



**ГODOVOЙ ОТЧЕТ
ЗАКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА
«ПЕРМСКАЯ ИНВЕСТИЦИОННО-ФИНАНСОВАЯ
КОМПАНИЯ «АВИАЛИЗИНГ»
за 2003 год**

Пермь, 2004 год

Содержание

Обращение генерального директора	2
Экономическая ситуация на рынке авиаперевозок в 2003 году	3
Экономическая и правовая ситуация в отрасли авиационного лизинга в 2002 году	5
Техническая ситуация на рынке авиаперевозок в 2003 году	6
Прогноз емкости рынка воздушных судов	8
Оценка потребностей отечественных авиакомпаний	10
Миссия и Декларация Компании	14
Позиционирование ЗАО ПИФК «Авиализинг» в отрасли	14
Хозяйственная и операционная деятельность Компании в 2003 году	19
Перспективы развития Компании	23
Отчет Совета Директоров	27
Финансовые показатели за отчетный период	27
Дополнительная информация для акционеров	28
Сведения о выпущенных Компанией ценных бумагах в 2003 году	29
Итоги голосования на годовом собрании акционеров Компании за 2003 год	30
Аудиторское заключение	31
Отчет о проведении ревизии за 2003 год ЗАО «Пермская инвестиционно – финансовая компания «Авиализинг»	32
Инструменты фондового рынка	33
Приложения	42
Отчетность	43
Финансовый отчет за 2003 год	43
Бухгалтерский баланс за 2003 год Форма №1	43
Отчет о прибылях и убытках за 2003 год Форма №2	46
Анализ финансово-хозяйственной деятельности ЗАО « ПИФК «Авиализинг»	47
Структура баланса в процентах к валюте баланса	
Баланс, Форма №1	49
Расчет коэффициентов	50
Анализ финансовой устойчивости по относительным показателям	50
Анализ финансовой устойчивости по абсолютным показателям	52
Анализ ликвидности баланса по относительным показателям	52
Показатели деловой активности	53
Показатели рентабельности	54
Показатели рыночной активности	54
Порог безубыточности	54
Показатели движения и состояния основных средств	55
Дебиторская задолженность	55
Кредиторская задолженность	56
Чистые активы	57
Расчет оценки стоимости чистых активов	57
Организационная структура управления ЗАО «ПИФК «Авиализинг»	58



Обращение генерального директора

Подводя итоги работы Компании на 2003 год, отмечу, что поставленные на этом этапе задачи развития целиком выполнены, создан значительный задел на 2004 год. Компания достигла в 2003 году запланированного уровня прибыли. Узкая специализация Компании на лизинге в авиационной отрасли позволяет минимизировать риски, связанные с дорогостоящей техникой. Экономической реалией настоящего периода для авиакомпаний стало стремительное списание парка воздушных судов, сложность привлечения больших объемов инвестиций для его замены, слабая техническая база отечественных самолетов нового поколения, очевидная дороговизна новой российской техники.

Поэтому практически все крупные авиакомпании страны заинтересованы в лизинге самолетов типа ТУ-154. ВС этого класса являются наиболее эффективными и осуществляют до 70 % всех перевозок. Кроме того, 2004 год является переломным в плане привлечения зарубежной техники для ликвидации дефицита провозных мощностей. Из российской техники на ближайшие 10 лет наиболее востребованным будет самолет ТУ-154, и он сохранит статус самого массового отечественного авиалайнера.

Компания планирует в 2004 году реализовать два проекта ТУ-154 и разработать два проекта лизинга самолетов Boeing-737 для одной из крупнейших российских компаний с целью реализовать их в 2005 году.

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

Ген. директор
ЗАО «ПИФК «Авиализинг»

Киндеркнехт В.В

1. Экономическая ситуация на рынке авиаперевозок в 2003 году.

По итогам работы гражданской авиации в 2003 году можно сделать вывод, что отрасль развивается, и кризисные тенденции в сфере пассажирских перевозок можно считать преодоленными. По данным ГСГА, в 2003 году число пассажиров, перевезенных российскими гражданскими самолетами, увеличилось на 11% по сравнению с 2002г. – до 29,5 млн. человек. Суммарный пассажирооборот отечественных авиакомпаний вырос на 9,9% и составил 71,14 млрд. пкм. Это выше показателя, который прогнозировался. Грузооборот составил 9 млрд. 66 млн. т-км, что на 6,8% больше показателей 2002г., хотя перевозки грузов и почты незначительно сократились. Рост показателей производственной деятельности в отрасли связан с повышением уровня благосостояния населения, и, соответственно, ростом платежеспособного спроса, а также с действиями авиационных властей, направленными на либерализацию внутреннего рынка авиаперевозок, в частности, на сокращение квотируемых воздушных линий, оптимизации количества перевозчиков.

Основные показатели производственно-финансовой деятельности гражданской авиации в 2002-2003 г.г.

Показатели	2002 г.	2003 г.	% 2003 к 2002 г.
Пассажирооборот, млрд. пасс. км	64,71	71,14	109,9
Перевезено пассажиров, млн. чел.	26,52	29,45	110,9
Перевезено грузов, тыс. т.	627,24	620,9	99
Доходы ГА, млрд. руб.	145,88	160,0	109,6
Прибыль ГА, млрд. руб.	9,52	10,0	105,0
Платежи в бюджет, млрд. руб. (по предв. данным)	10,68	13,7	128,3
Кредиторская задолженность, млрд. руб.	34,01	31,28	92,0
Дебиторская задолженность, млрд. руб.	37,74	33,68	89,2
Средняя заработная плата в ГА, руб.	8430	10576	125,5

Первое место по пассажирообороту, согласно данным ТКП традиционно занял «Аэрофлот» -18203 млн. пкм. Второе у АК «Сибирь» -9248 млн. пкм., третье – у «Пулково» -3870 млн. пкм. Нужно отметить, что за 2003 год произошли некоторые изменения в составе первой десятки лидеров:

потеряли свои позиции авиакомпании «Красноярские авиалинии», «Дальавиа»; авиакомпании «Кавминводьявиа», «Когалымавиа», «ВАСО», «Внуковские авиалинии», лидировавшие по различным показателям, покинули десятку;

«Трансаэро», «Континентальные авиалинии», напротив, вошли в десятку лидеров.

При этом 78,5% общего объема пассажирских перевозок осуществили 15 крупнейших компаний страны:

1. «Аэрофлот»,
2. «Сибирь»,
3. «Пулково»,
4. «КрасЭйр»,
5. «Домодедовские авиалинии»,

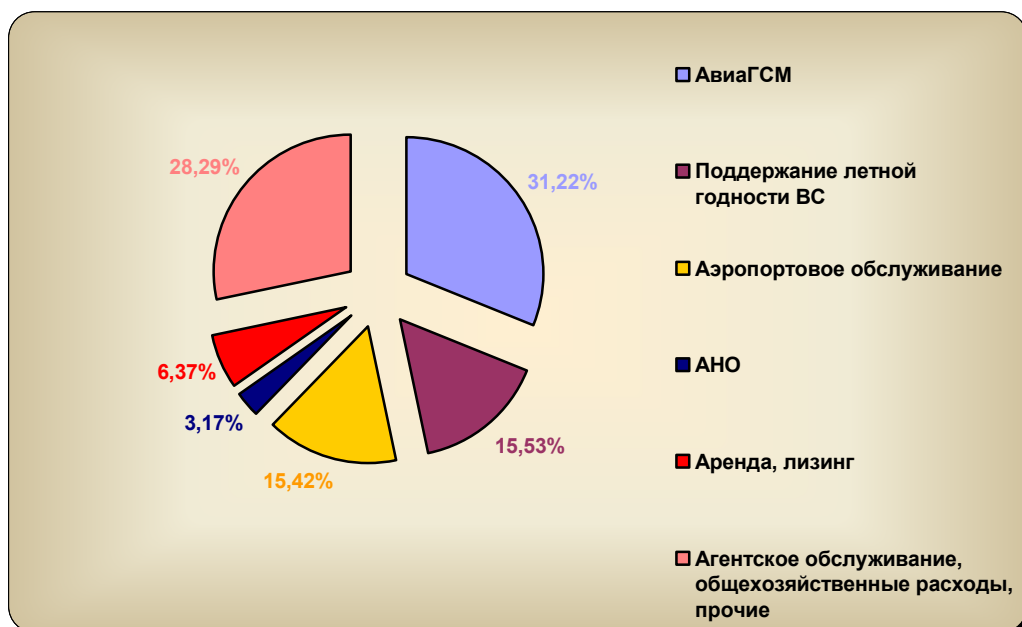
6. «Трансаэро»
7. «UTair»,
8. «Уральские авиалинии»,
9. «Дальавиа»,
10. «Континентальные авиалинии»,
11. «Владивостокавиа»,
12. «Энкор»,
13. «ВАСО»,
14. «Ист Лайн»,
15. «Кавминводоавиа»

Общее количество авиакомпаний, имеющих сертификат эксплуатанта, к концу 2003 года составило 215 (в 2002 году таких компаний насчитывалось 235).

На 2004 год рост пассажирских авиаперевозок прогнозируется в размере до 5-7% (общий объем) и до 8% (международные). Разница в темпах роста суммарных и международных перевозок связана с более медленным приростом внутренних перевозок. При сравнении структур пассажирооборота в 2002 и 2003 годах отмечается сохранение доли международных перевозок на уровне 49,8%. Увеличение объемов пассажирских перевозок достигнуто по всем их видам — международным и внутренним, включая местные воздушные линии.

Кроме того, за истекший год основные тарифы на авиаперевозки выросли на 11,2%, что сопоставимо с уровнем инфляции в стране. Относительная стабилизация тарифов привела к тому, что, начиная с 2002 года, уровень средней зарплаты в целом по стране превышает уровень среднего авиатарифа, что создает необходимые условия для доступности воздушного транспорта для более широких слоев населения. Данные показатели являются своеобразной предпосылкой перспектив роста спроса на воздушные перевозки в Российской Федерации.

Структура расходов авиаперевозок в 2003 году выглядела следующим образом:



Удельный вес аэропортовых и аэронавигационных сборов сохранился на одном уровне, расходы на авиаГСМ снизились на 4 пункта, продолжается рост расходов на поддержание летной годности. Удельный вес затрат на аренду и лизинг ВС вырос на 4,5 пункта.

Из информации ГСГА, касающейся безопасности полетов, можно сделать вывод, что по количеству авиационных происшествий (9, в том числе 2 катастрофы) 2003 год

характеризуется как один из самых благополучных для гражданской авиации России за последнее десятилетие. По сравнению с 2002 годом их число сократилось на 57%, число погибших в этих АП составило 29 человек. Если рассматривать авиационные происшествия по видам воздушных судов, то их количество относительно данных 2002 года сократилось на всех классов самолетов и, напротив, несколько возросло на вертолетах.

Общий самолетный парк гражданской авиации России на 01 января 2003 года состоит из 3983 самолета (1438 пассажирских, 1893 легких и деловых, а также 482 специальных грузовых). Количество самолетов нового поколения в действующем парке на ту же дату составляет: Ил-96 — 11 машин, Ту-204 и Ту-214 — 18 машин. Самолетов иностранного производства - 67 (из них 13 - делового класса). В структуре пассажирооборота в 2003 году на долю иностранных воздушных судов пришлось 17,9%; на долю Ил-96-300 и Ту-204/214 — 7,1%. Таким образом, 75,0% 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-154А/Б/Б-1/Б-2 (в 2003 году эксплуатировалось 153 таких машины). В целом по прогнозам общее количество самолетов в 2010 году по сравнению с 2002 годом уменьшится не менее, чем на 46,0% (до 2060 единиц).

2. Экономическая и правовая ситуация в отрасли авиационного лизинга в 2003 году.

Действующее законодательство о лизинге представляет собой совокупность противоречивых и сложных в применении норм, которые отнюдь не гарантируют лизингодателю достаточную правовую защиту в случае возникновения экономических и правовых коллизий на этапе осуществления лизинговых сделок.

Задействованные в процессах производства, испытаний, эксплуатации и ремонта авиационной техники многочисленные людские и материальные ресурсы в самых разных субъектах Российской Федерации, значительная капиталоемкость и наукоемкость этих процессов, потребность в более безопасной авиационной технике, но одновременно с этим тяжелейшее экономическое и техническое состояние большинства отечественных производителей авиационной техники, сформировали соответствующую экономическую и законодательную позицию государства по вопросу лизинга отечественной авиационной техники.

Начиная с Закона №10-ФЗ от 08.01.1998г. "О государственном регулировании развития авиации" и Распоряжения Правительства РФ №910-р от 10.07.2001г. "О программе социально-экономического развития РФ на среднесрочную перспективу (2002-2004 годы)", государством декларируются положения о создании системы лизинга российской авиационной техники как основы для обновления парка летательных аппаратов, используемых отечественными авиакомпаниями, с обеспечением государственной поддержки в форме государственных гарантий по привлекаемым кредитам, субсидировании части процентной ставки по кредитам банков, участия государства в капитале лизинговых компаний, финансового оздоровления предприятий, участвующих в лизинговых проектах, расширении использования финансовой аренды как условия для производства конкурентоспособной авиационной техники и продвижения российских самолетов на зарубежные рынки.

По состоянию на 2003 год можно сделать однозначный вывод – государством не сформирована система лизинга отечественной авиационной техники, а финансирование развития авиации рассматривается исключительно в виде выделения средств из федерального бюджета в качестве государственных субсидий на погашение части лизинговых платежей и части затрат на погашение процентной ставки по кредитам на приобретение воздушных судов, на основе проводимых Министерством транспорта конкурсов.

Получателями государственных субсидий на погашение части лизинговых платежей и части затрат на погашение процентной ставки

по кредитам на приобретение воздушных судов в 2003 году стали 5 авиакомпаний, получив компенсацию 210 млн. рублей (по данным отчета ГСГА за 2003 год).

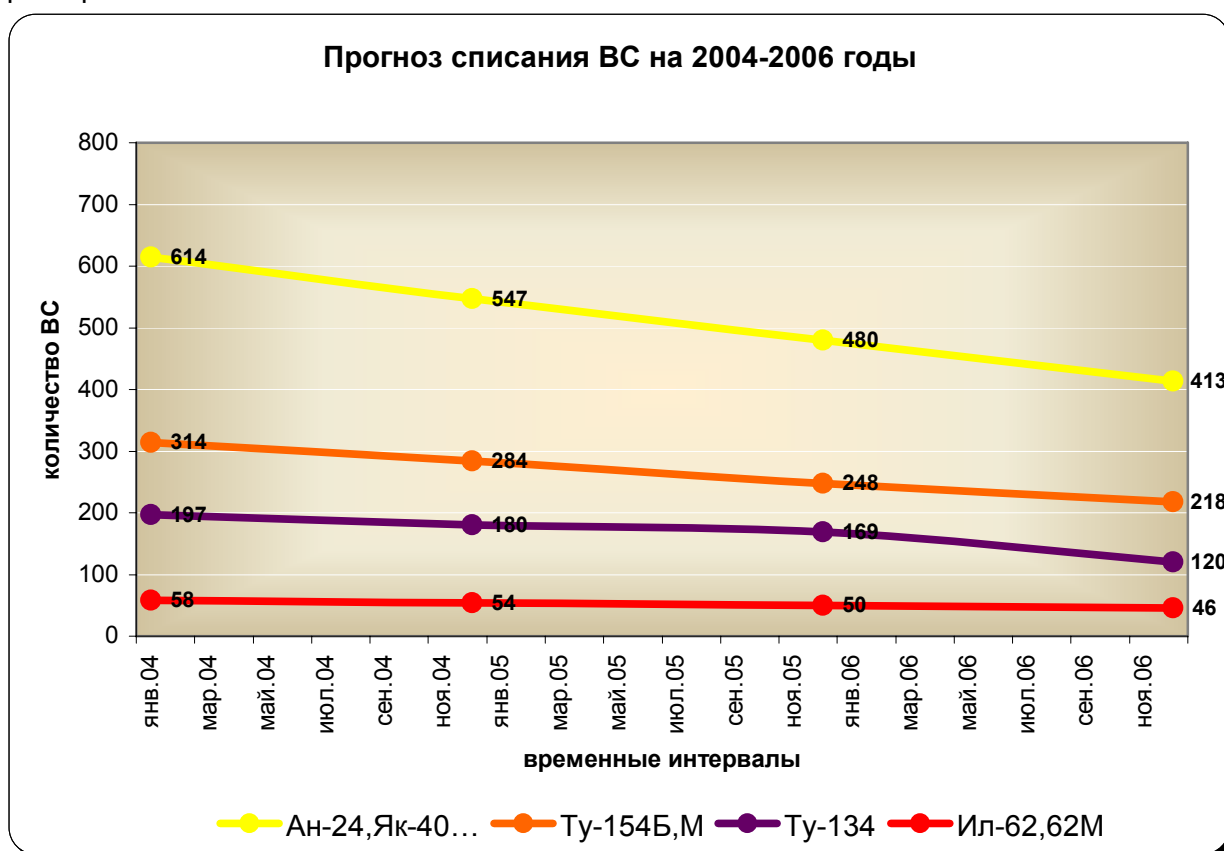
Таким образом, на сегодняшний день единственной и конечной целью государственного участия в области лизинга авиационной техники остается поддержка отечественных производителей авиационной техники, а именно: производителей воздушных судов типа ИЛ-96, ТУ-204 и ТУ-214, что представляется нам на данном этапе весьма малоэффективным инструментом переоснащения отечественных авиакомпаний.

3. Техническая ситуация на рынке авиаперевозок в 2003 году. Структура авиационного парка российских авиакомпаний и его техническое состояние.

В связи с ростом объема перевозок, предполагаемым списанием воздушных судов по причинам истечения назначенных календарных ресурсов встает вопрос адекватности провозной мощности парка авиакомпаний.

По прогнозам до 2006 г. ожидается рост дефицита провозных мощностей для отдельных классов самолетов, в первую очередь для турбореактивных лайнеров на 50-120 мест (располагаемая пассажироместность уменьшится к 2005 г. вдвое, а в 2010 г. составит около 10%). Суммарная пассажироместность парка магистральных самолетов уменьшится примерно на 20% к 2005 г., а в 2015 г. она составит не более 25-30% от исходной. При этом до 2006 г. на 50% сократится численность парка Ил-62, Ил-18, а к 2010 г. — численность парка Ил-86, Ту-154Б.

