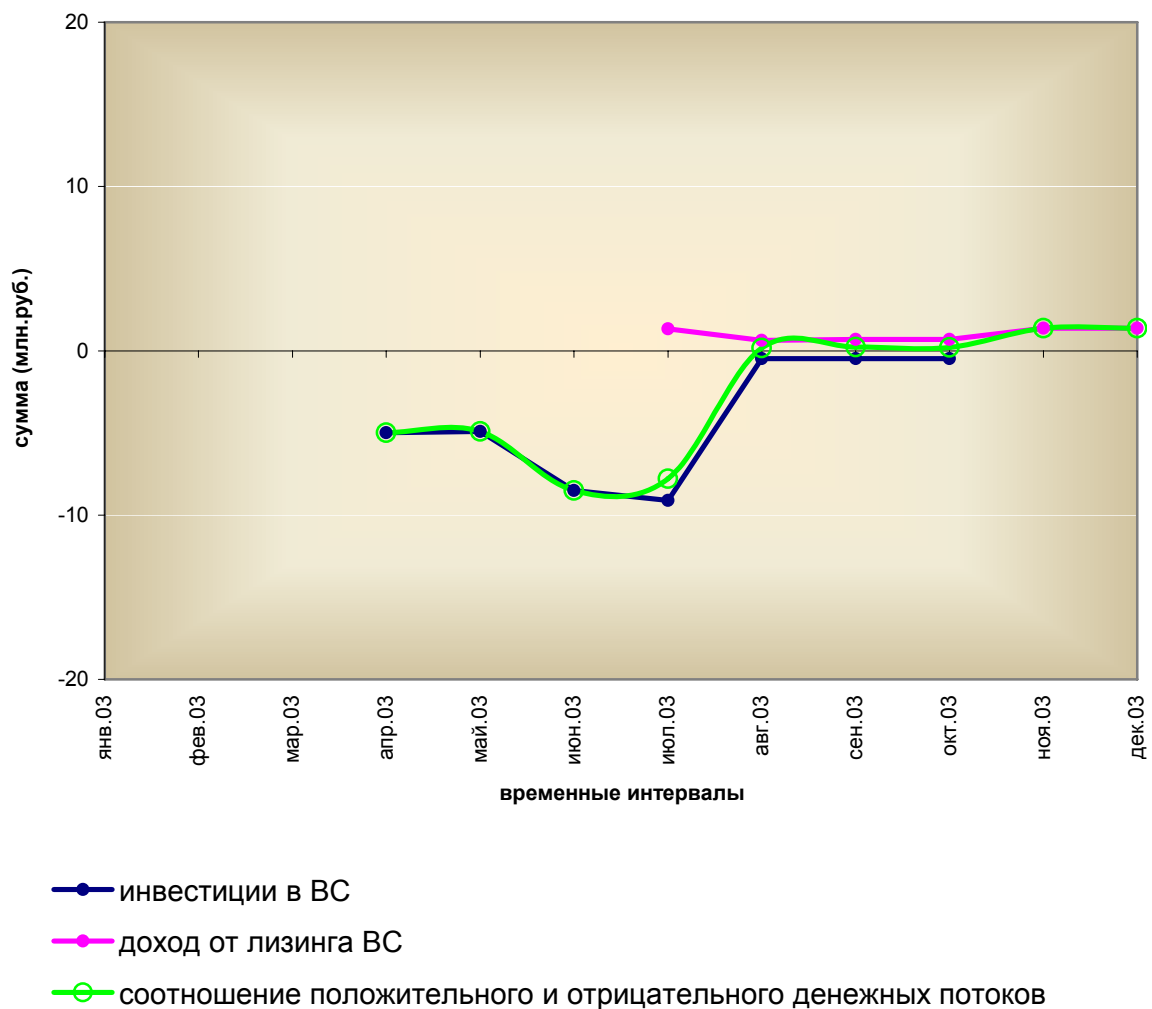


**Прогноз денежного потока проекта ВС Ту-154Б-2
№85557 на 2003 год**



В планах Компании на 2003 год – инвестиции в воздушное судно Ту-154Б № 85504 (покупка планера и маршевых двигателей, капитальный ремонт, приведение в состояние полной летной годности). Не имея возможности выхода на рынок капитала, Компания планирует инвестирование в указанное воздушное судно за счет сформированных денежных потоков от аренды эксплуатирующихся воздушных судов путем оптимизации этих денежных потоков (то есть за счет собственных возможностей). Однако анализ развития экономической ситуации в Компании приводит к тому, что собственные возможности Компании на этом этапе будут исчерпаны и без внешнего привлечения капитала бизнес Компании начнет стагнировать.

**Прогноз денежных потоков проекта ВС Ту-154Б
№85504 на 2003 год**



По нашим оценкам, в сегменте рынка, в котором работает Компания в настоящее время, имеется высокий барьер для вхождения. Для иностранных лизинговых компаний этот барьер заключается в наличии значительных ввозных пошлин на импортные воздушные суда. Для российских лизинговых компаний – недостаточные капитализация и кредитоспособность, при том что бизнес в этом сегменте весьма капиталоемок.

Долгосрочная перспектива деятельности Компании видится нам следующей. В связи с вступлением в действие соответствующих глав ИКАО полеты самолетов типа Ту-154Б за границу существенно ограничены. Однако имеющийся опыт позволяет экстраполировать методы и систему работы с воздушными судами типа Ту-154Б на ВС Ту-154М, что потенциально позволяет увеличить сегмент потребителей услуг Компании. Помимо этого, российская авиационная промышленность на сегодняшний момент не имеет сложившегося опыта глубокой модернизации воздушных судов и авиационных двигателей отечественного производства, поскольку при социалистической системе хозяйствования этого не требовалось. Мы видим определенные перспективы в глубокой модернизации отечественных авиационных двигателей, эксплуатирующихся в настоящее время в составе двигательных установок на ВС типа Ту-154Б и Ту-154М, имея в виду

приведение их эмиссионных характеристик в соответствие с определенными главами ИКАО, что даст Ту-154 дополнительные конкурентные преимущества.

Таким образом, повышение экономической эффективности Компании и сохранение ее лидирующего положения в имеющемся рыночном секторе нам видятся в:

- поддержании высоких темпов развития;
- реструктуризации имеющейся кредиторской задолженности путем ее капитализации;
- сбалансированных и оптимальных заимствований на рынке капитала;
- совершенствовании систем корпоративного управления.

Кроме того, введение в действие 2 Главы ИКАО (касающейся эмиссионных характеристик воздушных судов) резко снизило экономическую эффективность российских авиаперевозчиков на международных маршрутах. Поэтому с целью предоставления максимально широкого спектра услуг для своих партнеров Компания разрабатывает проект лизинга зарубежной техники в крупные отечественные авиакомпании.

10. Отчет Совета Директоров.

Состав Совета Директоров:	Владение акциями компании
Сопов Сергей Алексеевич – Председатель Совета Директоров,	0%
Новиков Виктор Юрьевич – Заместитель Председателя Совета Директоров,	0%
Киндеркнехт Владимир Викторович,	0%
Кислухин Олег Леонидович,	0%
Власов Юрий Александрович,	0%
Леванова Марина Львовна	0%

Генеральный директор Компании - Киндеркнехт Владимир Викторович, дата рождения - 13 декабря 1950 года, с 1973 по 1997 год работа на моторостроительном заводе им.Свердлова (ОАО «Пермские моторы»), с 1994 по 1997 год -генеральный директор ОАО «Пермские моторы».

Коллегиальный исполнительный орган управления в компании не сформирован.

11. Финансовые показатели за отчетный период.

Уставный капитал Компания составляет 5.000.000 рублей.

Акционерами Компания по состоянию на 01 января 2003 года являются:

ООО консалтинговая компания «УРАЛ КОНСАЛТИНГ» - 99% доли в уставном капитале компании,
ОАО Пермский банк развития - 1% доли в уставном капитале компании.

Выручка от реализации услуг в 2002 году составила - 18.974.841,47 руб., в частности:

- аренда ТУ-154 №85557 - 8.355.315,56 руб.,
- аренда ТУ-154 №85450 - 10.377.818,83 руб.,
- аренда ЯК-40 №87418 -241.707,08 руб.

Внереализационные доходы в 2002 году составили 8.075,96 руб.

Оборот составил 467.065.455,87 руб.

Заемных средств в 2002 году поступило на сумму 44.872.257,41 руб.

Прямые расходы компании, связанные с основным видом деятельности, составили всего - 12.778.678,47 руб., в том числе:

- расходы на оплату труда - 1,417,762.54 руб.,
- начисленная амортизация основных средств -5,771,315.67 руб.,
- отчисления ФОТ (Единый социальный налог) – 489,483.56 руб.,
- материальные расходы – 1,027,602.84 руб.

Прочие и внереализационные расходы составили всего - 9.497.737,24 руб., в том числе:

- начисленные проценты по векселям - 8.469.871,46 руб.,
- налоги и сборы - 678.680,76 руб.

Прибыль от реализации по основному виду деятельности в 2002 году составила - 6.202.413 руб.

Убыток отчетного периода составил - 3.289.576,97 руб.

Балансовая стоимость основных производственных фондов (основных средств) - 45.373.881,09 руб., в том числе:

- воздушное судно ТУ-154Б № 85450 - 19558 тыс.руб.,
- воздушное судно ТУ-154Б № 85557 - 21368 тыс.руб.,
- воздушное судно Як-40 № 87418 - 1086 тыс.руб.,
- помещение офиса (2 этажа общей площадью 500 м2 в 12 этажном здании в центре г. Перми) - 2394 тыс.руб.
- служебные автомобили (3 шт.) - 789 тыс.руб.

Дебиторская задолженность на конец 2002 года составила 10.407.312,07 руб., в том числе:

- покупатели и заказчики - 3.536.575,72 руб.,
- задолженность бюджета по НДС - 6.533.955,23 руб.

Краткосрочные финансовые вложения - 4.315.000 руб.

Кредиторская задолженность на конец 2002 года составляет 60.615.142,44 руб., в частности:

- поставщики и подрядчики - 1,075,721.94 руб.,
 - по предоставленным займам и процентам по ним – 53,382,128.87 руб.,
- просроченной кредиторской задолженности Компания не имеет.

12. Дополнительная информация для акционеров

В отчетном году Компанией совершен ряд сделок, направленных на реализацию первого этапа программы развития лизинга воздушных судов типа ТУ-154, утвержденной решением Совета Директоров. Заключены и исполнены договоры купли-продажи: двух полностью восстановленных воздушных судов ТУ-154, бортовые номера 85450 и 85557 - продавцом выступил «Завод 411 ГА»; двух комплектов авиационных двигателей с необходимым запасом ресурсов - продавцом выступил «Уральский завод гражданской авиации». Заключены и в 2002 году действовали договоры с авиакомпаниями - эксплуатантами указанных воздушных судов: ГУП АК «Башкирские авиалинии» и ОАО «Тюменьавиатранс» (в настоящее время ОАО АК «UTair»). Указанные договоры относятся к сделкам, совершаемым Компанией в процессе обычной хозяйственной деятельности.

Компанией в отчетном году не совершались сделки:

- признаваемые в соответствии с ФЗ «Об акционерных обществах» крупными сделками;
- на совершение которых, в соответствии с уставом общества, распространяется порядок одобрения крупных сделок.

Компанией в отчетном году заключен и исполнен договор, признаваемый в соответствии с ФЗ «Об акционерных обществах» сделкой, в совершении которой имеется заинтересованность:

- приобретение обществом нежилых офисных помещений для осуществления операционной деятельности, продавец - заместитель Председателя Совета Директоров, сумма сделки – 2,426,400 рублей, решение об одобрении сделки принято Советом Директоров 29 мая 2002 года.