Таким образом, прогнозируется тенденция к сокращению на 40-70% провозных возможностей различных секторов эксплуатируемого парка к 2010 году, исходя из списания ВС как по отработке назначенных ресурсов, так и по ряду нересурсных факторов.



Введение в эксплуатацию авиатехники нового поколения идет крайне медленными темпами, а пополнение парка новыми воздушными судами составляет ежегодно несколько единиц. Помимо этого, с момента начала реформирования российской

экономики в авиационной отрасли сложилась практика формального продления ресурсов воздушных судов вместо проведения плановых капитальных ремонтов. Данное явление привело к слабому техническому состоянию авиапарка, в результате чего эксплуатанты несут существенные экономические потери по причине простоев авиатехники из-за отказов узлов и агрегатов, формально имеющих надлежащие ресурсы. Такое состояние российского рынка транспортных услуг не может гарантировать высокого уровня безопасности полетов. 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. Поэтому сегодня фактическое наличие у авиакомпаний определенного количества воздушных судов на практике означает, что далеко не все они могут реально эксплуатироваться авиакомпаниями для авиаперевозок.

Рассматривая проблему обновления и модернизации парка ВС, следует отметить, что рост объемов перевозок, который является предпосылкой развития авиастроения, достигнут в результате минимизации роста тарифов на авиаперевозки. На этом фоне предприятия авиационной промышленности ведут иную ценовую политику. Нормой стал годовой рост цен на комплектующие от 30-40% до 90%. В авиационной промышленности распространяется мнение о том, что для повышения спроса на новую отечественную авиатехнику необходимо прекратить продление ресурсов. Анализ возможных последствий такого решения на примере Ту-154 показал, что при отмене продления ресурса парк этого основного магистрального самолета (357 ВС) сократится в 2004 году более чем вдвое (на 181 ВС). Это приведет к обратному результату и заставит эксплуатантов обращаться за недорогой зарубежной техникой с вторичного рынка.

На сегодняшний день практика продления ресурсов широко распространена. Поэтому реальные показатели технического состояния парка, а также динамика списания самолетов существенно отличается от прогнозируемой. Списание техники идет крайне медленными темпами, зачастую ВС, не пригодные к эксплуатации, простаивают в течение нескольких лет без прохождения обязательных форм обслуживания, а агрегатами с таких самолетов имеющимися надлежащие ресурсы, комплектуют другие воздушные суда.

Мы использовали данные Государственного реестра ВС за 2003 год для анализа структуры парка ВС Ту-154 всех модификаций.

Общие показатели	2002 г.	2003 г.	+/-
Ту-154 всех модификаций	353	357	+4
Ту-154А	2	2	0
Ту-154Б	29	30	+1
Ту-154-Б-1	10	8	-2
Ту-154-Б-2	128	129	+1
Ту-154М	184	188	+4
Эксплуатантов	61	62	+1
Собственников	76	77	+1
Арендодателей	48	40	-8
Арендополучателей	33	28	-5
ВС в аренде	63	61	+2

ВС в залоге	26	60	+34
ВС арестовано	2	12	+10
ВС имеющие со -эксплуатанта	28	27	-1
Сделок о покупке ВС	32	41	+9
Новые ВС	0	3	+3
Списанные ВС	2	4	+2

В ходе анализа ресурсного состояния нами были использованы данные о сроках действия удостоверений летной годности ВС, дате выпуска и дате перерегистрации. Так же нами учитывались решения об условиях и порядке продления назначенного срока службы 25 календарных лет и о продлении срока службы для ВС старше 25 лет по техническому состоянию на 1 год.

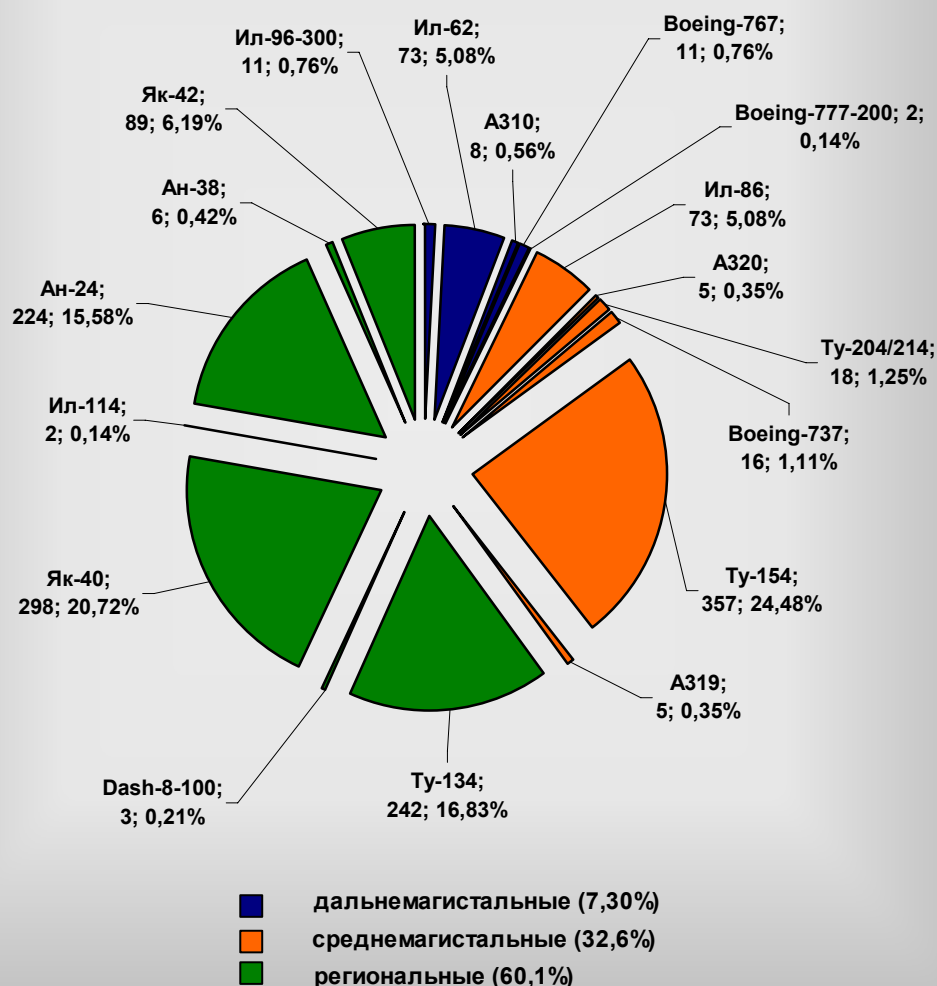
ВС Ту-154 с проблемными ресурсами	2002г.	2003г.	+ -
Приостановленные	22	19	-3
Не эксплуатируются в течение 5-6 лет	33	31	-2
Из них арендованных	14	9	-5
Всего	55	50	-5

Нужно отметить, что Авиакомпании активно включены в процесс приобретения ВС с вторичного рынка, при этом используются механизмы кредитования под залог приобретаемого ВС. А также более распространенной становится практика приобретения авиакомпаниями в собственность ранее арендованных ими самолетов.

4. Прогноз ёмкости рынка воздушных судов.

В 2003 году в государственном реестре ВС зарегистрировано 1438 пассажирских самолетов. В таблице представлена структура российского пассажирского парка воздушных судов. По отношению к 2002 году их количество сократилось незначительно, было списано около 30 единиц. Воздушные суда предыдущих поколений выполняют до 75% всех перевозок, наиболее современные их них могут быть конкурентоспособны благодаря сравнительно низкой стоимости при условии своевременного проведения капитальных ремонтов, надлежащего продления ресурсов и модернизации. В таблице представлено состояние парка пассажирских воздушных судов на 2003 год.

**Структура парка российской гражданской авиации
(количество единиц; % от общего объема парка
пассажирских самолетов)**



Подход к прогнозированию развития рынка перевозок основывается на соотношении темпов роста ВВП и объемов перевозок. Мировая статистика свидетельствует о том, что увеличение на 1% валового национального продукта в странах с развивающейся экономикой обычно приводит к росту объема пассажирских перевозок на 1,6%.

Российским правительством предполагается в ближайшие три года рост ВВП 3-4%. Из этого можно ожидать, что среднегодовые темпы роста пассажирских перевозок составят в этот период около 6-8%. В 2003 году рост составил 9,9%, что представляет собой оптимистический вариант развития авиационной отрасли.

Результаты исследования конъюнктуры рынка авиаперевозок позволяют заключить, что при сохранении темпа роста перевозок спрос на имеющиеся воздушные суда превысит имеющиеся провозные мощности к 2005 году.

В таблице представлена программа поставок новых пассажирских самолетов на период 2002-2010 годы.

Категория пассажировместимости	ВС по	Тип ВС	2002-2010 годы	В том числе по годам				
				2002	2003	2004	2005	2006-2010
Магистральные								
- большой (240 - 300 мест)		Ил-96-300	12	1	1	1	1	8
		Ил-96М	3	0	1	0	0	2
- средней (160 - 200 мест)		Ту-204(-100)	16	1	1	2	2	10
		Ту-214	30	1	2	2	2	23
- умеренной (120 - 160 мест)		Ту-154М	13	1	1	1	1	9
		Ту-234	39	0	1	2	2	34
- малой (80 - 120 мест)		Як-42Д(90)	4	1	1	1	1	0
		Ту-334-100	30	0	2	3	5	20
		Ту-334-200	47	0	0	0	0	47
Итого магистральных:			194	5	10	12	14	153
Региональные								
- большой (70мест)								
с ТРДД		Новый региональный	30	0	0	0	0	30
с ТВДД		Ил-114(-100), Ан-140-230	28	0	0	2	3	23
- средней (50 мест)								
с ТРДД		Ту-324	70	0	0	3	7	60
с ТВДД		Ан-140, Ил-114, Ил-112В	84	0	2	4	9	69
- малой (30 мест)								
с ТРДД		Модификация Ту-324	14	0	0	0	0	14
с ТВДД		Ан-38-100(120), С-80	80	3	4	6	10	57
Итого региональных:			306	3	6	15	29	253
Всего пассажирских самолетов:			500	8	16	27	43	406

В целом, на настоящий момент авиапромышленности удается следовать предложенной программе, однако количество приобретенных ВС по типам варьируется, поскольку темпы работы разработчиков и сертификации новых типов отстают от возможностей компаний.

По оценкам ГосНИИ ГА потребность в новых самолетах типа Ту-154М и Ту-324 в период до 2015 года составит, вероятно, 112 единиц, Ту-334/Як-42Д – 149 единиц, Ту204/214 – 103 единицы, Ту-324 – 121 единица.

5. Оценка потребностей отечественных авиакомпаний.

Представленное ниже распределение перспективных объемов перевозок по дальности полета и рейсовой интенсивности пассажиропотока определяет требуемую провозную мощность парка самолетов. Ее сегментация по типам ВС определяется объемом рационального применения самолетов с учетом типовых компоновок и коэффициента занятости пассажирских кресел.

Вариант распределения пассажирооборота (млн. пкм)
по диапазонам дальности перевозок и средней загрузки рейсов

Самолеты на 20-50 мест.

Загрузка рейса, чел.	Диапазоны дальности перевозок, км.								
	250-500	500-750	750-1000	1000-1250	1250-1500	1500-2000	2000-2500	2500-3000	3000-3500
6-10			131						
10-14	41	139	319	115					
14-18	27	114	96	458	583				
18-22	33	65		448	474	1339			
22-26	0	105				716	1230		
26-30	50	132				282	897	1150	
30-34	39	36	76		47	154	58	1186	898
34-38	64	47	136	50		118	137	156	1298

Самолеты на 50-100 мест.

Загрузка рейса, чел.	Диапазоны дальности перевозок, км.						
	500-750	750-1000	1000-1250	1250-1500	1500-2000	2000-2500	2500-3000
38-42	171	129	53	121	390	220	83
42-46	207	82	64		292	422	196
46-50	454	225	222	77	81		
50-54	422	205	83	84	180		
54-58		192	718	108	309		
58-62		476	575		455		
62-66			1003	588	355	463	

Загрузка рейса, чел.	Диапазоны дальности перевозок, км.					
	3000-3500	3500-4000	4000-4500	4500-5000	5000-5500	5500-6000
34-38		461				
38-42		946	342			
42-46	317	114	838	220		
46-50			137	901	257	
50-54					552	180
54-58		152				419
58-62	147					196
62-66	304	163				

Самолеты на 50-120 мест.

Загрузка рейса, чел.	Диапазоны дальности перевозок, км.							
	500-750	750-1000	1000-1250	1250-1500	1500-2000	2000-2500	2500-3000	3000-3500
66-70			290	842	1413	403	427	
70-74		810	1970	1751	1368	359	174	335
74-78		910		722	537	404	609	198
78-82			862		1916	998		
82-86				1003	3995	649		529
86-90						2519		
90-120	1580	1600		3604	1318	8798	13172	7972

Загрузка рейса, чел.	Диапазоны дальности перевозок, км.							
	3500-4000	4000-4500	4500-5000	5000-5500	5500-6000	6000-6500	6500-7000	7000-7500
54-58						427		
58-62						248	400	
62-66							755	273
66-70								401
70-74								273
74-78	207							
86-90		287	292			316		
90-120	2316	842	2257	579			384	

Самолеты вместимостью более 120 мест.

Загрузка рейса, чел	Диапазоны дальности перевозок, км.							
	1250-1500	1500-2000	2000-2500	2500-3000	3000-3500	3500-4000	4000-4500	4500-5000
120-150	2356	2564			2709			
150-200			4044	4056				

Загрузка рейса, чел	Диапазоны дальности перевозок, км.						
	5000-5500	5500-6000	6000-6500	6500-7000	7000-7500	7500-8000	более 8000
66-70						517	
70-74						744	188
74-78							518
78-82						300	331
82-86							268
86-90							380
90-120						910	2800
120-150					954	1575	918
150-200						2601	

Результаты комплексного исследования конъюнктуры авиарынка позволили установить, что до 2015 года российский парк будет нуждаться в пополнении 395 магистральными ВС, т.е. среднегодовой выпуск должен составлять 26 ВС. По региональным самолетам средняя потребность прогнозируется на уровне 20 штук в год. При этом рациональный состав коммерческого парка в 2015 году по численности не будет превышать парк сегодняшнего дня, но значительно изменится по структуре в связи с различной динамикой развития сегментов рынка и повышением требований к качеству перевозок. Однако своеобразие текущего периода состоит в том, что в продлении ресурсов авиационной техники заинтересованы все субъекты российского авиарынка. Ожидаемая динамика выбытия самолетов из эксплуатации определяется на основе исследования ресурсного состояния парка и возможностей продления ресурсов самолетов, а также существующих тенденций списания авиатехники. При этом учитывается, что авиакомпании, занимающие разные позиции на рынке, реализуют неодинаковые стратегии управления ресурсом устаревшего парка самолетов. В крупных авиакомпаниях уже доминирует выбытие самолетов из парка в связи с экономической нецелесообразностью продолжения их эксплуатации.

Самый трудный для авиакомпаний период падения объема авиаперевозок закончился. В 2000 году объемы стабилизировались, показывая положительную динамику в последующие годы.

Показатели деятельности авиакомпаний в 2002-2003г.г.

Показатель работы по видам сообщений	Единица измерения	2002г.	2003г.	% к соотв. периоду прошлого года
Пассажиروоборот		64,71	71,14	109,9
Международные	млрд.пас. км.	32,21	35,46	110,1
Внутренние		32,50	35,68	109,8
Перевозки пассажиров				
	млн. чел.	26,52	29,42	110,9
Международные		11,08	12,31	111,2
Внутренние		15,44	17,11	110,8
Процент занятости пассажирских кресел				
	%	68,7	71,1	+2,4
Международные		70,7	72,5	+1,8
Внутренние		66,9	69,7	+2,8

Более медленное развитие показателей деятельности авиакомпаний, начиная с 2002 года, связано фактически с потерей некоторых секторов рынка, - в частности, на европейских маршрутах из-за вывода из эксплуатации самолетов Ту-134 и большинства модификаций Ту-154. В 2002 – 2003 годах налет на 1 среднесписочный магистральный самолет составлял: Ту-204 – 1454 часов, Ту-154М – 1329, Ту-134 - 931, Ту-154 – 629, Як-40 – 332 часа.

Таким образом, принимая во внимание дороговизну авиатехники нового поколения, можно сделать вывод, что Ту-154М – относительно новый самолет с дальностью полета (диапазон 700-3500 км) и другими характеристиками, наиболее полно соответствующими потребностям внутреннего и международного рынков, с располагаемой технической базой является наиболее востребованным отечественными авиакомпаниями. В 2003 году в государственном реестре было зарегистрировано около 188 лайнеров данного типа - такое количество самолетов недостаточно для обслуживания всего авиационного сегмента пассажирских перевозок.

Авиакомпании-лидеры заинтересованы в приобретении техники нового поколения. По данным, опубликованным Минтрансом России, по подпрограмме "Гражданская авиация" в 2003 году авиакомпаниям России поставлено 16 воздушных судов на условиях лизинга, кредита и прямых закупок, а также 87 модернизированных магистральных воздушных судов. Первый опыт поставок ВС в рамках подпрограммы "Гражданская авиация" показал, что за 2002-2003 гг. поступление самолетов в парк авиакомпаний в целом вдвое превысило запланированный уровень. Однако вторичный рынок в поставках самолетов доминирует. Поэтому говорить о перспективе ввода в эксплуатацию значительного числа современных самолетов российского производства в течение ближайших 3-5 лет не приходится. При этом политика «протекционизма» российского авиапрома препятствуют импорту в Россию западных ВС, которые могли бы помочь российским авиаперевозчикам удержать завоеванный сегмент международного рынка.

Из этого можно сделать вывод, что в ближайшие несколько лет ВС Ту-154М, имеющие разрешение для полетов за границу, будут использоваться в международном секторе пассажирских перевозок, а основными лайнерами на ВВЛ будут ВС других модификаций Ту-154, имеющие большие ресурсные данные, чем ВС других типов отечественного производства.

Дополнительное расширение парка за счет поставок устаревших отечественных самолетов с внешнего вторичного рынка — явление временное. Приобретение поддержанных самолетов Ил-86, Ил-62М, Ту-154М, Ту-134, Як-40, Ан-24, Ил-18, Ил-76

нерационально, поскольку в существующем парке велика доля простаивающих самолетов тех же типов.

Таким образом, большинство авиакомпаний заинтересованы в интенсивной эксплуатации капитально отремонтированных, с полными межремонтными ресурсами комплектующих изделий, с полностью выполненными в соответствии с официальными эксплуатационными бюллетенями техническими мероприятиями, в состоянии полной летной годности самолетов типа Ту-154, предоставляемых этой авиакомпанией 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 2004 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. Плодотворное сотрудничество Компании и ее партнеров в 2004 году позволит повысить ее прибыльность и существенно увеличить отдачу на капитал.

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 «Кавминводываиа» и др. В 2003 году компания заключила контракт на поставку Ту-204-300 для авиакомпании «Трансаэро», лизинг 6 Ил 96-30 и контракт на постройку Ту-204 для компании «КрасЭйр» по подписанному ранее соглашению о приобретении 6 самолетов этого типа в лизинг сроком на 15 лет. Как видно из номенклатуры воздушных судов, «Ильюшин Финанс Ко» в своей деятельности использует подавляющую долю государственных бюджетных средств. (Общая стоимость сделок 1,8 млрд долл. США.). (информация с официального сайта компании: www.ifk-leasing.com).

«Авиационная лизинговая компания «Туполев». Основной сферой деятельности является финансовый и оперативный лизинг пассажирских и грузовых судов типа Ту-204, транспортных самолетов Ан-124-100 «Руслан», запасных частей к ним, а также оборудования для обслуживания самолетов. Разработка и реализация схем финансирования и осуществления лизинговых сделок с оптимизацией экономических интересов участников. (информация с сайта: www.maks.ru)

ООО «Интерлизинг» было создано 15 июля 1999 г. и зарегистрировано 13 августа 1999г., свидетельство о государственной регистрации № 92574. Единственным учредителем ООО «Интерлизинг» является ОАО «Международный банк Санкт-Петербурга». Основным видом деятельности компании являются услуги по лизингу автотранспорта, специализированной строительной-дорожной техники, производственного

оборудования, авиатехники. Дополнительным видом деятельности является проведение операций с ценными бумагами. Финансирование лизинговых операций происходит за счет кредитов ОАО «Международный банк Санкт-Петербурга», а также «Уралосибирского банка» и «Газпром банка». Общий объем лизингового портфеля по состоянию на начало 2003 года превысил 1,3 млрд. руб. В течение 2003 года компания приобрела оборудования на 19 млн. долл., из них 7 млн. – поставка самолетов Ту-154 и Ту-134. (информация с официального сайта: www.ileasing.ru).

«Финансовая Лизинговая Компания» (FLC) - работает с 1997 года. Основной вид деятельности – авиастроение и лизинг современных воздушных судов. Компания уже осуществила сделку по передаче в лизинг хабаровской авиакомпании "Дальавиа" двух самолетов Ту-214, произведенных на КАПО им. Горбунова. Кроме того, FLC представил проект лизинга этих авиалайнеров и на федеральный конкурс авиализинговых проектов. Уставный капитал FLC в настоящий момент составляет 1,5 млрд. руб. В мае FLC и ФГУП КАПО им. С.П. Горбунова заключили договор купли-продажи 4-х самолетов Ту-214 (RA-64510, RA-64512, RA-64513 и RA-64515). Срок поставки - в течение 2004 года. (информация с сайта: www.maks.ru).

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 61 единицу, из них 26 Ту-154М и 35 Ту-154Б (всех модификаций). Объем лизинговых платежей составляет до 50 миллионов долларов 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, - крупные корпорации, использующие схемы лизинга для оптимизации внутрикорпоративных расходов и решения социальных и логистических задач (АПРОСА, Востокгазпром ЗАО – по 1,67%), хозяйствующие субъекты, являющиеся ремонтными предприятиями гражданской авиации либо аффилированными с ними (ОАО «411 завод ГА» – 5,36%, ОАО «ВАРЗ-400» – 1,67%), административно–территориальные образования, решающие в первую очередь социальные задачи и задачи управления государственным имуществом (Российская Федерация - 8,93%, Хакасия, Татарстан, Ханты-Мансийский АО, Ямало–Ненецкий ОА – по 5,36%, Администрация г.Когалым и МГИ Дагестана – по 1,67%), действующие авиакомпании, имеющие свидетельство эксплуатанта, а также авиакомпании, находящиеся в состоянии банкротства либо покидающие рынок перевозок воздушными судами типа Ту-154 (Байкал – 5,36%, Челябинское авиапредприятие, Томское ФГАП, Тюменские авиалинии – по 3,57%, Калининградавиа, Омскавиа, Аэрокузбасс - по 1,67%). На долю собственно лизинговых компаний приходится, по нашей оценке, 46,46% (на 1,78% выше показателей 2002 года) всего рынка лизинга воздушных судов типа Ту-154 и, в том числе, 51,42% рынка лизинга воздушных судов типа Ту-154Б (различных модификаций).

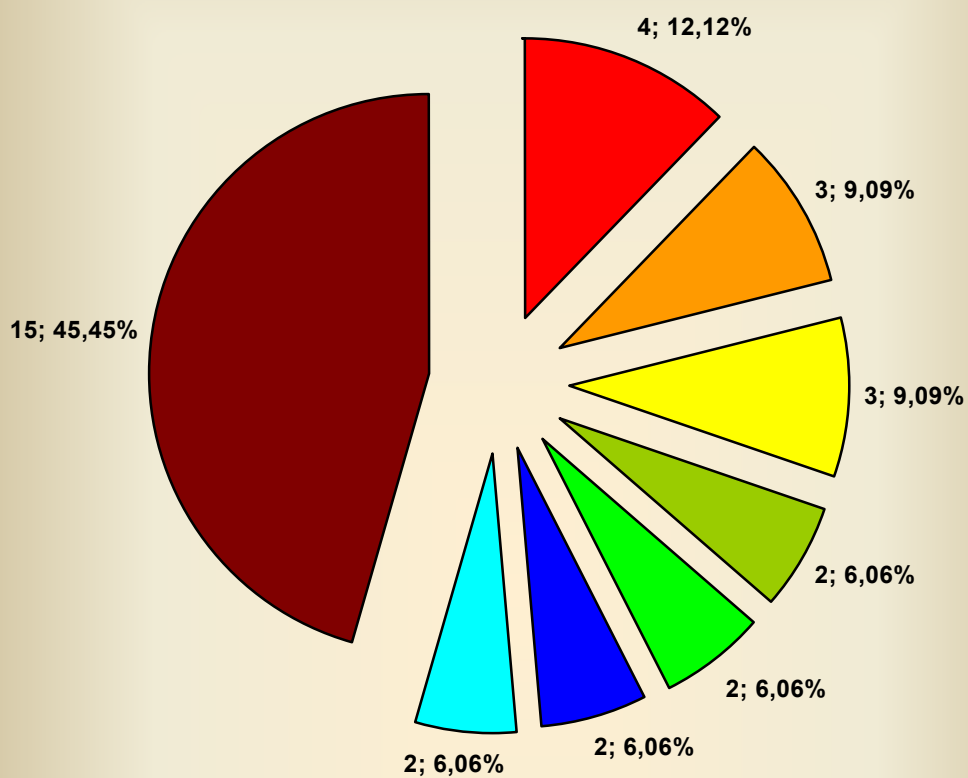
ЗАО «ПИФК «Авиализинг» было образовано в сентябре 2001 года и представляет собой самостоятельную финансовую структуру, специализирующуюся в области лизинга воздушных судов, тяготеющую к группе компаний «Авиализинг». Приоритетное направление деятельности - лизинг самолетов отечественного производства 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. Имеющиеся у Компании конкурентные преимущества позволили за год стабилизировать положение на данном рынке и занять долю рынка лизинга воздушных судов типа Ту-154Б в объеме 6,06% (2002 год - 5,71%). По нашим прогнозам, в 2004 году доля Компании на данном рынке будет составлять 8,86%.

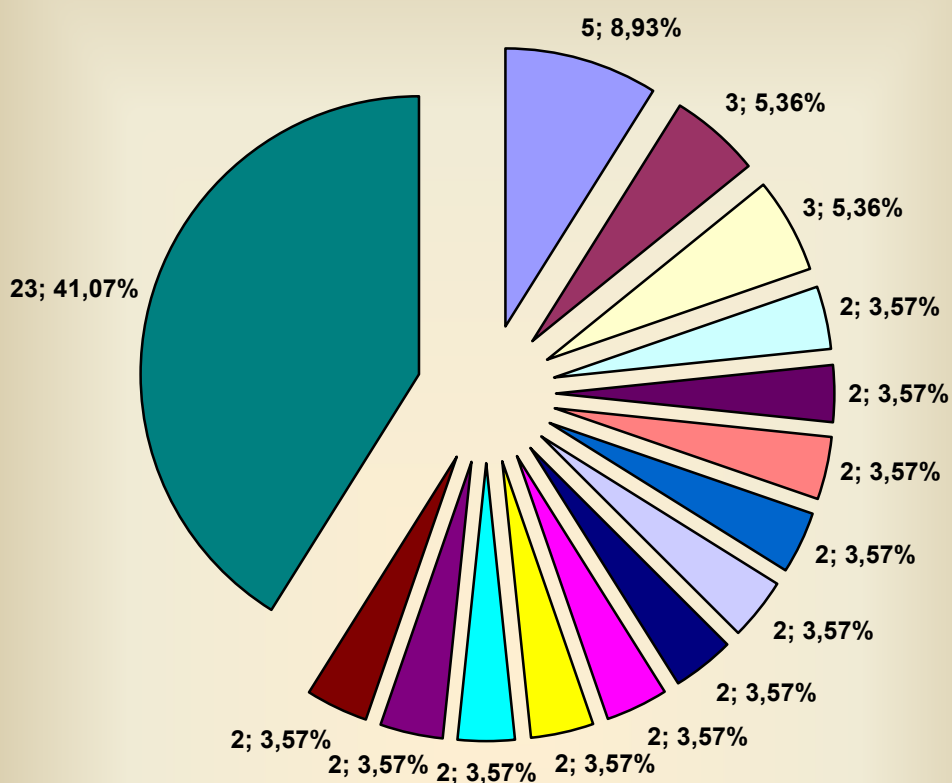
С момента создания в 2001 году Компания успешно использует как схему лизинга, так и схему долгосрочной аренды воздушных судов типа Ту-154, фактически выдерживая серьезную конкуренцию в своем сегменте рынка, поскольку компанией применяется организационно-финансовая схема поставки самолетов (в состоянии полной летной годности) в авиакомпанию, максимально облегчающая дорогостоящий процесс получения самолетов, с учетом реальных условий, существующих у эксплуатантов.

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



- Российская Федерация
- Завод 411ГА
- Северлизинг
- Авиализинг ПИФК ЗАО
- Байкал
- Интерлизинг-Авиа ООО
- Тюменские авиалинии
- 15 компаний, сдающих в лизинг по одному воздушному судну

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



- Российская Федерация
- Байкал
- Завод 411ГА
- АСВО Investments Ltd
- Авиализинг ПИФК ЗАО
- Братскавиапром ЗАО
- Интерлизинг-Авиа ООО
- Сиал-Лизинг
- Татарстан
- Томское ФГАП
- Тюменские авиалинии
- Хакасия
- Ханты-Мансийский АО
- Челябинское АП
- 23 компании, сдающих в лизинг по одному воздушному судну

8. Хозяйственная и операционная деятельность Компании в 2003 году.

Компания продолжала осуществлять свою деятельность на рынке лизинга воздушных судов российского производства типа Ту-154Б, расширяя занимаемую ею нишу на этом рынке. Одновременно прорабатывались проекты восстановления и лизинга воздушных судов типа Ту-154М. Внимание Компании было сконцентрировано на сегменте потребителей - перспективных, быстроразвивающихся авиакомпаниях, имеющих значительный собственный парк среднемагистральных воздушных судов и способных своевременно осуществлять лизинговые платежи.

В 2003 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 2003 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 НК-8-2У для самолетов типа Ту-154Б и подрядчик по осуществлению капитальных ремонтов указанных двигателей.
- ОАО «Научно-производственное объединение «Сатурн» (г. Рыбинск) – поставщик двигателей Д-30КУ-154 для самолетов типа Ту-154М и подрядчик по осуществлению капитальных ремонтов указанных двигателей.
- ОАО «Завод 411 Гражданской авиации» (г. Минеральные Воды) и ОАО «Авиакор – авиазавод» (г. Самара) – поставщики планеров самолетов типа Ту-154Б, Ту-154М и подрядчики по осуществлению капитальных ремонтов указанных планеров и доработок по приведению самолетов в состояние полной летной годности в соответствие 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.

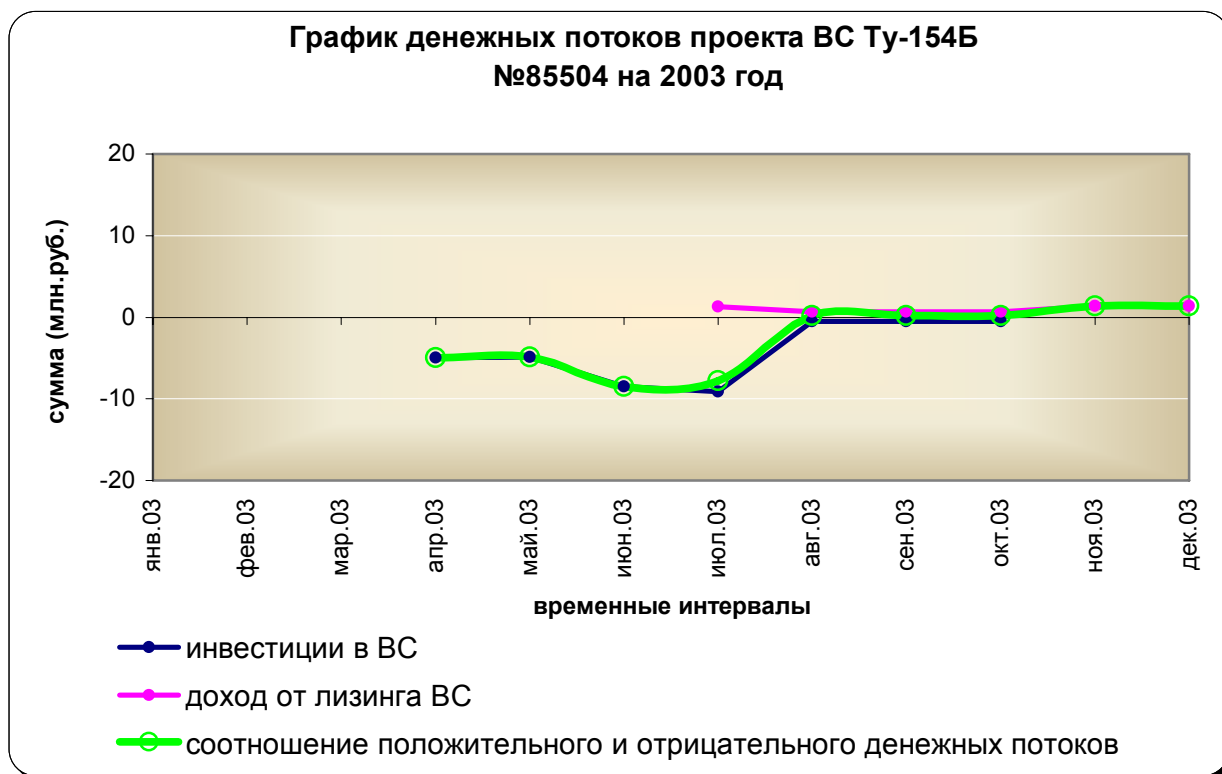
Именно в долгосрочном сотрудничестве с солидными партнерами менеджмент Компании видит залог успешного развития выбранной стратегии бизнеса.

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;
- доработку самолетов согласно требованиям ICAO для обеспечения полетов на международных воздушных линиях, с установкой соответствующего дополнительного оборудования и доработкой существующего, в том числе доработку двигателей Д-30КУ-154 в части шумопоглощения в соответствии с главой 3 ICAO;
- 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.

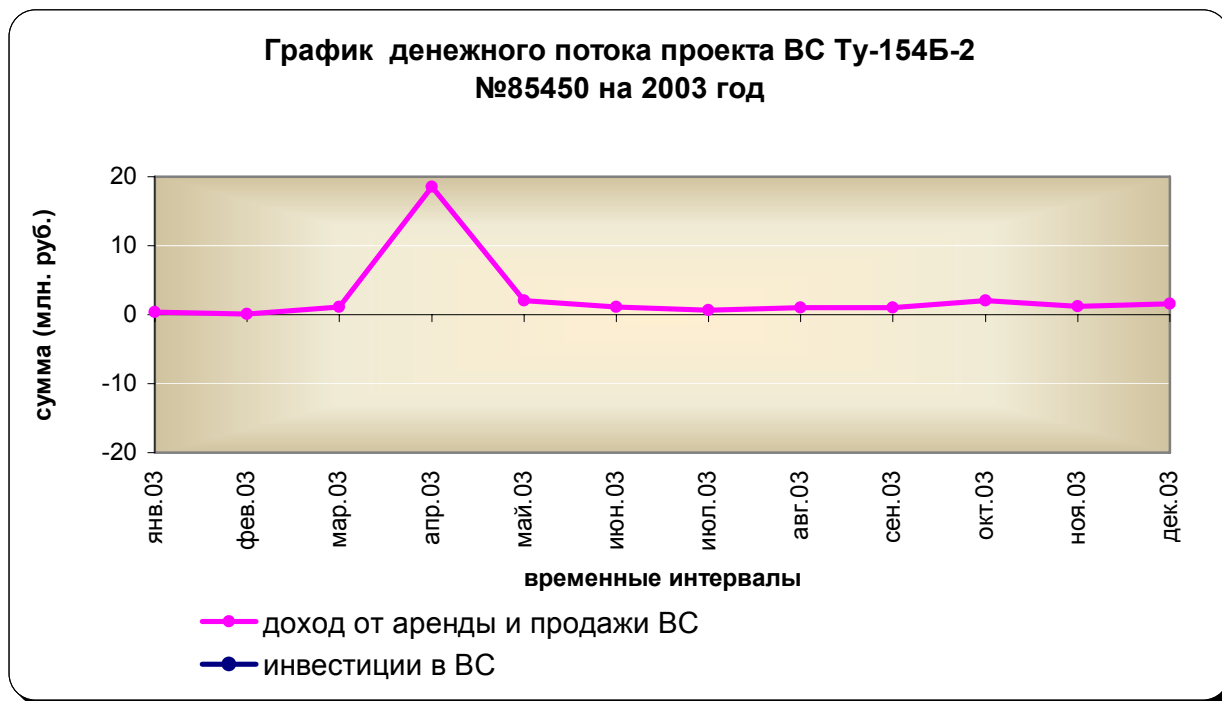
Очередным проектом Компании стало воздушное судно Ту-154Б, бортовой номер 85504. Для реализации указанного проекта в 2003 году заключен ряд сопутствующих договоров: с ОАО «Завод 411 Гражданской Авиации», который осуществил весь комплекс работ по восстановлению воздушного судна и установке комплекта двигателей; с ОАО «Уральский завод гражданской авиации» - поставщиком маршевых двигателей. Полностью восстановленное воздушное судно, доведенное до состояния полной летной годности, с полностью восстановленными межремонтными ресурсами было передано в лизинг нашему постоянному партнеру – ОАО «Авиакомпания «UTair».