Вознаграждение Председателя Совета Директоров установлено в размере 15.000 рублей и выплачивается ежемесячно. Вознаграждение Заместителя Председателя Совета Директоров установлено в размере 15.000 рублей и выплачивается ежемесячно. Основным критерием определения размера вознаграждения Председателя Совета Директоров и Заместителя Председателя Совета Директоров является их активное участие в организации и осуществлении деятельности Компании, разработке стратегических программ развития, формировании корпоративной идеологии и культуры Компании. Вознаграждение другим членам Совета Директоров в 2002 году не начислялось и не выплачивалось.

Вознаграждение лица, занимающего должность единоличного исполнительного органа (Генерального директора), установлено в соответствии с действующим законодательством РФ о труде в размере 15.000 рублей и выплачивается ежемесячно.

На правовое управление Компании возложена деятельность по разработке и осуществлению мероприятий по предотвращению использования Компании для легализации доходов, полученных преступным путем, в связи с чем в деятельность Компании последовательно внедряются принципы Кодекса корпоративного поведения, одобренного на заседании Правительства РФ от 28 ноября 2001 года (Протокол заседания Правительства РФ №49).

В полном соответствии с финансовыми результатами хозяйственной деятельности в 2002 году Советом Директоров принято решение вынести на утверждение общим собранием акционеров предложение: по итогам 2002 года не начислять и не выплачивать дивиденды по размещенным акциям Компании.

13. Сведения о выпущенных Компанией ценных бумагах в 2002 году.

Компанией в 2002 году выпущены следующие эмиссионные ценные бумаги:

1. Вид, категория (тип) ценных бумаг:
акции обыкновенные именные бездокументарные.
Вид ценных бумаг: акции.
Категория: обыкновенные.
2. Форма ценных бумаг: именные бездокументарные.
3. Номинальная стоимость каждой ценной бумаги выпуска: 1 000 рублей.
4. Количество ценных бумаг выпуска: 5 000 штук.
5. Порядок размещения ценных бумаг.
 - 5.1. Способ размещения: распределение среди учредителей.
 - 5.2. Срок и порядок размещения ценных бумаг: все акции распределены среди учредителей в момент государственной регистрации Общества 25 сентября 2001 года.
 - 5.3. Цена размещения одной ценной бумаги выпуска:
Акции размещены по номинальной стоимости - 1000 (Одна тысяча) рублей за одну штуку.
 - 5.4. Условия и порядок оплаты ценных бумаг выпуска:
При приобретении ценных бумаг выпуска предусмотрена форма оплаты деньгами.
Выпуск ценных бумаг зарегистрирован распоряжением Регионального отделения ФКЦБ РФ в Приволжском округе от 26 февраля 2002 года № 275.
Государственный регистрационный номер выпуска 1-01-17177-Р.
Структура распределения уставного капитала

№ п/п	Акционер	Доля голосующих акций, принадлежащих акционеру (%)
1	ООО консалтинговая компания «УРАЛ КОНСАЛТИНГ»	99
2	ОАО «Пермский банк развития»	1

Компанией в 2002 году выпущены следующие ценные бумаги - векселя:

1. Вид, категория (тип) ценных бумаг: простые процентные векселя.
2. Общая номинальная стоимость выпущенных векселей: 45 672, 257 тыс. рублей.
3. Размер процентной ставки по векселям:
ставка рефинансирования (учетная ставка) Центрального банка РФ, увеличенная в 1,1 раза.
4. Срок платежа по выпущенным векселям:
в течение 10 дней с момента предъявления, предъявление в течение 10 лет с момента составления.

14. Итоги голосования на годовом собрании акционеров Компании за 2002 год.

На проведенном 24 июня 2003 года годовом общем собрании акционеров за 2002 год были приняты следующие решения:

1. Утвержден годовой отчет, бухгалтерский баланс, счет прибылей и убытков Общества за 2002 год.
2. Принято решение не выплачивать акционерам Общества дивиденды за 2002 год.
3. Избран Совет директоров Общества в следующем составе:
Вассерман Владимир Яковлевич,

Дмитриев Петр Матвеевич,
Киндеркнехт Владимир Викторович,
Кислухин Олег Леонидович,
Новиков Виктор Юрьевич,
Сопов Сергей Алексеевич.

4. Ревизором Общества избрана Гуськова Юлия Владимировна.

5. Аудитором Общества утверждено Общество с ограниченной ответственностью "Инвест-Аудит", 614000, город Пермь, ул. Ленина, 50. Лицензия на осуществление аудиторской деятельности № 006285, выдана 22.09.2000 года.

6. Принято решение об увеличении уставного капитала Общества путем размещения дополнительных акций на следующих условиях:

- количество дополнительных акций – 5000 (пять тысяч) штук;
- способ размещения дополнительных акций – закрытая подписка;
- круг лиц, среди которых предполагается разместить дополнительные акции: ЗАО "Эссетс", ООО консалтинговая компания "УРАЛ КОНСАЛТИНГ", ЗАО "Авиа Консалтинг";
- цена размещения одной акции – 1.000,00 (одна тысяча) рублей;
- цена размещения всех дополнительных акций – 5.000.000,00 (пять миллионов) рублей;
- форма оплаты дополнительных акций – денежные средства.

15. Заключение аудитора.

Мы провели аудит прилагаемой финансовой (бухгалтерской) отчетности ЗАО ПИФК «Авиализинг» за период с 1 января по 31 декабря 2002 г. включительно. Финансовая (бухгалтерская) отчетность ЗАО ПИФК «Авиализинг» состоит из:

- бухгалтерского баланса;
- отчета о прибылях и убытках;
- отчета об изменениях капитала;
- отчета о движении денежных средств;
- приложения к бухгалтерскому балансу.

Ответственность за подготовку и представление этой финансовой (бухгалтерской) отчетности несет исполнительный орган ЗАО ПИФК «Авиализинг». Наша обязанность заключается в том, чтобы выразить мнение о достоверности во всех существенных отношениях данной отчетности и соответствии порядка ведения бухгалтерского учета законодательству Российской Федерации на основе проведенного аудита. Мы провели аудит в соответствии с:

- федеральным законом от 07.08.2001г. № 119-ФЗ "Об аудиторской деятельности";
- федеральными правилами (стандартами) аудиторской деятельности, утвержденными Комиссией по аудиторской деятельности при Президенте Российской Федерации;
- внутренними правилами (стандартами) аудиторской деятельности НП «Национальная Федерация консультантов и аудиторов»;
- внутренними правилами (стандартами) аудиторской деятельности аудиторской фирмы "Инвест-аудит".

Аудит планировался и проводился таким образом, чтобы получить разумную уверенность в том, что финансовая (бухгалтерская) отчетность не содержит существенных искажений. Аудит проводился на выборочной основе и включал в себя изучение на основе тестирования доказательств, подтверждающих значение и раскрытие в финансовой (бухгалтерской) отчетности информации о финансово - хозяйственной деятельности, оценку принципов и методов бухгалтерского учета, правил подготовки финансовой (бухгалтерской) отчетности, определение главных оценочных значений, полученных руководством аудируемого лица, а также оценку общего представления о финансовой (бухгалтерской) отчетности. Мы полагаем, что проведенный аудит

предоставляет достаточные основания для выражения нашего мнения о достоверности во всех существенных отношениях финансовой (бухгалтерской) отчетности и соответствии порядка ведения бухгалтерского учета законодательству Российской Федерации.

По нашему мнению, финансовая (бухгалтерская) отчетность закрытого акционерного общества «Пермская инвестиционно-финансовая компания «Авиализинг» отражает достоверно во всех существенных отношениях финансовое положение на 31 декабря 2002 года и результаты финансово - хозяйственной деятельности за период с 1 января по 31 декабря 2002 года включительно.

"16" апреля 2003 г.
Генеральный директор
ООО "Инвест-Аудит"

Е.М. Богомолова

**16. Отчет о проведении ревизии за 2002 год
ЗАО «Пермская инвестиционно –
финансовая компания «Авиализинг»**

г. Пермь

16 - 20 июня 2002г.

В соответствии с полномочиями, предусмотренными Уставом ЗАО «Пермская инвестиционно - финансовая компания «Авиализинг», ревизором Меркушевой Т. К. проведена годовая ревизия финансово – хозяйственной деятельности ЗАО «Пермская инвестиционно – финансовая компания «Авиализинг» за период с 01 января 2002г. по 31 декабря 2002г. Ревизия проводилась в соответствии с планом Совета директоров ЗАО «Пермская инвестиционно – финансовая компания «Авиализинг» с 16.06.2002г. по 20.06.2002г.

Должностными лицами организации в проверяемом периоде являлись:

- генеральный директор – Киндеркнехт В.В.;
- главный бухгалтер – Городко Я.С.

Проверка проводилась с целью определения достоверности и соответствия финансовых и хозяйственных операций, отраженных в бухгалтерском учете, нормативным актам РФ.

При проверке были использованы материалы проверок Аудиторской фирмы ООО «Инвест-Аудит» (лицензия №006285 от 11.08.2000г.), акт налоговой проверки, данные представленных первичных документов бухгалтерского учета.

В ходе проверки не обнаружено серьезных нарушений, которые могли бы существенно повлиять на достоверность данных годового бухгалтерского баланса и отчета о прибылях и убытках ЗАО «Пермская инвестиционно – финансовая компания «Авиализинг». Состояние бухгалтерского учета и отчетности отвечает предъявляемым требованиям и правилам бухгалтерского учета, отражает существо проводимых операций финансовой - хозяйственной деятельности.

Убыток отчетного периода составил 3289 тыс. руб., в т.ч. убыток по прочим операциям – 9184 тыс. руб., по внереализационным расходам – 307 тыс. руб.

Ревизором проверено соответствие ряда совершенных финансово – хозяйственных операций законодательству для того, чтобы получить достаточную уверенность в том, что финансовая (бухгалтерская) отчетность не содержит существенных искажений.

Заключение:

1. Результаты проведенной проверки показывают, что порядок ведения бухгалтерского учета и предоставления финансовой отчетности, а также финансово – хозяйственная деятельность ЗАО «Пермская инвестиционно – финансовая компания «Авиализинг» осуществлялись в соответствии с действующими в 2002 году законодательными актами.
2. Результаты проведенной проверки дают возможность сделать вывод о достоверности данных, содержащихся в годовом отчете Общества и годовой бухгалтерской отчетности за 2002 год.
3. Рекомендовать собранию акционеров – утвердить годовой отчет и годовую бухгалтерскую отчетность ЗАО «Пермская инвестиционно – финансовая компания «Авиализинг» за 2002 год.

Ревизор:

Т.К. Меркушева

Приложения

Финансовый отчет за 2002 год

1. Отчетность Бухгалтерский баланс за 2002 год Форма №1 (единица измерения: тысячи рублей)

Актив	На начало отчетного года	На конец отчетного периода
I. Внеоборотные активы		
Нематериальные активы	-	4
в том числе:		
патенты, лицензии, товарные знаки (знаки обслуживания), иные аналогичные с перечисленными права и активы	-	4
Основные средства	811	45374
в том числе:	-	-
земельные участки и объекты природопользования	811	45374
здания, машины и оборудование		
Доходные вложения в материальные ценности	-	-
в том числе:		
имущество для передачи в лизинг	-	-
Долгосрочные финансовые вложения	-	-
в том числе:		
инвестиции в дочерние общества	-	-
инвестиции в зависимые общества	-	-
инвестиции в другие организации	-	-
займы, предоставленные организациям на срок более 12 месяцев	-	-
прочие долгосрочные финансовые вложения	-	-
Прочие внеоборотные активы	-	-
ИТОГО по разделу I	811	45378
II. Оборотные активы		
Запасы	36	34
в том числе:		
сырье, материалы и другие аналогичные ценности	-	-
расходы будущих периодов	36	34
прочие запасы и затраты	-	-
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	4	135

Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты)	-	-
в том числе:		
покупатели и заказчики	-	-
векселя к получению	-	-
задолженность дочерних и зависимых обществ	-	-
авансы выданные	-	-
прочие дебиторы	-	-
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)	7481	10407
в том числе:		
покупатели и заказчики	4450	3537
векселя к получению	-	-
задолженность дочерних и зависимых обществ	-	-
задолженность участников (учредителей) по взносам в уставный капитал	-	-
авансы выданные	3004	198
прочие дебиторы	26	6672
Краткосрочные финансовые вложения	-	4315
в том числе:		
займы, предоставленные организациям на срок менее 12 месяцев	-	-
собственные акции, выкупленные у акционеров	-	-
прочие краткосрочные финансовые вложения	-	4315
Денежные средства	60	1610
в том числе:		
касса	0	1
расчетные счета	59	1609
валютные счета	-	-
прочие денежные средства	-	-
Прочие оборотные активы	-	-
ИТОГО по разделу II	7581	16501
Баланс	8392	61879

Пассив	На начало отчетного года	На конец отчетного периода
III. Капитал и резервы		
Уставный капитал	5000	5000
Добавочный капитал	-	-
Резервный капитал	-	-
в том числе:		
резервы, образованные в соответствии с законодательством	-	-
резервы, образованные в соответствии с учредительными документами	-	-
Фонд социальной сферы	-	-
Целевые финансирование и поступления	-	-
Нераспределенная прибыль прошлых лет	-	-
Непокрытый убыток прошлых лет	-447	-447
Нераспределенная прибыль отчетного года	X	-
Непокрытый убыток отчетного года	X	-3290
ИТОГО по разделу III	4553	1264
IV. Долгосрочные обязательства		
Займы и кредиты	-	-
в том числе:		
кредиты банков, подлежащие погашению более чем через 12 месяцев после отчетной даты	-	-
займы, подлежащие погашению более чем через 12 месяцев после отчетной даты	-	-
Прочие долгосрочные обязательства	-	-
ИТОГО по разделу IV	-	-
V. Краткосрочные обязательства		
Займы и кредиты	-	-
в том числе:		
кредиты банков, подлежащие погашению в течение 12 месяцев после отчетной даты	-	-
займы, подлежащие погашению в течение 12 месяцев после отчетной даты	-	-
Кредиторская задолженность	3839	60615
в том числе:		
поставщики и подрядчики	833	1075
векселя к уплате	3000	53382

задолженность перед дочерними и зависимыми обществами	-	-
задолженность перед персоналом организации	-	-
задолженность перед государственными внебюджетными фондами	-	0
задолженность перед бюджетом	2	304
авансы полученные	-	2043
прочие кредиторы	3	3811
Задолженность участникам (учредителям) по выплате доходов	-	-
Доходы будущих периодов	-	-
Резервы предстоящих расходов	-	-
Прочие краткосрочные обязательства	-	-
ИТОГО по разделу V	3839	60615
Баланс	8392	61879

Отчет о прибылях и убытках за 2002 год Форма №2
(единица измерения: тысячи рублей)

Наименование показателя	2002 год	2001 год
I. Доходы и расходы по обычным видам деятельности		
Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и аналогичных обязательных платежей)	18981	-
в том числе от продажи:		
аренда воздушных транспортных средств и оборудования	18981	-
Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг	-	-
в том числе проданных:	-	-
Валовая прибыль	18981	-
Коммерческие расходы	-	-
Управленческие расходы	12779	331
Прибыль (убыток) от продаж	6202	-331
II. Операционные доходы и расходы		
Проценты к получению	-	-
Проценты к уплате	8470	-
Доходы от участия в других организациях	-	-
Прочие операционные доходы	-	-

Прочие операционные расходы	714	1
III. Внереализационные доходы и расходы		
Внереализационные доходы	8	-
Внереализационные расходы	315	114
Прибыль (убыток) до налогообложения	-3289	-446
Налог на прибыль и иные аналогичные обязательные платежи	-	-
Прибыль (убыток) от обычной деятельности	-3289	-446
IV. Чрезвычайные доходы и расходы		
Чрезвычайные доходы	-	-
Чрезвычайные расходы	-	-
Чистая прибыль (нераспределенная прибыль (убыток) отчетного периода)	-3289	-446
СПРАВОЧНО		
Дивиденды, приходящиеся на одну акцию:	-	-
по привилегированным		
по обычным	-	-
Предполагаемые в следующем отчетном году суммы дивидендов, приходящиеся на одну акцию*:		
по привилегированным	-	-
по обычным	-	-

* Заполняется в годовой бухгалтерской отчетности.

Расшифровка отдельных прибылей и убытков
(единица измерения: тысячи рублей)

Наименование показателя	За отчетный период		За аналогичный период предыдущего года	
	прибыль	убыток	прибыль	убыток
Штрафы, пени и неустойки, признанные или по которым получены решения суда (арбитражного суда) об их взыскании	-	-	-	-
Прибыль (убыток) прошлых лет	-	-	-	-
Возмещение убытков, причиненных неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательств	-	-	-	-
Курсовые разницы по операциям в иностранной валюте	-	-	-	-
Снижение себестоимости материально- производственных запасов на конец отчетного периода	-	-	X	-
Списание дебиторских и кредиторских задолженностей, по которым истек срок исковой давности	-	-	-	-

II. Анализ

Бухгалтерский баланс за 2002 год
(единица измерения: тысячи рублей)

Актив	2001 год	2002 год
I. Внеоборотные активы		
Нематериальные активы	0	4
Основные средства	811	45374
Незавершенное строительство	0	0
Доходные вложения в материальные ценности	0	0
Долгосрочные финансовые вложения	0	0
Отложенные налоговые активы	0	0
Прочие внеоборотные активы	0	0
ИТОГО по разделу I	811	45378
II. Оборотные активы		
Запасы	36	34
в том числе:		
сырье, материалы и другие аналогичные ценности	0	0
затраты в незавершенном производстве	0	0
готовая продукция и товары для перепродажи	0	0
товары отгруженные	0	0
расходы будущих периодов	36	34
прочие запасы и затраты	0	0
Налог на добавленную стоимость	4	135
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты)	0	0
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)	7481	10407
в том числе:		
покупатели и заказчики	4450	3537
прочие дебиторы	3031	6870
задолженность участников(учредителей) по взносам в уставный капитал	0	0
Краткосрочные финансовые вложения	0	4315
Денежные средства	60	1610