В процессе реализации проекта Компания использовала созданную в 2002 году 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.

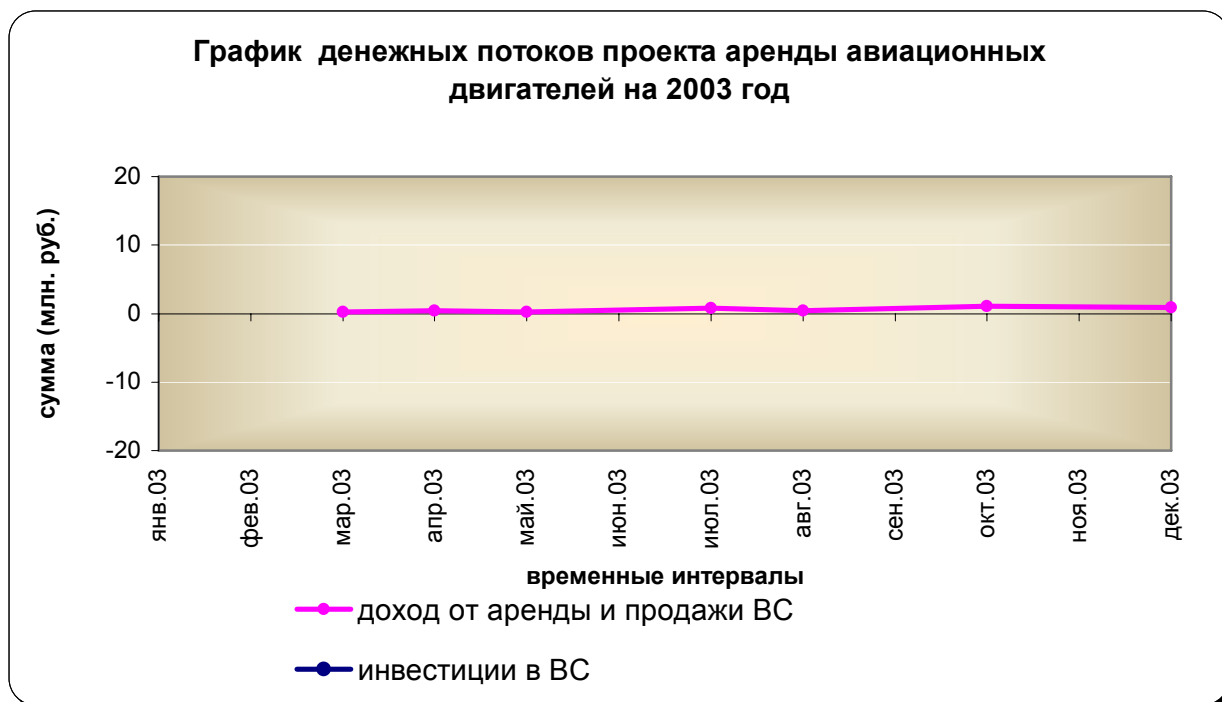


Вторым проектом, реализация которого была осуществлена в 2003 году, стала продажа воздушного судна Ту-154Б-2, бортовой номер 85450, которое в 2002 году прошло капитальный ремонт и модернизацию и успешно эксплуатировалось в ГУП Авиакомпания «Башкирские авиалинии». ВС было передано для эксплуатации в авиакомпанию ФГУП «Пермские авиалинии».

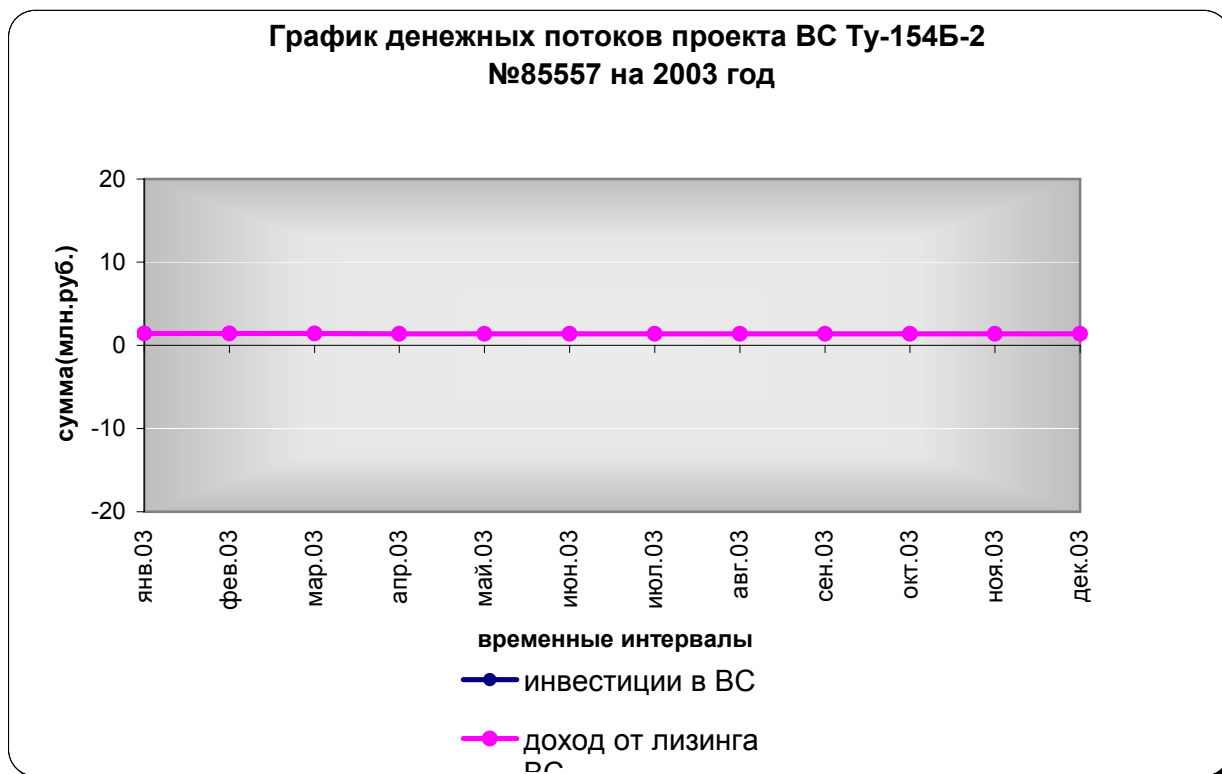
При реализации указанного проекта успешно, в интересах обеих сторон, продолжилось сотрудничество с давним деловым партнером Компании – ФГУП «Пермские авиалинии».



Дальнейшим шагом в этом сотрудничестве явилась передача в аренду ФГУП «Пермские авиалинии» комплекта авиадвигателей НК-8-2У для воздушного судна Ту-154Б.



В 2003 году продолжилась дальнейшая реализация проекта эксплуатации воздушного судна Ту-154Б, бортовой номер 85557, в авиакомпании «UTair».



В результате развертывания операционной деятельности в Компании в 2002 - 2003 годах сложился технологический процесс, менеджмент получил значительный практический опыт, были выявлены основные факторы риска.

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

- потенциальный риск неплатежа авиакомпаний – арендаторов воздушных судов, с чем Компания столкнулась при работе с ГУП Авиакомпания «Башкирские авиалинии», погашение их долга потребовало значительных усилий менеджеров Компании;
- 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 регулируемыми органами решения о временной приостановке эксплуатации всех либо какой-то части 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 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

- авиакомпания - эксплуатанты, максимально сокращая сроки устранения обнаруженных в ходе эксплуатации недостатков, дефектов и выходов из строя узлов и агрегатов;
- непрерывный экономический мониторинг.

В целом 2003 год характеризовался активным продолжением операционной деятельности Компании в своем сегменте рынка. Весь комплекс проводимых мероприятий потребовал привлечения дополнительных объемов капитала для обеспечения текущей операционной деятельности Компании, и, тем не менее, благодаря достаточно высокому уровню прибыльности Компании (см. графики), 2003 финансовый год завершён с прибылью более 4 млн. рублей. Этому также способствовали мероприятия, проведенные 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.

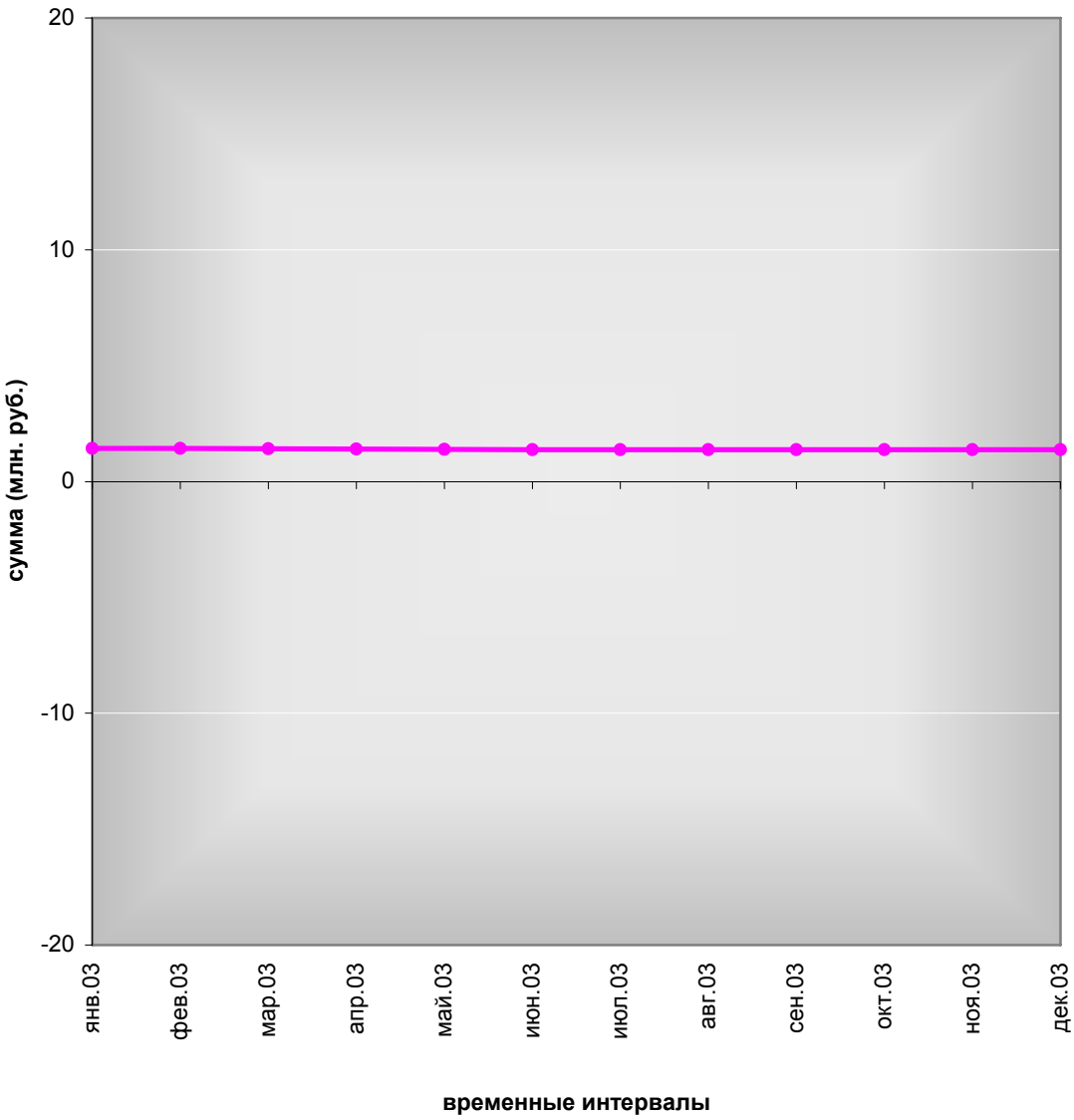
Весь комплекс проведенных мероприятий позволил не только повысить экономическую эффективность операционной деятельности Компании, но и устранить имевшийся на 1 января 2003 года явный дисбаланс экономических показателей, вызванный получением в 2002 году значительных заемных капиталов.

Достаточно успешно в 2003 году проводилось сопровождение проектов эксплуатации воздушных судов и авиадвигателей в авиакомпаниях, что позволило свести к минимуму вынужденные простои воздушных судов. Среднемесячные налеты воздушных судов составили: 118 часов – Ту-154Б б/н 85557, 115 часов – Ту-154Б б/н 85504 и 110 часов по двигателям НК-8-2У, что значительно выше средних показателей в авиакомпаниях России.

9. Перспективы развития Компании.

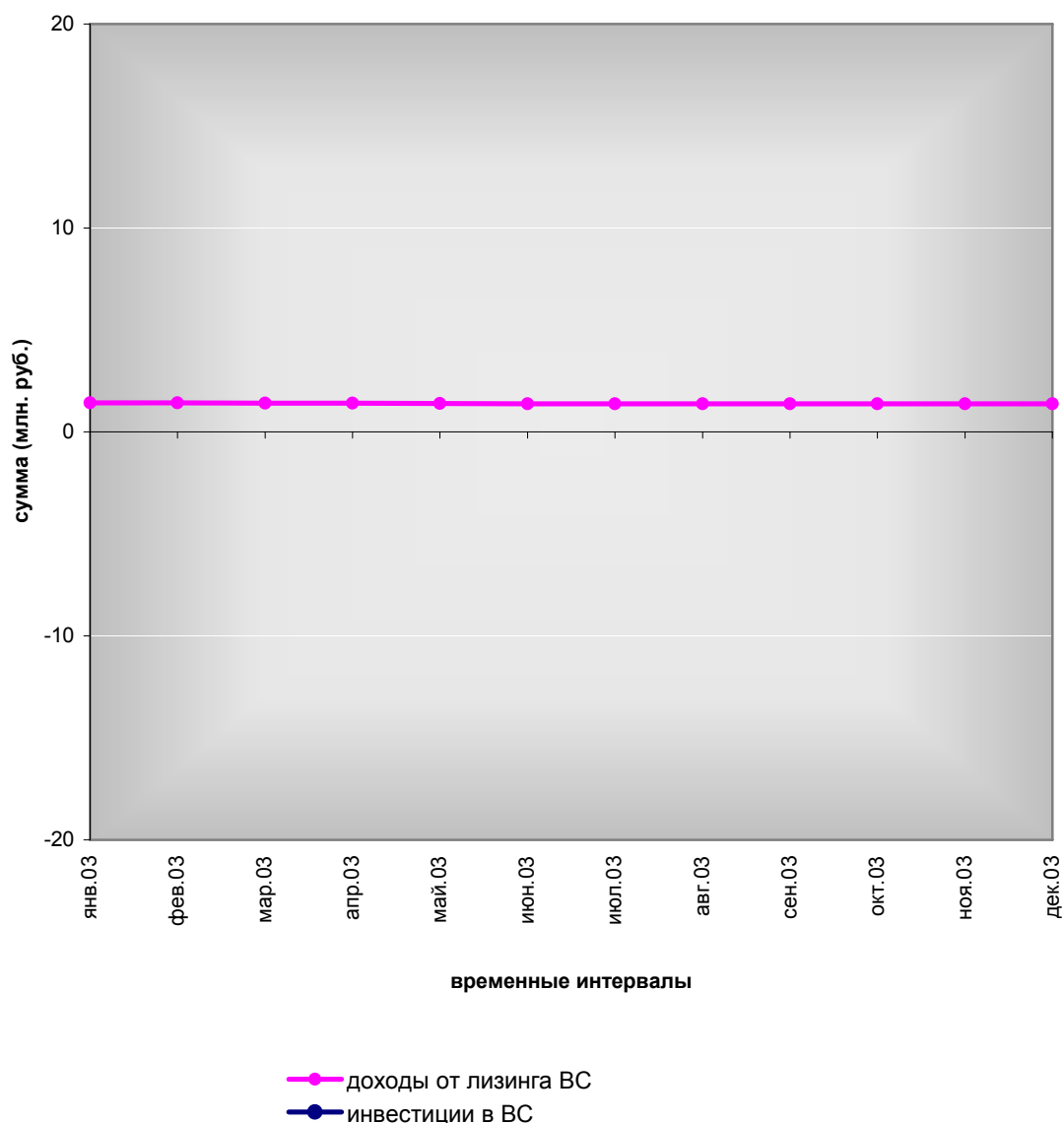
Совокупность приведенных выше факторов доказывает логичность выбора Компанией программы по модернизации парка воздушных судов типа Ту-154 и эффективность структуры лизинговых схем, которые позволили ей занять лидирующее положение в своем сегменте рынка авиационной техники. Бизнес Компании надежен и стабилен 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 2004 год (ВС № 85504 и ВС № 85557), а также расширяем деятельность в своем сегменте рынка.

Прогноз денежного потока проекта ВС Ту-154Б-2
№85557 на 2004 год



● доходы от лизинга ВС
● инвестиции в ВС

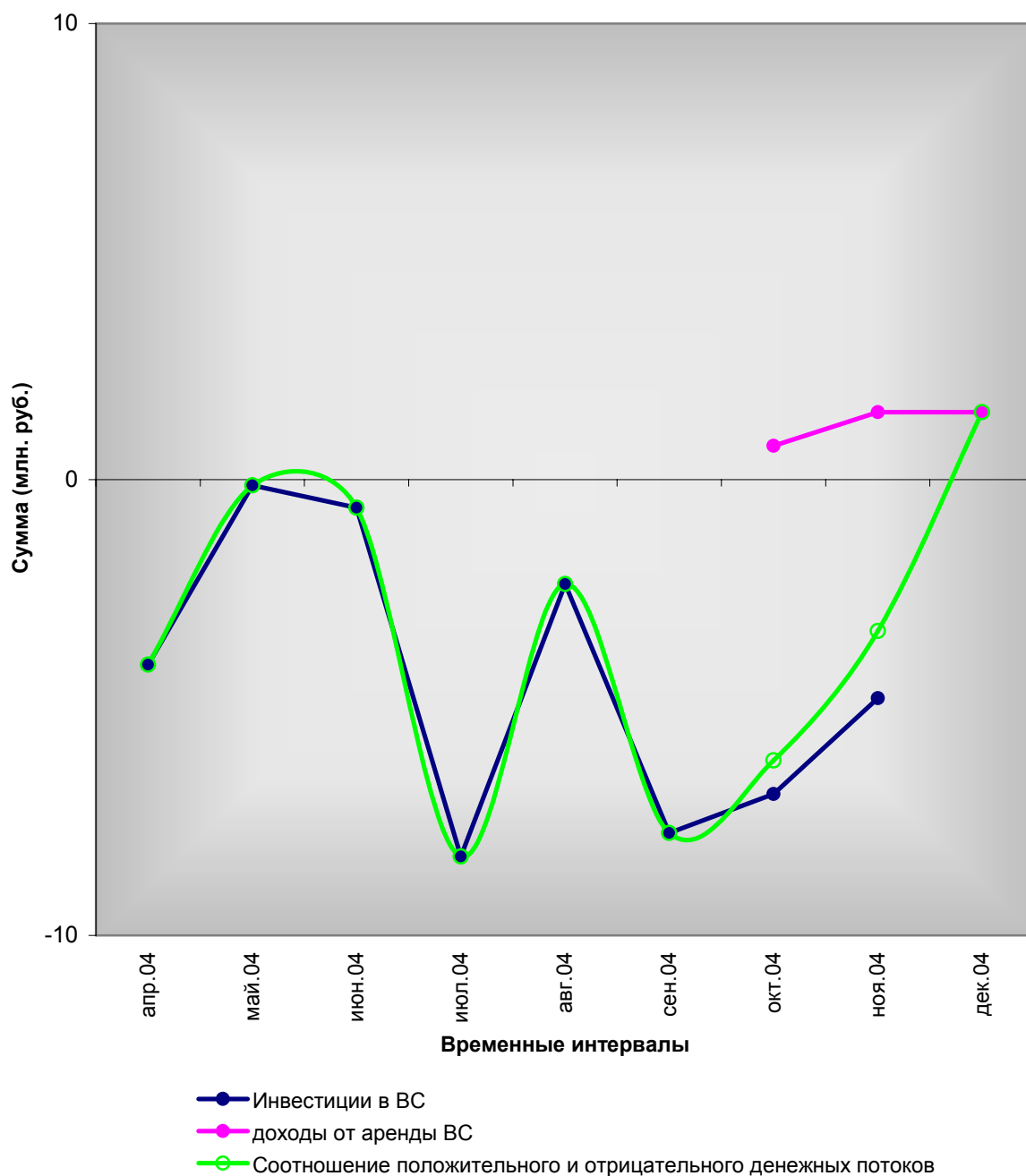
**Прогноз денежного потока проекта ВС Ту-154Б-2
№85504 на 2004 год**



В планах Компании на 2004 год – покупка планера воздушного судна Ту-154Б № 85550 и маршевых двигателей, капитальный ремонт, приведение в состояние полной летной годности. После окончания ремонта (октябрь-ноябрь) передача ВС в аренду.

Не имея свободного доступа 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-2 №85550



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. Мы не исключаем, что вступление Российской Федерации в ВТО может существенно изменить ситуацию на рынке лизинга воздушных судов. Адекватный ответ этому мы видим в максимальном повышении эффективности экономической деятельности Компании.

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

- поддержании высоких темпов развития;
- сбалансированных и оптимальных заимствованиях на рынке капитала;
- совершенствовании систем корпоративного управления.

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%
Вассерман Владимир Яковлевич	0%
Дмитриев Петр Матвеевич	0%

Генеральный директор ЗАО "ПИФК "Авиализинг" – Киндеркнехт Владимир Викторович, дата рождения – 13.12.1950 года, с 1973 по 1997 год работал на моторостроительном заводе им. Свердлова (ОАО "Пермские моторы"), с 1994 по 1997 год – генеральный директор ОАО "Пермские моторы", с 2001 года – генеральный директор ЗАО "ПИФК "Авиализинг".

Коллегиальный исполнительный орган управления в компании не сформирован.

11. Финансовые показатели за отчетный период.

Уставный капитал Компании составляет 5.000.000,00 рублей. Акционерами Компании по состоянию на 01 января 2004 года являются: ООО консалтинговая компания «УРАЛ КОНСАЛТИНГ» - 99% доли в уставном капитале компании, ЗАО «Авиа Консалтинг» - 1% доли в уставном капитале компании.

Выручка от реализации услуг в 2003 году составила - 26.608.878,03 руб., в частности:

- аренда ТУ-154 №85557 - 13.780.292,95 руб.,
- аренда ТУ-154 №85504 - 8.843.170,28 руб.,
- аренда авиадвигателей НК-8-2У - 3.706.450,34 руб.,
- аренда ТУ-154 №85450 - 155.906,95 руб.,
- аренда ЯК-40 №87418 - 123.057,51 руб.

Операционные доходы в 2003 году составили 30.514.848,45 руб., в том числе:
-от реализации основных средств - 27.108.333,34 руб.,
-от реализации ценных бумаг (векселей) - 3.144.041,10 руб.

Внереализационные доходы в 2003 году составили 314.077,42 руб.

Заемных средств в 2003 году погашено на сумму 19.673.655,37 руб.

Прямые расходы компании, связанные с основным видом деятельности, составили всего - 30.585.592,31 руб., в том числе:

- расходы на оплату труда - 3.076.638,91 руб.,
- начисленная амортизация основных средств - 22.258.430,60 руб.,
- отчисления ФОТ (Единый социальный налог) - 1.008.827,53 руб.,

- материальные расходы - 540.899,62 руб.

Операционные расходы составили всего - 20.580.272,84 руб., в том числе:

- остаточная стоимость основных средств - 13.136.492,70 руб.,

- начисленные проценты по векселям – 2.564.998,17 руб.,

- налоги и сборы – 947.975,04 руб.

Внереализационные расходы составили всего - 135.577,51 руб.

Убыток от реализации по основному виду деятельности в 2003 году составил - 3.971.883,94 руб.

Прибыль отчетного периода составила - 6.141.191,58 руб.

Чистая прибыль 2003 года равна 4.564.911,37 руб.

Балансовая стоимость основных производственных фондов (основных средств) - 24.065.608,38 руб., в том числе:

- воздушное судно ТУ-154Б № 85557 – 16.947.218,06 руб.,

- воздушное судно ТУ-154Б № 85504 – 9.929.385,54 руб.,

- помещение офиса (2 этажа общей площадью 500 м2 в 12 этажном здании в центре г. Перми) – 2.315.371,98 руб.,

- служебные автомобили (2 шт.) – 710.416,51 руб.

Дебиторская задолженность на конец 2003 года составила 1.920.817,71 руб., в том числе:

- покупатели и заказчики - 1.779.840,43 руб.

Просроченной дебиторской задолженности нет.

Краткосрочные финансовые вложения - 3.824.297,40 руб.

Кредиторская задолженность на конец 2003 года составляет 4.615.200,09 руб., в частности:

- поставщики и подрядчики - 594.657,63 руб.,

- задолженность по налогам и сборам - 921.464,68 руб.

Задолженность по займам и процентам по ним – 35.486.990,71 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: полностью восстановленного воздушного судна Ту-154Б, бортовой номер 85504, – продавцом выступил "Завод 411 ГА"; комплекта авиационных двигателей с необходимым запасом ресурсов – продавцом выступил "Уральский завод гражданской авиации". Заключен и в 2003 году действовал договор лизинга с авиакомпанией-эксплуатантом воздушного судна Ту-154Б, бортовой номер 85504, – ОАО Авиакомпания "UTair".

Заключены и исполнены договоры купли-продажи: принадлежащего Компании воздушного судна Ту-154Б, бортовой номер 85450, и принадлежащего Компании воздушного судна ЯК-40, бортовой номер 87418, – покупателем обоих судов выступил стратегический партнер Компании – ФГУП "Пермские авиалинии". Заключен и в 2003 году действовал договор аренды комплекта авиационных двигателей для воздушного судна Ту-154Б – арендатором также выступило ФГУП "Пермские авиалинии". 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;
-признаваемые в соответствии с ФЗ «Об акционерных обществах» сделками, в совершении которых имеется заинтересованность.

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 2003 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.

Правовое управление Компании в соответствии с Постановлением Правительства РФ №28 от 18.01.2003г. "Об утверждении положения о постановке на учет в комитете РФ по финансовому мониторингу организаций, осуществляющих операции с денежными средствами или иным имуществом, в сфере деятельности которых отсутствуют надзорные органы" и Приказом Комитета РФ по финансовому мониторингу №10 от 03.02.2003г. "Об утверждении временных рекомендаций по отдельным положениям правил внутреннего контроля, разрабатываемых организациями, совершающими операции с денежными средствами или иным имуществом, в целях противодействия легализации (отмыванию) доходов, полученных преступным путем, и финансированию терроризма" осуществляет деятельность по разработке и осуществлению мероприятий по предотвращению использования Компании для легализации доходов, полученных преступным путем.

В полном соответствии с финансовыми результатами хозяйственной деятельности в 2003 году Советом директоров принято решение: рекомендовать общему собранию акционеров не выплачивать дивиденды за 2003 год, прибыль направить на следующие цели:

- обязательное отчисление с чистой прибыли в резервный фонд в размере 5 % в соответствии с п.11.2 Устава Общества;
- отнесение чистой прибыли на покрытие убытков прошлых лет;
- оставшуюся часть чистой прибыли оставить в распоряжении Общества.

13. Сведения о выпущенных Компанией ценных бумагах.

Компанией по состоянию на 2003 год 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: 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: на момент государственной регистрации Компании – 25 сентября 2001 года все акции распределены среди учредителей.
- 5.3. Цена размещения одной ценной бумаги выпуска:
акции размещены по номинальной стоимости – 1 000 рублей за одну штуку.
- 5.4. Условия и порядок оплаты ценных бумаг выпуска:
при приобретении ценных бумаг выпуска предусмотрена форма оплаты деньгами.
- 5.5. Выпуск ценных бумаг зарегистрирован распоряжением Регионального отделения ФКЦБ РФ в Приволжском округе от 26 февраля 2002 года №275.
- 5.6. Государственный регистрационный номер выпуска 1-01-17177-Р.

Структура распределения уставного капитала
на конец отчетного периода:

№ п/п	Акционер	Доля голосующих акций, принадлежащих акционеру (%)
1.	ООО консалтинговая компания "УРАЛ КОНСАЛТИНГ"	99
2.	ЗАО "Авиа Консалтинг"	1

Компанией в 2003 году выпущены следующие ценные бумаги – векселя:

1. Вид категория (тип) ценных бумаг: простые беспроцентные векселя.
2. Общая номинальная стоимость выпущенных векселей: 54.015.127,04 руб.
3. Погашенная задолженность по выпущенным векселям: 19.673.655,37 руб.

14. Итоги голосования на годовом собрании акционеров Компании за 2003 год.

На проведенном 11 июня 2004 года годовом общем собрании акционеров Компании за 2003 год были приняты следующие решения:

1. Утвержден годовой отчет, бухгалтерский баланс, счет прибылей и убытков Общества за 2003 год.
2. Принято решение не выплачивать акционерам Общества дивиденды за 2003 год.
3. Направить чистую прибыль за 2003 год на следующие цели:
 - обязательное отчисление с чистой прибыли в резервный фонд в размере 5 % в соответствии с п.11.2 Устава Общества;
 - отнесение чистой прибыли на покрытие убытков прошлых лет;
 - оставшуюся часть чистой прибыли оставить в распоряжении Общества.
4. Избран Совет директоров Общества в следующем составе:
 - Бадрин Николай Васильевич
 - Киндеркнехт Владимир Викторович
 - Кислухин Олег Леонидович
 - Новиков Виктор Юрьевич
 - Сопов Сергей Алексеевич
 - Чудинов Анатолий Аркадьевич
5. Ревизором Общества избрана Москаленко Юлия Владимировна.
6. Аудитором Общества утверждено ООО «Инвест-Аудит», 614007, г.Пермь, ул.Революции, 7-89. Лицензия на осуществление аудиторской деятельности № Е 004545 регистрационный № 195 от 27.06.2003г., выдана Министерством финансов РФ.

**15. Аудиторское заключение
по финансовой (бухгалтерской) отчетности
Закрытое акционерное общество
«Пермская инвестиционно-финансовая компания «Авиализинг»
за период с 1 января 2003 года по 31 декабря 2003 года**

Адресат:

Исполнительный орган закрытого акционерного общества «Пермская инвестиционно-финансовая компания «Авиализинг».

Акционеры закрытого акционерного общества «Пермская инвестиционно-финансовая компания «Авиализинг».

Аудитор:

Наименование: общество с ограниченной ответственностью "Инвест-Аудит"

Место нахождения: Россия, 614000, г. Пермь, ул. Ленина, 50

Государственная регистрация: Свидетельство о государственной регистрации № 2644 выдано Администрацией Ленинского района г.Перми 24 ноября 1994 года.

Лицензии:

- на осуществление аудиторской деятельности № Е 004545 регистрационный № 195 от 27 июня 2003 года, выдана Министерством финансов Российской Федерации сроком на пять лет;
- на осуществление работ, связанных с использованием сведений, составляющих государственную тайну Б 293417 регистрационный № 252 от 16 марта 2001 года, выдана Региональным управлением Федеральной службы безопасности России по Пермской области сроком на пять лет.

Членство в профессиональном общественном объединении, прошедшем аккредитацию при Минфине РФ:

ООО «Инвест-аудит» является членом Некоммерческого партнерства «Национальная федерация консультантов и аудиторов» в соответствии с решением общего собрания от 21 сентября 2000 года, свидетельство № 0097. Свидетельство об аккредитации профессионального аудиторского объединения при Минфине РФ № 5 выдано 17 июля 2002 года.

Аудируемое лицо:

Наименование: Закрытое акционерное общество «Пермская инвестиционно-финансовая компания «Авиализинг».

Место нахождения: Россия, 614000, г. Пермь, ул. Куйбышева, 47

Государственная регистрация: Свидетельство о государственной регистрации № 1025900892335 от 23 сентября 2002 года.

Мы провели аудит прилагаемой финансовой (бухгалтерской) отчетности закрытого акционерного общества «Пермская инвестиционно-финансовая компания «Авиализинг» за период с 1 января 2003 года по 31 декабря 2003 года включительно.

Финансовая (бухгалтерская) отчетность закрытого акционерного общества «Пермская инвестиционно-финансовая компания «Авиализинг» состоит из:

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

Ответственность за подготовку и представление этой финансовой (бухгалтерской) отчетности несет Исполнительный орган закрытого акционерного общества «Пермская инвестиционно-финансовая компания «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 2003 года и результаты финансовой (бухгалтерской) отчетности за период с 1 января 2003 года по 31 декабря 2003 года включительно.

"11" марта 2004 года
Генеральный директор
ООО "Инвест-Аудит"

Е.М. Богомолова

16. Отчет о проведении ревизии за 2003 год ЗАО «ПИФК «Авиализинг»

г. Пермь

16-20 февраля 2004г.

В соответствии с полномочиями, предусмотренными Уставом ЗАО «Пермская инвестиционно-финансовая компания «Авиализинг», ревизором Москаленко Ю.В. проведена годовая ревизия финансово-хозяйственной деятельности ЗАО «Пермская инвестиционно-финансовая компания «Авиализинг» за период с 01 января 2003г. по 31 декабря 2003г. Ревизия проводилась в соответствии с планом Совета директоров ЗАО «Пермская инвестиционно-финансовая компания «Авиализинг» с 16 февраля 2004г. по 20 февраля 2004г.

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 № 004545 регистрационный № 195 от 27.06.2003г.), 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 финансово-хозяйственной деятельности.

Прибыль отчетного года до налогообложения составила 6141 тыс. руб., в т.ч. прибыль по прочим операциям – 9933 тыс. руб., по внереализационным – 178 тыс. руб. Чистая прибыль отчетного периода составила 4565 тыс. руб.

Ревизором проверено соответствие ряда совершенных финансово-хозяйственных операций законодательству РФ 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» осуществлялась в соответствии с действующими в 2003 году законодательными актами.
2. Результаты проведенной проверки дают возможность сделать вывод о достоверности данных, содержащихся в годовом отчете Общества и годовой бухгалтерской отчетности за 2003 год.
3. Рекомендовать собранию акционеров – утвердить годовой отчет и годовую бухгалтерскую отчетность ЗАО «Пермская инвестиционно-финансовая компания «Авиализинг» за 2003 год.

Ревизор:

Ю.В.Москаленко

17. Инструменты фондового рынка.

Что сегодня в состоянии предложить наш фондовый рынок, какими его инструментами могут воспользоваться предприятия для привлечения финансовых ресурсов, размещения свободных средств?

Акции. Объем инвестиций в основной капитал за счет эмиссии акций остается на крайне низком уровне.

Экономический рост и увеличение спроса на инвестиционные ресурсы не сопровождаются появлением новых эмитентов в листингах бирж. По-прежнему остается не востребованным такой инструмент привлечения инвестиций, как первичное размещение акций на рынке ценных бумаг. Снижается и количество эмитентов, акции которых торгуются на биржах. Причины:

1. новые эмитенты не выходят на фондовый рынок;
2. снижается ликвидность рынка акций;
3. в общем росте объемов торговли более быстрыми темпами растут обороты на внешнем рынке, во многом это следствие того, что привлечение инвестиций на внешнем рынке для крупного бизнеса по-прежнему более выгодно, чем на внутреннем.