Прочие оборотные активы	0	0
ИТОГО по разделу II	7581	16501
Баланс	8392	61879
Пассив	2001	2002
	год	год
III. Капиталы и резервы		
Уставный капитал	5000	5000
Собственные акции, выкупленные у акционеров	0	0
Добавочный капитал	0	0
Резервный капитал	0	0
в том числе:		
резервы, образованные в соответствии с законодательством	0	0
резервы, образованные в соответствии с учредительными документами	0	0
Целевые финансирование и поступления	0	0
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	-447	-3736
ИТОГО по разделу III	4553	1264
IV. Долгосрочные обязательства		
Займы и кредиты	0	0
Отложенные налоговые обязательства	0	0
Прочие долгосрочные обязательства	0	0
ИТОГО по разделу IV	0	0
V. Краткосрочные обязательства		
Займы и кредиты	0	0
Кредиторская задолженность	3839	60615
в том числе:		
поставщики и подрядчики	833	1075
задолженность перед персоналом организации	0	0
задолженность перед государственными внебюджетными фондами	0	0
задолженность по налогам и сборам	2	304
прочие кредиторы	3004	59236
Задолженность перед участниками (учредителями) по выплате доходов	0	0
Доходы будущих периодов	0	0
Резервы предстоящих расходов	0	0

Прочие краткосрочные обязательства	0	0
ИТОГО по разделу V	3839	60615
Баланс	8392	61879

Отчет о прибылях и убытках за 2002 год
(единица измерения: тысячи рублей)

Наименование показателя	2001 год	2002 год
I. Доходы и расходы по обычным видам деятельности		
Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и аналогичных обязательных платежей)	0	18981
Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг	0	0
Валовая прибыль	0	18981
Коммерческие расходы	0	0
Управленческие расходы	331	12779
Прибыль (убыток) от продаж	-331	6202
II. Прочие доходы и расходы		
Проценты к получению	0	0
Проценты к уплате	0	8470
Доходы от участия в других организациях	0	0
Прочие операционные доходы	0	0
Прочие операционные расходы	1	714
Внереализационные доходы	0	8
Внереализационные расходы	114	315
Прибыль (убыток) до налогообложения	-446	-3289
Отложенные налоговые активы	0	0
Отложенные налоговые обязательства	0	0
Текущий налог на прибыль	0	0
Чистая прибыль (убыток) отчетного периода	-446	-3289
СПРАВОЧНО		
Постоянные налоговые обязательства		
Базовая прибыль (убыток) на акцию		
Разводненная прибыль (убыток) на акцию		

Дополнительные данные
(единица измерения: тысячи рублей)

Наименование показателя	2001 год	2002 год
Амортизируемое имущество		
Первоначальная стоимость основных средств на начало отчетного периода	0	811
Поступило основных средств	811	50461
Выбыло основных средств	0	127
Первоначальная стоимость основных средств на конец отчетного периода	811	51145
Накопленная сумма износа	0,10	5771
Акции		
Число обыкновенных акций	5000	5000
Номинальная стоимость 1 акции	1	1
Нераспределенная прибыль прошлых лет	0	0
Кредиты		
Объем кредиторской задолженности по кредитам и займам	3000	53382
Ставка налога на прибыль	24	24
Кредитная ставка банка	0	0
Процент дивидендов	0	0
Сумма процентов по кредитам, включаемые в себестоимость	0	0
Проценты по кредитам, не включаемые в себестоимость	0	0
Реинвестированная прибыль		
Объем закупок в кредит за период	0	0
Задолженность		
Объем просроченной дебиторской задолженности	0	2723
Объем просроченной кредиторской задолженности	0	0
Расходы		
Управленческие		
Амортизация	0	5772
Списание ОС стоимостью менее 10000 руб.	0	127
ЯК-40	0	1766
ТУ-154	0	42
Страхование ВС	0	712

Заработная плата	162	1427
Единый социальный налог	56	492
Налоги и сборы	0	196
Командировки	13	472
Сырье и материалы	0	249
Связь	12	312
Топливо и энергия	0	206
Содержание и эксплуатация офиса	40	164
Содержание автомобилей	0	121
Информационно-консультационные расходы	0	243
Рабочее место (г.Москва)	0	95
Программное обеспечение	15	82
Хозяйственные расходы	18	27
Реклама	0	62
Аренда	0	59
Аудит	0	33
Содержание оргтехники	5	6
Прочие	10	60
Общехозяйственные сверх норм	0	54
Итого управленческие	331	12779
Прочие		
Проценты по вексям	0	8470
Итого прочие	0	8470
Прочие операционные		
Услуги банка	1	35
Налоги и сборы	0	679
Итого прочие операционные	1	714
Внереализационные		
Суммовые разницы	0	94
Прочие внереализационные	114	221
Итого внереализационные	114	315
Расходы на 1 воздушное судно		
ТУ-154Б борт.номер 85557	нет	5625
ТУ-154Б борт.номер 85450	нет	6988
ЯК-40 борт.номер 87418	нет	163

Постоянные расходы на 1 воздушное судно	110	4260
Скорректированные на спк расходы на 1 воздушное судно		
ТУ-154Б борт.номер 85557	нет	9353
ТУ-154Б борт.номер 85450	нет	11619
ЯК-40 борт.номер 87418	нет	271
Постоянные расходы скорректированные на спк на 1 воздушное судно	110	7083
Выручка		
<i>Валовая выручка</i>	0	22777
Выручка-нетто, в том числе	0	18981
выручка ТУ-154Б борт.номер 85557	0	8355
выручка ТУ-154Б борт.номер 85450	0	10379
выручка ЯК-40 борт.номер 87418	0	242
Выручка "по оплате"	0	21433
Доля выручки организации, полученная в денежной форме	нет	0,94
Среднемесячная выручка	0	1898,08
Численность		
Среднесписочная численность работников	25	34

Структура баланса в процентах к валюте баланса
 Баланс, Форма №1
 (единица измерения: проценты)