Корпоративные облигации. Рынок корпоративных облигаций – относительно молодой и активно развивающийся. Здесь происходит быстрое наращивание объемов, оборотов и числа эмитентов. Это связано с тем, что для инвесторов данный вид вложений является наиболее привлекательным. Причины:

1. минимальный риск, так как облигации обеспечиваются имуществом эмитента и имеют приоритет в удовлетворении претензий по ним;
2. высокий уровень финансовой ответственности эмитента за своевременную выплату процентов и суммы основного долга, так как

взыскание этих сумм при существенной просрочке реализуется через механизм банкротства;

3. установленный процент выплат по облигациям более устойчивый, чем средняя ставка ссудного процента.

Векселя. В связи с тем, что выпуск векселей не подлежит обязательной регистрации, точное количество организаций-векселедателей определить невозможно. Вексельный сегмент является крупнейшим. Векселя используются в основном для пополнения оборотных средств.

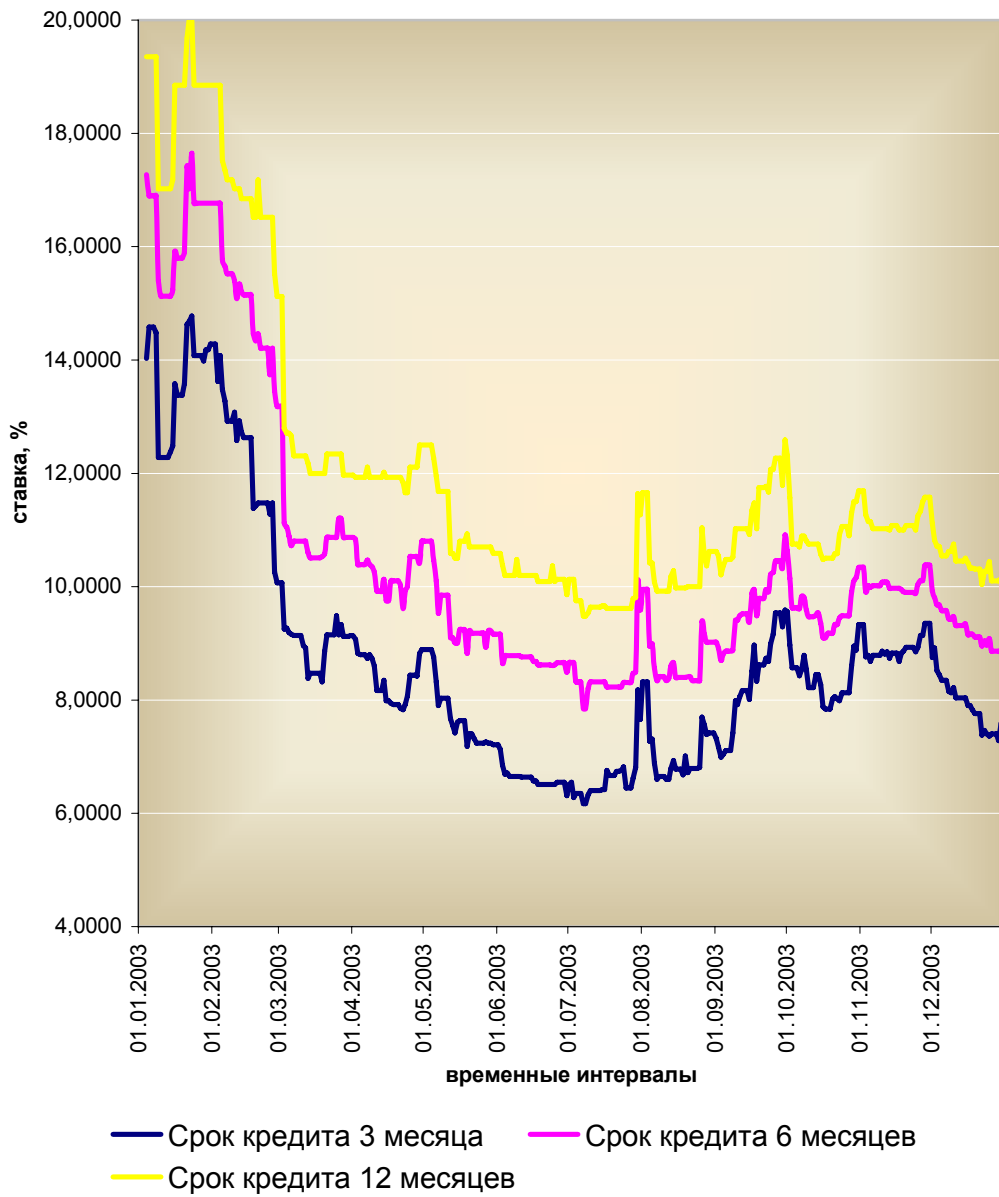
Производные финансовые инструменты. В настоящее время производные финансовые инструменты обращаются в основном на двух торговых площадках. В Российской торговой системе (FORTS) заключаются сделки с производными инструментами на ценные бумаги (в основном на акции). Контракты на другие базовые активы, такие как валюта, нефть, дизельное топливо и другие, - на Санкт-Петербургской валютной бирже. Объем торгов производными финансовыми инструментами на ММББ незначителен. В целом активность на срочном рынке возрастает.

Паевые инвестиционные фонды. В 2003 году активность частных инвесторов по приобретению паев паевых инвестиционных фондов значительно возросла.

Таким образом, привлеченные на финансовом рынке средства по-прежнему занимают крайне низкую долю в структуре источников финансирования инвестиций в основной капитал.

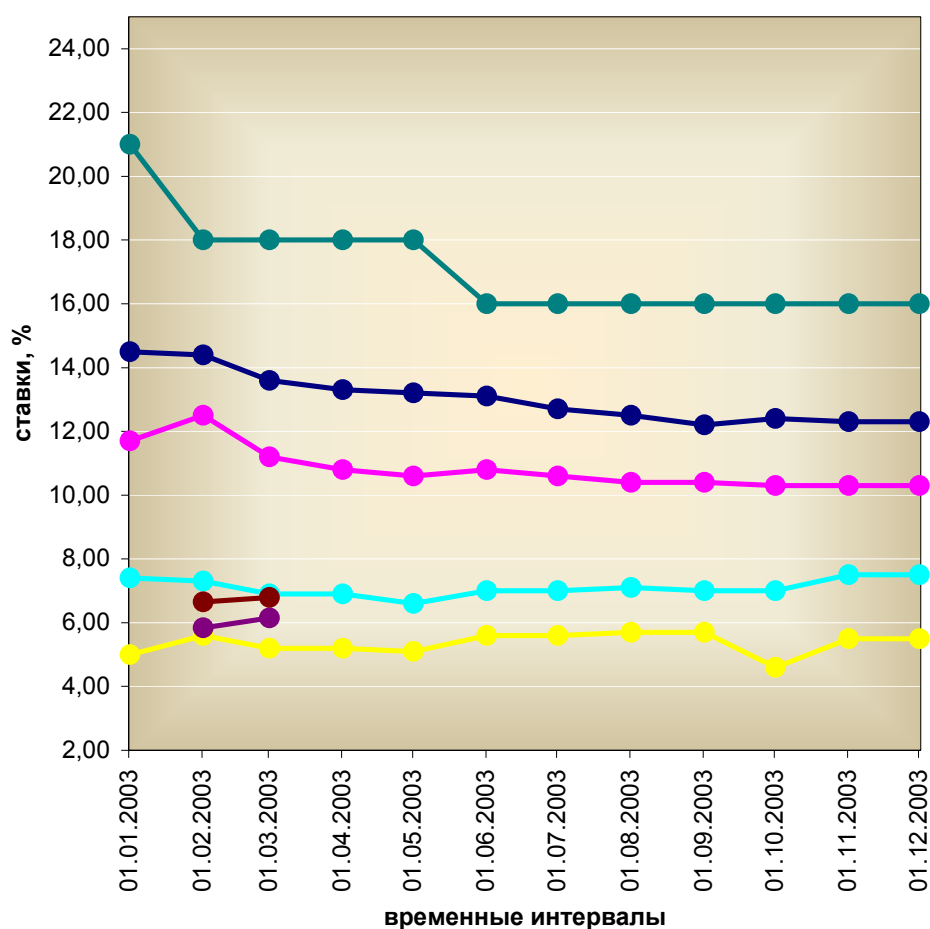
Динамика средних объявленных ставок по предоставлению кредитов (MIBOR) представлена следующим образом:

**Объявленные ставки по размещению кредитов (MIBOR)
(в процентах годовых для рублевых кредитов)**



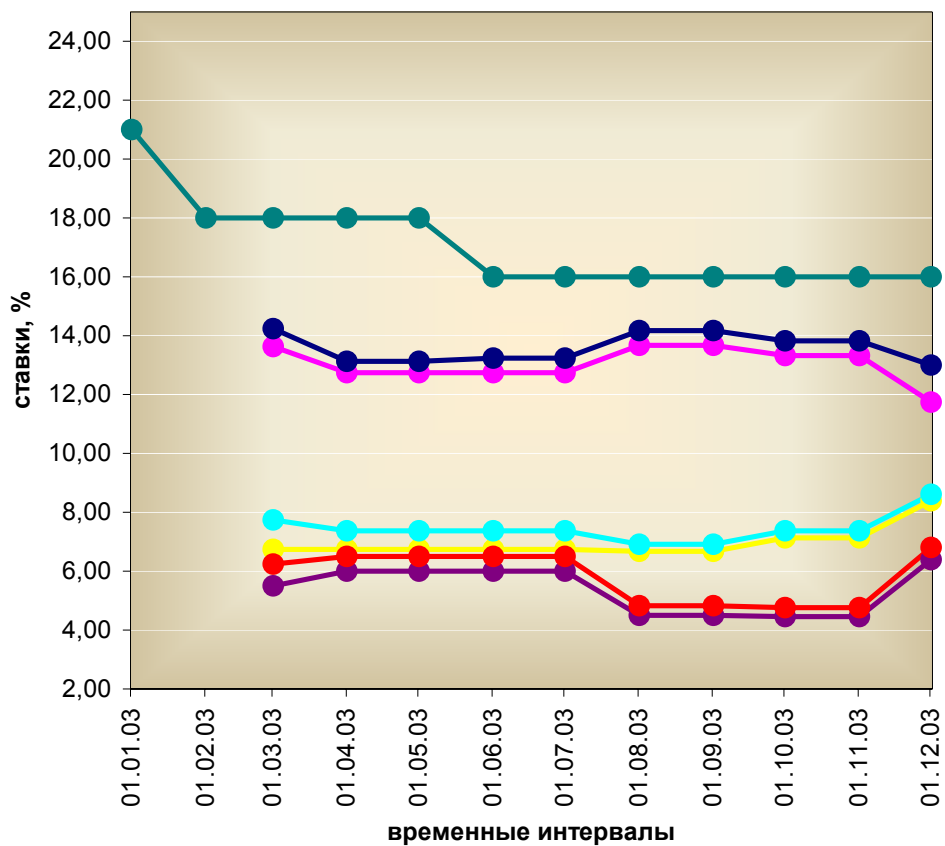
Средние депозитные ставки для физических и юридических лиц, действовавшие в течение 2003 года на территории РФ и Пермской области, следующие:

Ставки по 6 и 12 месячным депозитам для физических лиц, действующие на территории РФ



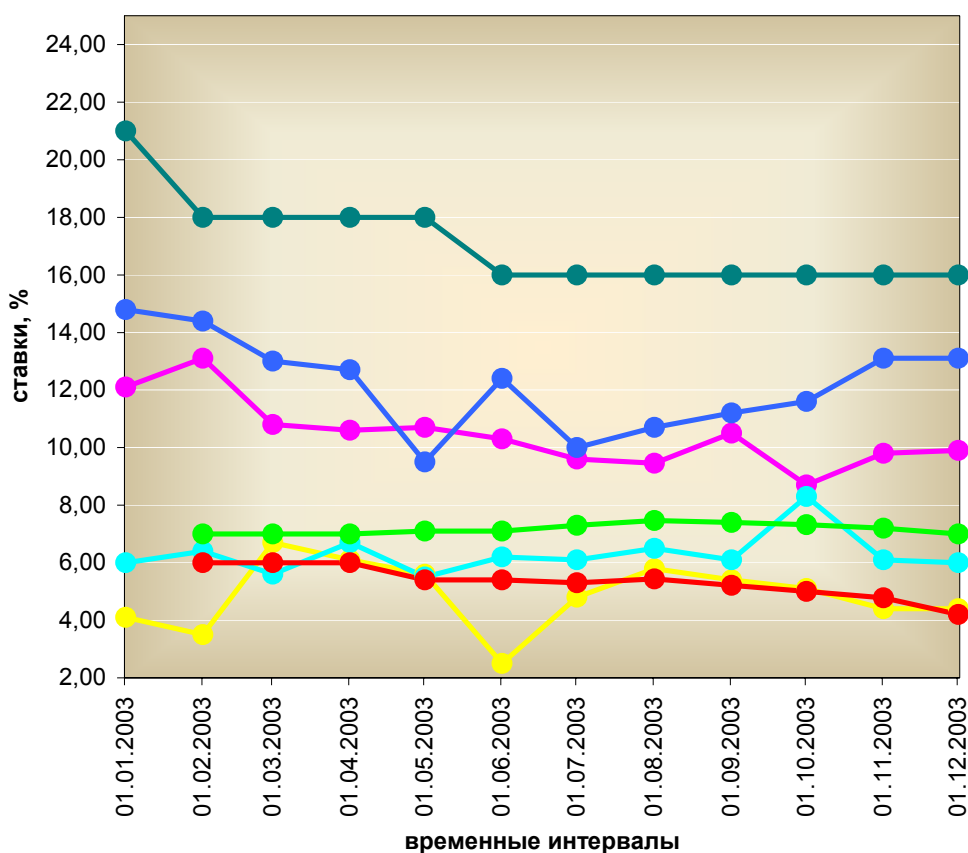
- Ставки по 6 месячным депозитам (руб)
- Ставки по 12 месячным депозитам (руб)
- Ставки по 6 месячным депозитам (\$)
- Ставки по 12 месячным депозитам (\$)
- Ставки по 6 месячным депозитам (Евро)
- Ставки по 12 месячным депозитам (Евро)
- Ставка рефинансирования ЦБ

**Ставки по 6 и 12 месячным депозитам для физических лиц,
действующие на территории Пермской области**



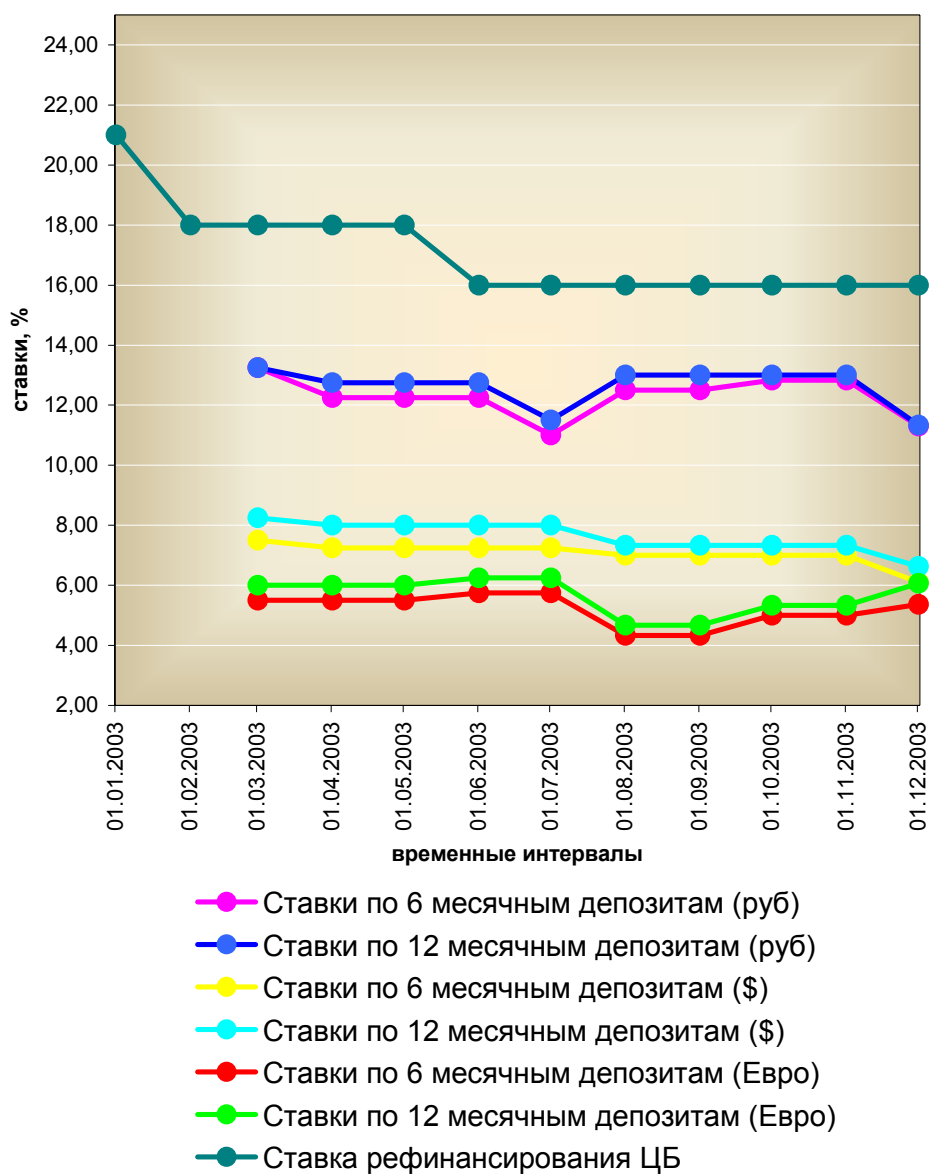
- Ставки по 6 месячным депозитам (руб)
- Ставки по 12 месячным депозитам (руб)
- Ставки по 6 месячным депозитам (\$)
- Ставки по 12 месячным депозитам (\$)
- Ставки по 6 месячным депозитам (Евро)
- Ставки по 12 месячным депозитам (Евро)
- Ставка рефинансирования ЦБ

**Ставки по 6 и 12 месячным депозитам для юридических лиц,
действующие на территории РФ**



- Ставки по 6 месячным депозитам (руб)
- Ставки по 12 месячным депозитам (руб)
- Ставки по 6 месячным депозитам (\$)
- Ставки по 12 месячным депозитам (\$)
- Ставки по 6 месячным депозитам (Евро)
- Ставки по 12 месячным депозитам (Евро)
- Ставка рефинансирования ЦБ

**Ставки по 6 и 12 месячным депозитам для юридических лиц,
действующие на территории Пермской области**



Как видно из графиков, средний уровень депозитных ставок имеет тенденцию к снижению. Основными причинами этого являются:

1. снижение учетной ставки рефинансирования ЦБ;
2. падение курса доллара к рублю;
3. постоянно меняющийся уровень инфляции.

График изменения курсов ДОЛЛАРА США и ЕВРО

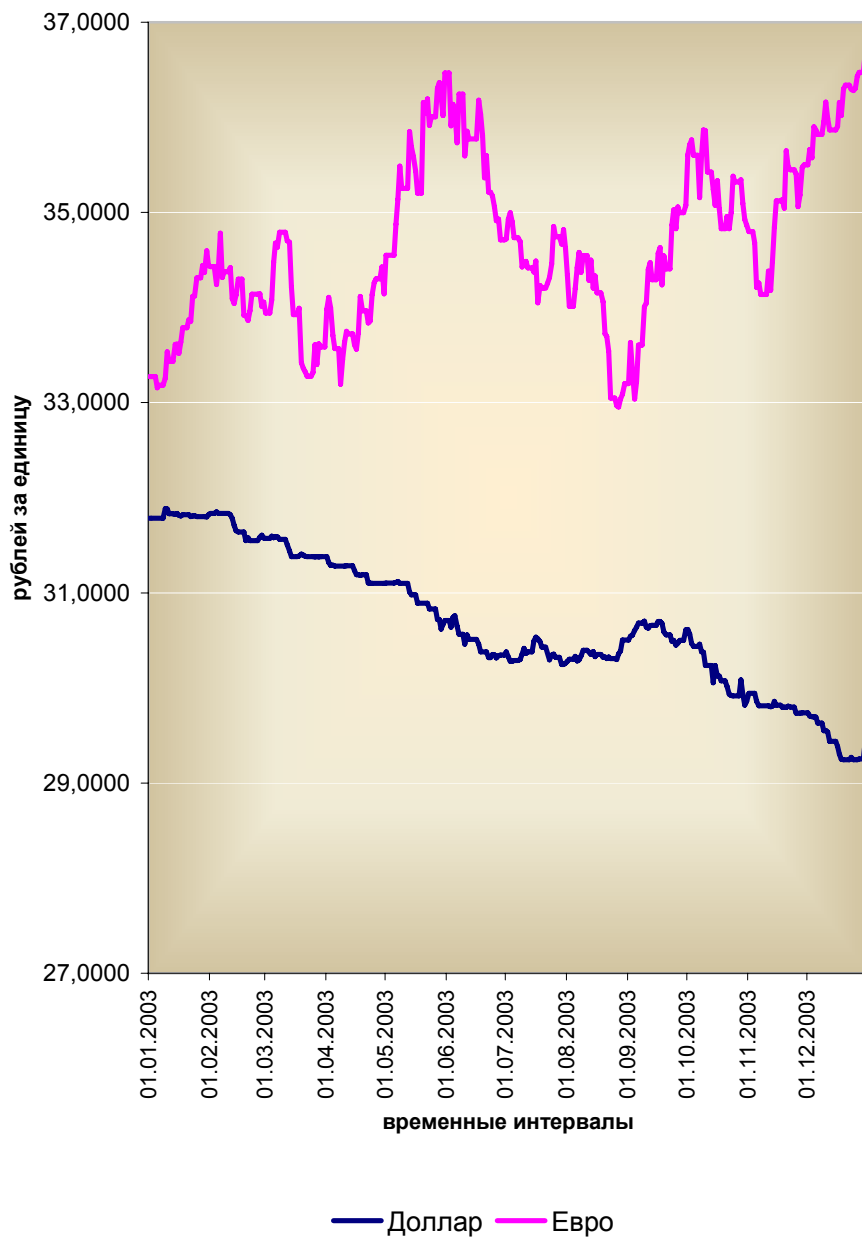
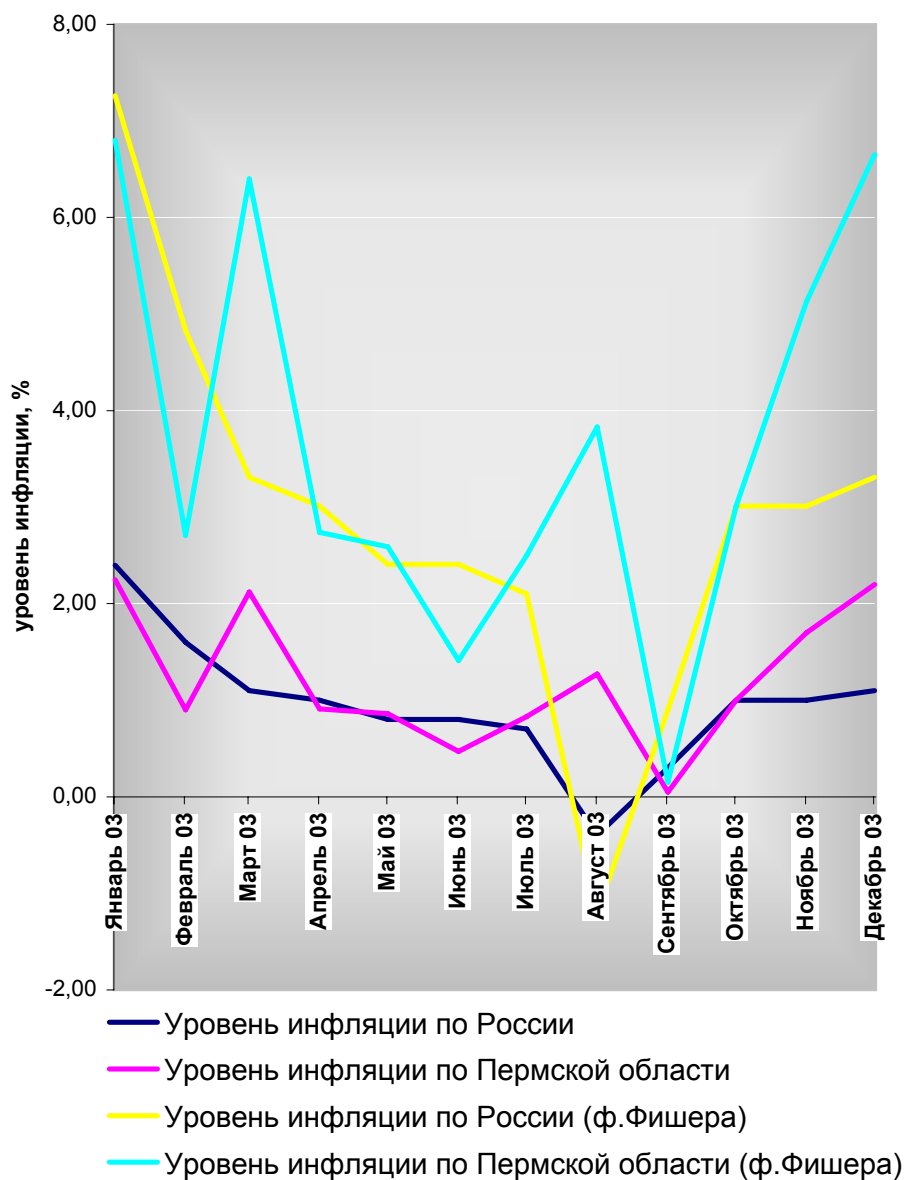


График изменения уровня инфляции



Учитывая интересы различных категорий инвесторов, ЗАО «ПИФК «Авиализинг» планирует выпустить облигации, доходность по которым составит 15,6% годовых, с ежеквартальной выплатой процентов, тогда как, прогнозируемый уровень инфляции в 2004 году составит 10%, а учетная ставка рефинансирования ЦБ понизится еще на 2-4 %.

**Приложения к годовому отчету
ЗАО «Пермская инвестиционно-финансовая компания «Авиализинг»**

I. Финансовая отчетность за 2003 год

Бухгалтерский баланс Форма №1
(единица измерения: тысячи рублей)

Актив	На начало отчетного года	На конец отчетного года
I. Внеоборотные активы		
Нематериальные активы	4	3
Основные средства	45374	24066
Незавершенное строительство	0	0
Доходные вложения в материальные ценности	0	9929
Долгосрочные финансовые вложения	0	0
Отложенные налоговые активы	0	0
Прочие внеоборотные активы	0	0
ИТОГО по разделу I	45378	33998
II. Оборотные активы		
Запасы	34	208
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	34	208
прочие запасы и затраты	0	0
Налог на добавленную стоимость	135	30
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)	10407	1921
в том числе:		
покупатели и заказчики	3537	1779
прочие дебиторы	6870	142
задолженность участников(учредителей) по взносам в уставный капитал	0	0
Краткосрочные финансовые вложения	4315	3824
Денежные средства	1610	6271

Прочие оборотные активы	0	0
ИТОГО по разделу II	16501	12254
Баланс	61879	46252
Пассив	На начало отчетного года	На конец отчетного года
III. Капитал и резервы		
Уставный капитал	5000	5000
Собственные акции, выкупленные у акционеров	0	0
Добавочный капитал	0	0
Резервный капитал	0	228
в том числе:		
резервы, образованные в соответствии с законодательством	0	228
резервы, образованные в соответствии с учредительными документами	0	0
Целевые финансирование и поступления	0	0
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	-3736	601
ИТОГО по разделу III	1264	5829
IV. Долгосрочные обязательства		
Займы и кредиты	0	25239
Отложенные налоговые обязательства	0	316
Прочие долгосрочные обязательства	0	0
ИТОГО по разделу IV	0	25555
V. Краткосрочные обязательства		
Займы и кредиты	0	10248
Кредиторская задолженность	60615	4620
в том числе:		
поставщики и подрядчики	1075	595
задолженность перед персоналом организации	0	0
задолженность перед государственными внебюджетными фондами	0	0
задолженность по налогам и сборам	304	926
прочие кредиторы	59236	3099
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	60615	14868
Баланс	61879	46252

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

Наименование показателя	2003 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)	26615	18981
Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг	0	0
Валовая прибыль	26615	18981
Коммерческие расходы	0	0
Управленческие расходы	30586	12779
Прибыль (убыток) от продаж	-3971	6202
II. Прочие доходы и расходы		
Проценты к получению	32	0
Проценты к уплате	2636	8470
Доходы от участия в других организациях	0	0
Прочие операционные доходы	30482	0
Прочие операционные расходы	17945	714
Внереализационные доходы	314	8
Внереализационные расходы	136	315
III. Прибыль (убыток) до налогообложения	6141	-3289
Отложенный налоговый актив	0	0
Отложенное налоговое обязательство	317	0
Текущий налог на прибыль	1223	0
Пени, штрафы	36	
IV. Чистая прибыль (убыток) отчетного периода	4565	-3289
СПРАВОЧНО		
Постоянные налоговые обязательства	33	0
Базовая прибыль (убыток) на акцию	0	0
Разводненная прибыль (убыток) на акцию	0	0

II. Анализ финансово-хозяйственной деятельности

Наименование показателя	2001 год	2002 год	2003 год
Амортизируемое имущество			
Первоначальная стоимость основных средств на начало отчетного периода	0	811	51145
Поступило основных средств	811	50461	24055
Выбыло основных средств	0	127	17201
Первоначальная стоимость основных средств на конец отчетного периода	811	51145	57999
Накопленная сумма износа	0,10	5771	24004
Акции			
Число обыкновенных акций	5000	5000	5000
Номинальная стоимость 1 акции	1	1	1
Нераспределенная прибыль прошлых лет	0	0	0
Дивиденд на 1 акцию	0	0	0
Кредиты			
Объем кредиторской задолженности по кредитам и займам	3000	53382	35487
Ставка налога на прибыль	24	24	24
Кредитная ставка банка	0	0	0
Процент дивидендов	0	0	0
Сумма процентов по кредитам, включаемые в себестоимость	0	0	0
Проценты по кредитам, не включаемые в себестоимость	0	0	0
Реинвестированная прибыль	0	0	0
Объем закупок в кредит за период	0	0	0
Задолженность			
Объем просроченной дебиторской задолженности	0	2723	0
Объем просроченной кредиторской задолженности	0	0	0
Расходы			
Управленческие			
Амортизация	0	5772	22259
Списание ОС стоимостью менее 10000 руб.	0	127	36
ЯК-40	0	1766	521
ТУ-154	0	42	530
Страхование ВС	0	712	84
Заработная плата	162	1427	3140
Единый социальный налог	56	492	1020
Налоги и сборы	0	196	3
Командировки	13	472	878
Сырье, материалы, зап/части	0	249	298
Связь	12	312	381
Топливо и энергия	0	206	146
Содержание и эксплуатация офиса	40	164	124
Содержание автомобилей	0	121	69
Информационно-консультационные расходы	0	243	368
Рабочее место (г.Москва)	0	95	97
Программное обеспечение	15	82	121
Хозяйственные расходы	18	27	4

Реклама	0	62	126
Аренда	0	59	80
Аудит	0	33	70
Содержание оргтехники	5	6	8
Прочие	10	60	85
Резерв на ремонт ОС	0	0	0
Общехозяйственные сверх норм	0	54	138
Итого управленческие	331	12779	30586
Прочие			
Проценты по векселям	0	8470	2565
Проценты по кредиту банка			71
Итого прочие	0	8470	2636
Прочие операционные			
Услуги банка	1	35	30
Налоги и сборы	0	679	948
Резерв по сомнительным долгам	0	0	0
Купля-продажа векселей	0	0	3600
Реализация ОС	0	0	13136
Авиационный инцидент	0	0	0
Расходы на приобретение права требования	0	0	230
Итого прочие операционные	1	714	17944
Внереализационные			
Суммовые разницы	0	94	0
Прочие внереализационные	114	221	135
Итого внереализационные	114	315	135
Расходы на 1 воздушное судно			
ТУ-154Б борт.номер 85557	нет	5625	15836
ТУ-154Б борт.номер 85450	нет	6988	179
ЯК-40 борт.номер 87418	нет	163	141
Авиадвигатели 8-НК-2У	0	0	4259
ТУ-154Б борт.номер 85504	0	0	10162
Постоянные расходы на 1 объект имущества, сданного в аренду	110	4260	6117
Скорректированные на спк расходы на 1 воздушное судно			
ТУ-154Б борт.номер 85557	нет	9353	17201
ТУ-154Б борт.номер 85450	нет	11619	195
ЯК-40 борт.номер 87418	нет	271	154
Авиадвигатели 8-НК-2У	нет	нет	4626
ТУ-154Б борт.номер 85504	0	0	11038
Постоянные расходы, скорректированные на спк на 1 объект	110	7083	6644
Выручка			
Валовая выручка	0	22777	64468
Выручка-нетто, в том числе	0	18981	26615
выручка ТУ-154Б борт.номер 85557	0	8355	13780
выручка ТУ-154Б борт.номер 85450	0	10379	156
выручка ЯК-40 борт.номер 87418	0	242	123
выручка авиадвигатели 8-НК-2У	0	0	3706
выручка ТУ-154Б борт.номер 85504	0	0	8843
Выручка "по оплате"	0	21433	64610
Доля выручки организации, полученная в денежной форме	нет	0,94	1,00
Среднемесячная выручка	0	1898,08	10744,67
Численность			
Среднесписочная численность работников	25	34	35

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

Актив	2001 год	2002 год	2003 год
I. Внеоборотные активы			
Нематериальные активы	0%	0,01%	0,01%
Основные средства	9,66%	73,33%	52,03%
Незавершенное строительство	0%	0	0
Доходные вложения в материальные ценности	0%	0	0,21
Долгосрочные финансовые вложения	0%	0	0
Отложенные налоговые активы	0%	0	0
Прочие внеоборотные активы	0%	0	0
ИТОГО по разделу I	9,66%	73,34%	73,51%
II. Оборотные активы			
Запасы	0,43%	0,05%	0,45%
В том числе:			
сырье, материалы и другие аналогичные ценности	0%	0%	0%
затраты в незавершенном производстве	0%	0%	0%
готовая продукция и товары для перепродажи	0%	0%	0%
товары отгруженные	0%	0%	0%
расходы будущих периодов	0,43%	0,05%	0,45%
прочие запасы и затраты	0%	0%	0%
Налог на добавленную стоимость	0,05%	0,22%	0,06%
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты)	0%	0%	0%
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)	89,15%	16,82%	4,15%
В том числе:			
покупатели и заказчики	53,03%	5,72%	3,85%
прочие дебиторы	36,12%	11,10%	0,31%
Краткосрочные финансовые вложения	0%	6,97%	8,27%
Денежные средства	0,71%	2,60%	13,56%
Прочие оборотные активы	0%	0%	0%
ИТОГО по разделу II	90,34%	26,66%	26,49%
Баланс	100%	100%	100%
Пассив	2001 год	2002 год	2003 год
III. Капитал и резервы			
Уставный капитал	59,58%	8,08%	10,81%
Собственные акции, выкупленные у акционеров	0%	0%	0%
Добавочный капитал	0%	0%	0%
Резервный капитал	0%	0%	0,49%
В том числе:			
резервы, образованные в соответствии с законодательством	0%	0%	0,49%
резервы, образованные в соответствии с учредительными документами	0%	0%	0%
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	-5,33%	-6,04%	1,30%
ИТОГО по разделу III	54,25%	2,04%	12,60%
IV. Долгосрочные обязательства			
Займы и кредиты	0%	0%	55%
Отложенные налоговые обязательства	0%	0%	1%