Актив	2001 год	2002 год
I. Внеоборотные активы		
Нематериальные активы	0%	0,01%
Основные средства	9,66%	73,33%
Незавершенное строительство	0%	0
Доходные вложения в материальные ценности	0%	0
Долгосрочные финансовые вложения	0%	0
Отложенные налоговые активы	0%	0
Прочие внеоборотные активы	0%	0
ИТОГО по разделу I	9,66%	73,34%
II. Оборотные активы		
Запасы	0,43%	0,05%
в том числе:		
сырье, материалы и другие аналогичные ценности	0%	0%
затраты в незавершенном производстве	0%	0%
готовая продукция и товары для перепродажи	0%	0%
товары отгруженные	0%	0%
расходы будущих периодов	0,43%	0,05%
прочие запасы и затраты	0%	0%
Налог на добавленную стоимость	0,05%	0,22%
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты)	0%	0%
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)	89,15%	16,82%
в том числе:		
покупатели и заказчики	53,03%	5,72%
прочие дебиторы	36,12%	11,10%
Краткосрочные финансовые вложения	0%	6,97%
Денежные средства	0,71%	2,60%
Прочие оборотные активы	0%	0%
ИТОГО по разделу II	90,34%	26,66%
Баланс	100%	100%

Пассив	2001 год	2002 год
III. Капитал и резервы		
Уставный капитал	59,58%	8,08%
Собственные акции, выкупленные у акционеров	0%	0%
Добавочный капитал	0%	0%
Резервный капитал	0%	0%
в том числе:		
резервы, образованные в соответствии с законодательством	0%	0%
резервы, образованные в соответствии с учредительными документами	0%	0%
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	-5,33%	-6,04%
ИТОГО по разделу III	54,25%	2,04%
IV. Долгосрочные обязательства		
Займы и кредиты	0%	0%
Отложенные налоговые обязательства	0%	0%
Прочие долгосрочные обязательства	0%	0%
ИТОГО по разделу IV	0%	0%
V. Краткосрочные обязательства		
Займы и кредиты	0%	0%
Кредиторская задолженность	45,75%	97,96%
в том числе:		
поставщики и подрядчики	9,93%	1,74%
задолженность перед персоналом организации	0%	0%
задолженность перед государственными внебюджетными фондами	0%	0%
задолженность по налогам и сборам	0,02%	0,49%
прочие кредиторы	35,80%	95,73%
Задолженность перед участниками (учредителями) по выплате доходов	0%	0%
Доходы будущих периодов	0%	0%
Резервы предстоящих расходов	0%	0%
Прочие краткосрочные обязательства	0%	0%
ИТОГО по разделу V	45,75%	97,96%
Баланс	100%	100%

Расчет коэффициентов

Анализ финансовой устойчивости

Наименование финансового коэффициента	2001 год	2002 год
Коэффициент автономии	0,54	0,02
Коэффициент заемного капитала (финансовый рычаг)	0,46	0,98
Мультипликатор собственного капитала	1,84	48,95
Коэффициент финансовой зависимости (соотношения заемных и собственных средств) (ПФР)	0,84	47,95
Коэффициент долгосрочной финансовой независимости	0,54	0,02
Коэффициент структуры долгосрочных вложений	0	0
Коэффициент долгосрочного привлечения заемных средств	0	0
Коэффициент обеспеченности долгосрочных инвестиций (индекс постоянного актива)	0,18	35,90
Коэффициент покрытия процентов	нет	0,73
Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами	0,49	-2,67
Коэффициент обеспеченности материальных запасов собственными средствами	103,94	-1297,47
Коэффициент маневренности собственного капитала	0,82	-34,90
Коэффициент реальной стоимости имущества	0,10	0,73

Анализ финансовой устойчивости по абсолютным показателям (единица измерения: тысячи рублей)

Наименование показателя	2001 год	2002 год
1. Источники собственных средств	4553	1264
2. Внеоборотные активы	811	45378
3. Источники собственных оборотных средств для формирования запасов и затрат	3742	-44114
4. Долгосрочные кредитные и заемные средства	0	0
5. Источники собственных средств, скорректированные на величину долгосрочных заемных средств	3742	-44114
6. Краткосрочные кредитные и заемные средства	0	0
7. Общая величина источников средств с учетом долгосрочных и краткосрочных заемных средств	3742	-44114
8. Величина запасов и затрат, обращающихся в активе баланса	36	34
9. Излишек(+)/недостаток(-) источников собственных оборотных средств	3706	-44148

10. Излишек(+)/недостаток(-) источников собственных средств и долгосрочных заемных источников	3706	-44148
11. Излишек(+)/недостаток(-) общей величины всех источников для формирования запасов и затрат	3706	-44148
Финансовая устойчивость предприятия	абсолютная устойчивость	кризисное состояние

Анализ ликвидности баланса
по относительным показателям
(единица измерения: тысячи рублей)

Наименование показателя	2001 год	2002 год
Коэффициенты ликвидности и платежеспособности		
Коэффициент покрытия (текущей платежеспособности)	1,97	0,27
Коэффициент промежуточной платежеспособности (быстрой ликвидности)	1,97	0,27
Коэффициент абсолютной ликвидности	0,02	0,10
Показатели качественной характеристики платежеспособности и ликвидности		
Чистый оборотный капитал (ЧОК) (тыс.р.)	3742	-44114

Показатели деловой активности

Наименование показателя	2001 год	2002 год
Оборачиваемость активов (об)	0	0,31
Оборачиваемость запасов (об)	0	0
Оборачиваемость дебиторской задолженности (об)	0	2
Оборачиваемость общей задолженности (об)	0	0,31
Время обращения дебиторской задолженности (дни)	нет	200
Средний возраст запасов (дни)	нет	нет
Длительность операционного цикла (дни)	нет	200
Оборачиваемость собственного капитала (об)	0	15
Оборачиваемость оборотного капитала (об)	0	1

Показатели рентабельности

Наименование показателя	2001 год	2002 год
Рентабельность активов (коэффициент экономической рентабельности) (ЭР)	-0,05	-0,05
Рентабельность собственного капитала	-0,10	-2,60
Рентабельность реализации (коэффициент коммерческой рентабельности)	нет	0,33
Рентабельность текущих затрат	-1	0,49
Рентабельность инвестированного (используемого) капитала	-0,10	-2,60