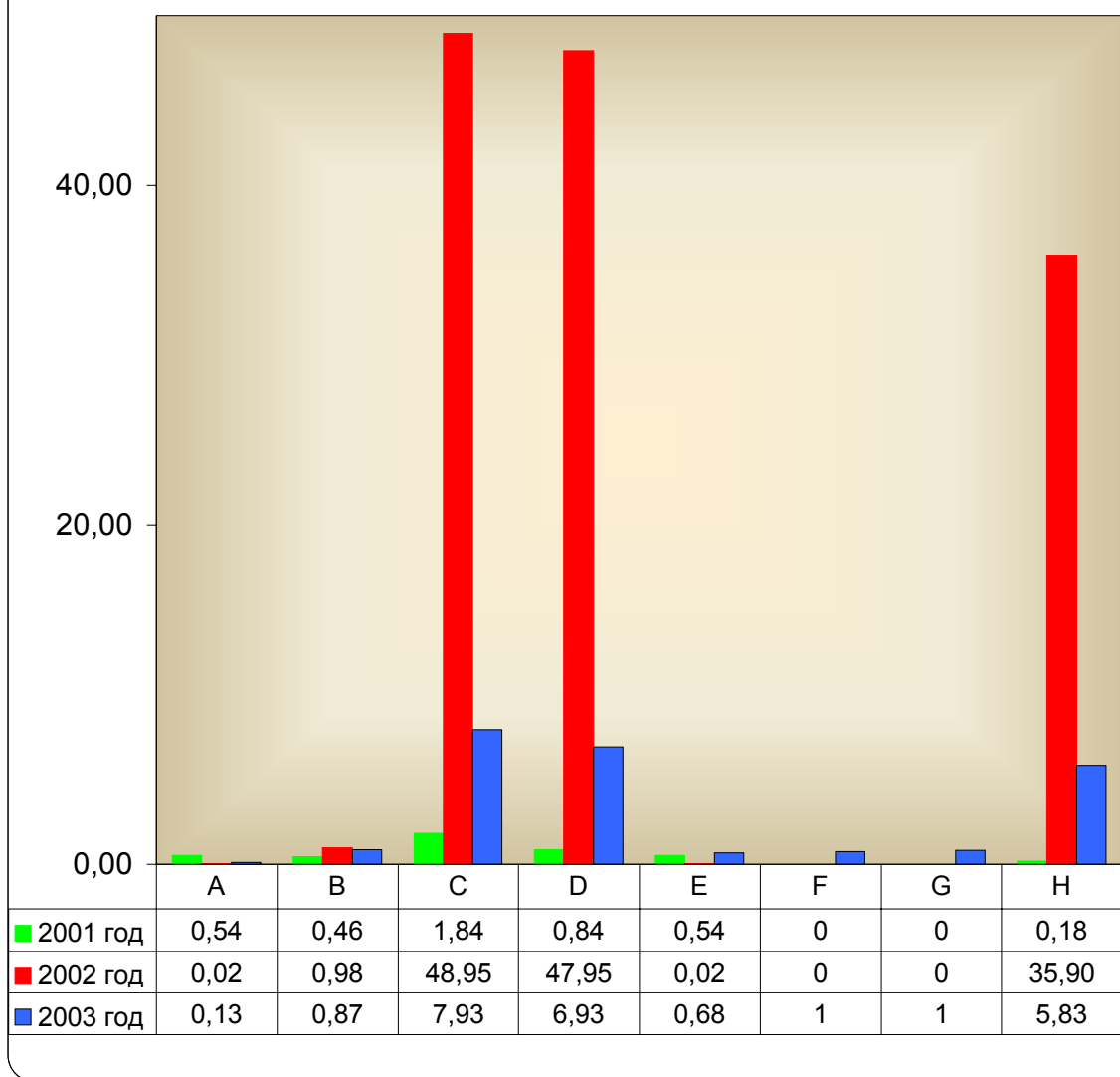
Прочие долгосрочные обязательства	0%	0%	0%
ИТОГО по разделу IV	0%	0%	55%
V. Краткосрочные обязательства			
Займы и кредиты	0%	0%	22%
Кредиторская задолженность	45,75%	97,96%	9,99%
В том числе:			
поставщики и подрядчики	9,93%	1,74%	1,29%
задолженность перед персоналом организации	0%	0%	0%
задолженность перед государственными внебюджетными фондами	0%	0%	0%
задолженность по налогам и сборам	0,02%	0,49%	2,00%
прочие кредиторы	35,80%	95,73%	6,70%
Задолженность перед участниками (учредителями) по выплате доходов	0%	0%	0%
Доходы будущих периодов	0%	0%	0%
Резервы предстоящих расходов	0%	0%	0%
Прочие краткосрочные обязательства	0%	0%	0%
ИТОГО по разделу V	45,75%	97,96%	32,15%
Баланс	100%	100%	100%

Расчет коэффициентов

Анализ финансовой устойчивости по относительным показателям

Наименование финансового коэффициента	2001 год	2002 год	2003 год
Коэффициент автономии	0,54	0,02	0,13
Коэффициент заемного капитала (финансовый рычаг)	0,46	0,98	0,87
Мультипликатор собственного капитала	1,84	48,95	7,93
Коэффициент финансовой зависимости (соотношения заемных и собственных средств) (ПФР)	0,84	47,95	6,93
Коэффициент долгосрочной финансовой независимости	0,54	0,02	0,68
Коэффициент структуры долгосрочных вложений	0	0	1
Коэффициент долгосрочного привлечения заемных средств	0	0	1
Коэффициент обеспеченности долгосрочных инвестиций (индекс постоянного актива)	0,18	35,90	5,83
Коэффициент покрытия процентов	нет	0,73	-1,51
Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами	0,49	-2,67	-2,30
Коэффициент обеспеченности материальных запасов собственными средствами	103,94	-1297,47	-135,43
Коэффициент маневренности собственного капитала	0,82	-34,90	-0,50
Коэффициент реальной стоимости имущества	0,10	0,73	0,52

Анализ финансовой устойчивости по относительным показателям



условные обозначения:

A – коэффициент автономии;

B – финансовый рычаг;

C – мультипликатор собственного капитала;

D – коэффициент финансовой зависимости;

E – коэффициент долгосрочной финансовой независимости;

F – коэффициент структуры долгосрочных вложений;

G – коэффициент долгосрочного привлечения заемных средств;

H – коэффициент обеспеченности долгосрочных инвестиций.

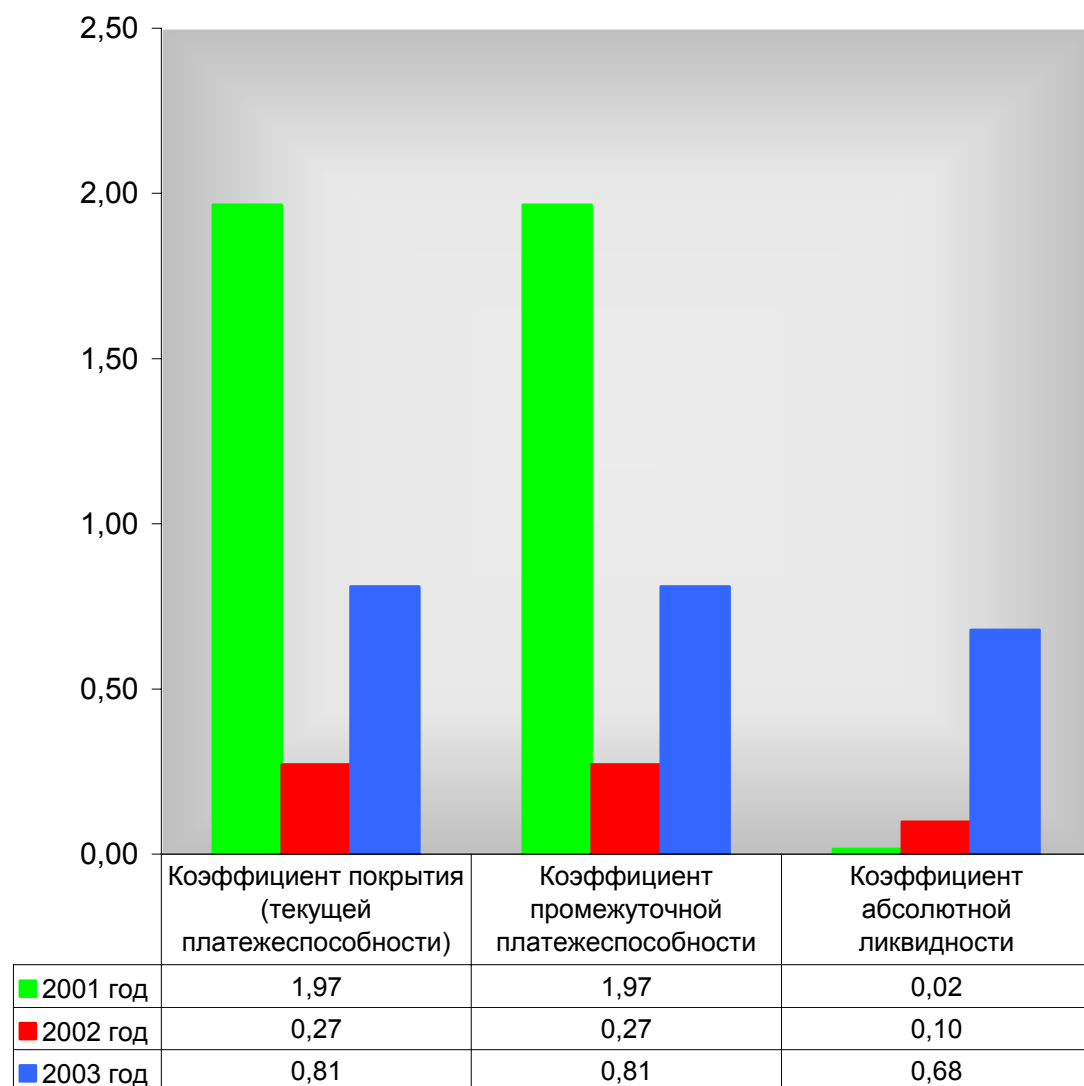
**Анализ финансовой устойчивости по абсолютным показателям
(единица измерения: тысячи рублей)**

Наименование показателя	2001 год	2002 год	2003 год
1. Источники собственных средств (тыс.р.)	4553	1264	5829
2. Внеоборотные активы (тыс.р.)	811	45378	33998
3. Источники собственных оборотных средств для формирования запасов и затрат (тыс.р.)	3742	-44114	-28169
4. Долгосрочные кредитные и заемные средства (тыс.р.)	0	0	25555
5. Источники собственных средств, скорректированные на величину долгосрочных заемных средств (тыс.р.)	3742	-44114	-2614
6. Краткосрочные кредитные и заемные средства (тыс.р.)	0	0	10248
7. Общая величина источников средств с учетом долгосрочных и краткосрочных заемных средств	3742	-44114	7634
8. Величина запасов и затрат, обращающихся в активе баланса	36	34	208
9. Излишек(+)/недостаток(-) источников собственных оборотных средств	3706	-44148	-28377
10. Излишек(+)/недостаток(-) источников собственных средств и долгосрочных заемных источников	3706	-44148	-2822
11. Излишек(+)/недостаток(-) общей величины всех источников для формирования запасов и затрат	3706	-44148	7426
Финансовая устойчивость предприятия	абсолютная устойчивость	кризисное состояние	устойчивость

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

Наименование показателя	2001 год	2002 год	2003 год
Коэффициенты ликвидности и платежеспособности:			
Коэффициент покрытия (текущей платежеспособности)	1,97	0,27	0,81
Коэффициент промежуточной платежеспособности (быстрой ликвидности)	1,97	0,27	0,81
Коэффициент абсолютной ликвидности	0,02	0,10	0,68
Показатели качественной характеристики платежеспособности и ликвидности:			
Чистый оборотный капитал (ЧОК) (тыс.р.)	3742	-44114	-2614

Анализ ликвидности баланса по относительным показателям



Показатели деловой активности

Наименование показателя	2001 год	2002 год	2003 год
Оборачиваемость активов (об)	0	0,31	0,58
Оборачиваемость запасов (об)	0	0	0
Оборачиваемость дебиторской задолженности (об)	0	2	14
Оборачиваемость общей задолженности (об)	0	0,31	0,66
Время обращения дебиторской задолженности (дни)	нет	200	26
Средний возраст запасов (дни)	нет	нет	нет
Длительность операционного цикла (дни)	нет	200	26
Оборачиваемость собственного капитала (об)	0	15	5
Оборачиваемость оборотного капитала (об)	0	1	2

Показатели рентабельности

Наименование показателя	2001 год	2002 год	2003 год
Рентабельность активов (коэффициент экономической рентабельности) (ЭР)	-0,05	-0,05	0,10
Рентабельность собственного капитала	-0,10	-2,60	0,78
Рентабельность реализации (коэффициент коммерческой рентабельности)	нет	0,33	-0,15
Рентабельность текущих затрат	-1	0,49	-0,13
Рентабельность инвестированного (используемого) капитала	-0,10	-2,60	-0,24

Показатели рыночной активности

Наименование показателя	2001 год	2002 год	2003 год
Прибыль (убыток) на одну акцию (тыс.р./шт.)	-0,09	-0,66	0,91
Разводненная прибыль (убыток) на одну акцию (тыс.р./шт.)	-0,09	-0,66	0,91
Балансовая стоимость одной акции (тыс.р.)	1	1	1
Отношение цены акции к прибыли на одну акцию (цена акции)	-11,21	-1,52	1,10
Отношение цены акции к балансовой стоимости акции (коэффициент котировки акций)	1	1	1
Норма дивиденда (тыс.р.)	нет	нет	нет
Доля выплаченных дивидендов (тыс.р.)	нет	нет	нет

Порог безубыточности

Наименование показателя	2001 год	2002 год	2003 год
Добавленная стоимость (ДС) (тыс.р.)	-331	9998	33882
Чистая добавленная стоимость (ЧДС) (тыс.р.)	-331	6202	27106
БРУТТО-результат эксплуатации инвестиций (БРЭИ) (тыс.р.)	-551	3408	21995
НЕТТО-результат эксплуатации инвестиций (НРЭИ) (тыс.р.)	-446	-3289	6141
Пороговое значение НРЭИ (ПзНРЭИ)	-2,42	-0,67	41,09
Коэффициент трансформации (чистая оборачиваемость активов) (КТ)	0	0,31	1,24
Коммерческая маржа (чистая рентабельность оборота) (КМ)	нет	-0,17	0,11
Валовая маржа (ВМ) (тыс.р.)	0	18981	26615
Валовая маржа, скорректированная на стоимость привлеченного капитала (ВМспк) (тыс.р.)	0	10511	23979
Средняя расчетная ставка процента (СРСП) (%)	0	15,87	7,23
Дифференциал (Д) (%)	-0,05	-21,18	2,64
Дифференциал с поправкой на ставку налогообложения (Дп) (%)	-0,04	-16,10	2,01
Уровень эффекта финансового рычага (ЭФР)	-0,03	-771,99	13,92
Сила воздействия финансового рычага (СВФР)	нет	0,02	0,02

Сила воздействия операционного рычага (эффект операционного левериджа) (СВОР)	0	3,06	-6,70
Порог рентабельности (точка безубыточности) (ПР) (тыс.р.)	нет	12779	30586
Порог рентабельности (точка безубыточности) (ПРспк) (тыс.р.)	нет	23077	33948
Запас финансовой прочности (ЗФП)	нет	0,33	-0,15
Уровень сопряженного эффекта операционного и финансового рычагов (УСЭОФР)	нет	0,06	-0,11
Порог безубыточности (ПБ) (шт.)	нет	2,02	5,75
Порог безубыточности (ПБспк) (шт.)	нет	3,36	6,24
Порог безубыточности на 1 воздушное судно (ПБ) (тыс.р.)	нет	6327,00	5323,00
Порог безубыточности на 1 воздушное судно (ПБспк) (тыс.р.)	нет	11425,44	5908,15
Порог рентабельности (ПР) (шт.)	нет	2,18	4,26
Порог рентабельности (ПРспк) (шт.)	нет	3,52	4,49
Порог рентабельности на 1 воздушное судно (ПР) (тыс.р.)	нет	5855,50	7176,81
Порог рентабельности на 1 воздушное судно (ПРспк) (тыс.р.)	нет	10573,99	7965,75

Показатели движения и состояния основных средств

Наименование показателя	2001 год	2002 год	2003 год
Коэффициенты роста,%	нет	6306	113
Коэффициент поступления,%	нет	6222	47
Коэффициент обновления,%	нет	99	41
Коэффициент выбытия,%	нет	15,66	33,63
Коэффициент износа,%	0	11,28	41,39
Коэффициент годности,%	99,99	88,72	58,61
Фондоотдача ОПФ, %	0	41,83	110,59
Рентабельность ОПФ, %	-40,81	12,13	16,30

Дебиторская задолженность

Наименование показателя	2001 год	2002 год	2003 год
Объем дебиторской задолженности	7481	10407	1921
Объем просроченной дебиторской задолженности	0	2723	0
Доля просроченной дебиторской задолженности	0	0,26	0,00
Коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности (дни)	нет	200	26
Доля дебиторской задолженности в общем объеме текущих активов	0,89	0,17	0,04
Отношение дебиторской задолженности к валовой выручке	нет	0,46	0,03
Доля сомнительной дебиторской задолженности в общей сумме задолженности	нет	нет	нет
Реальная стоимость дебиторской задолженности	7481	10407	1921

Кредиторская задолженность

Наименование показателя	2001 год	2002 год	2003 год
Объем кредиторской задолженности	3839	60615	4620
Объем просроченной кредиторской задолженности	0	0	0
Величина непросроченной кредиторской задолженности	3839	60615	4620
Доля просроченной кредиторской задолженности	0	0	0
Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности (дни)	нет	1166	63

III. Чистые активы

Расчет оценки стоимости чистых активов

Активы	На	На	На
	01.01.02	01.01.03	01.01.04
1. Нематериальные активы	0	4	3
2. Основные средства	811	45374	24066
3. Незавершенное строительство	0	0	0
4. Доходные вложения в материальные ценности	0	0	9929
5. Долгосрочные и краткосрочные финансовые вложения*	0	4315	3824
6. Прочие внеоборотные активы**	0	0	0
7. Запасы	36	34	208
8. Налог на добавленную стоимость	4	135	30
9. Дебиторская задолженность***	7481	10407	1921
10. Денежные средства	60	1610	6271
11. Прочие оборотные активы	0	0	0
12. Итого активы, принимаемые к расчету	8392	61879	46252
Пассивы	На	На	На
	01.01.02	01.01.03	01.01.04
13. Долгосрочные обязательства по займам и кредитам	0	0	25239
14. Прочие долгосрочные обязательства	0	0	317
15. Краткосрочные обязательства по займам и кредитам	0	0	10248
16. Кредиторская задолженность	3839	60615	4620
17. Задолженность участникам(учредителям) по выплате доходов	0	0	0
18. Резервы предстоящих расходов	0	0	0
19. Прочие краткосрочные обязательства	0	0	0
20. Итого пассивы, принимаемые к расчету	3839	60615	40424
21. Стоимость чистых активов (п.12-п.20)	4553	1264	5828

Организационная структура управления ЗАО «ПИФК «Авиализинг»