Показатели рыночной активности

Наименование показателя	2001 год	2002 год
Прибыль (убыток) на одну акцию (тыс.р./шт.)	-0,09	-0,66
Разводненная прибыль (убыток) на одну акцию (тыс.р./шт.)	-0,09	-0,66
Балансовая стоимость одной акции (тыс.р.)	1	1
Отношение цены акции к прибыли на одну акцию (цена акции)	-11,21	-1,52
Отношение цены акции к балансовой стоимости акции (коэффициент котировки акций)	1	1
Норма дивиденда (тыс.р.)	нет	нет
Доля выплаченных дивидендов (тыс.р.)	нет	нет

Порог безубыточности

Наименование показателя	2001 год	2002 год
Добавленная стоимость (ДС) (тыс.р.)	-331	9998
Чистая добавленная стоимость (ЧДС) (тыс.р.)	-331	6202
БРУТТО-результат эксплуатации инвестиций (БРЭИ) (тыс.р.)	-551	3408
НЕТТО-результат эксплуатации инвестиций (НРЭИ) (тыс.р.)	-446	-3289
Пороговое значение НРЭИ (ПзНРЭИ)	-2,42	-0,67
Коэффициент трансформации (чистая оборачиваемость активов) (КТ)	0	0,31
Коммерческая маржа (чистая рентабельность оборота) (КМ)	нет	-0,17
Валовая маржа (ВМ) (тыс.р.)	0	18981
Валовая маржа, скорректированная на стоимость привлеченного капитала (ВМспк) (тыс.р.)	0	10511
Средняя расчетная ставка процента (СРСП) (%)	0	15,87
Дифференциал (Д) (%)	-0,05	-15,92

Дифференциал с поправкой на ставку налогообложения (Дп) (%)	-0,04	-12,10
Уровень эффекта финансового рычага (ЭФР)	-0,03	-580,21
Сила воздействия финансового рычага (СВФР)	нет	0,02
Сила воздействия операционного рычага (эффект операционного левириджа) (СВОР)	0	3,06
Порог рентабельности (точка безубыточности) (ПР) (тыс.р.)	нет	12779
Порог рентабельности (точка безубыточности) (ПРспк) (тыс.р.)	нет	23077
Запас финансовой прочности (ЗФП)	нет	0,33
Уровень сопряженного эффекта операционного и финансового рычагов (УСЭОФР)	нет	0,06
Порог безубыточности (ПБ) (шт.)	нет	2,02
Порог безубыточности (ПБспк) (шт.)	нет	3,36
Порог безубыточности на 1 воздушное судно (ПБ) (тыс.р.)	нет	6327
Порог безубыточности на 1 воздушное судно (ПБспк) (тыс.р.)	нет	11425,44
Порог рентабельности (ПР) (шт.)	нет	2,18
Порог рентабельности (ПРспк) (шт.)	нет	3,52
Порог рентабельности на 1 воздушное судно (ПР) (тыс.р.)	нет	5855,50
Порог рентабельности на 1 воздушное судно (ПРспк) (тыс.р.)	нет	10574

**Показатели движения и состояния
основных средств**

Наименование показателя	2001 год	2002 год
Коэффициенты роста	нет	6306
Коэффициент поступления	нет	6222
Коэффициент обновления	нет	99
Коэффициент выбытия	нет	15,66
Коэффициент износа	0	0,11
Коэффициент годности	1,00	0,89
Фондоотдача ОПФ	0	0,42
Рентабельность ОПФ	-40,81	12,13

Дебиторская задолженность

Наименование показателя	2001 год	2002 год
Объем дебиторской задолженности	7481	10407
Объем просроченной дебиторской задолженности	0	2723
Доля просроченной дебиторской задолженности	0	0,26
Коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности (дни)	нет	200
Доля дебиторской задолженности в общем объеме текущих активов	0,89	0,17
Отношение дебиторской задолженности к валовой выручке	нет	0,46
Доля сомнительной дебиторской задолженности в общей сумме задолженности	нет	нет
Реальная стоимость дебиторской задолженности	7481	10407

Кредиторская задолженность

Наименование показателя	2001 год	2002 год
Объем кредиторской задолженности	3839	60615
Объем просроченной кредиторской задолженности	0	0
Величина непросроченной кредиторской задолженности	3839	60615
Доля просроченной кредиторской задолженности	0	0
Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности (дни)	нет	1166

III. Чистые активы

Расчет оценки стоимости чистых активов

Активы	На 01.01.02	На 01.01.03
1. Нематериальные активы	0	4
2. Основные средства	811	45374
3. Незавершенное строительство	0	0
4. Доходные вложения в материальные ценности	0	0
5. Долгосрочные и краткосрочные финансовые вложения*	0	4315
6. Прочие внеоборотные активы**	0	0
7. Запасы	36	34
8. Налог на добавленную стоимость	4	135
9. Дебиторская задолженность***	7481	10407
10. Денежные средства	60	1610
11. Прочие оборотные активы	0	0
12. Итого активы, принимаемые к расчету	8392	61879
Пассив	На 01.01.02	На 01.01.03
13. Долгосрочные обязательства по займам и кредитам	0	0
14. Прочие долгосрочные обязательства****	0	0
15. Краткосрочные обязательства по займам и кредитам	0	0
16. Кредиторская задолженность	3839	60615
17. Задолженность участникам(учредителям) по выплате доходов	0	0
18. Резервы предстоящих расходов	0	0
19. Прочие краткосрочные обязательства	0	0
20. Итого пассивы, принимаемые к расчету	3839	60615
21. Стоимость чистых активов (п.12-п.20)	4553	1264

* За исключением фактических затрат по выкупу собственных акций у акционеров.

** Включая величину отложенных налоговых активов.

*** За исключением задолженности участников (Учредителей) по взносам в уставной капитал.

**** Включая величину отложенных налоговых обязательств. В данных о величине прочих долгосрочных и краткосрочных обязательств приводятся суммы созданных в установленном порядке резервов в связи с условными обязательствами и с прекращением деятельности.

Организационная структура управления
ЗАО «ПИФК «Авиализинг»

