



**ГODOVOЙ ОТЧЕТ
ЗАКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА
«ПЕРМСКАЯ ИНВЕСТИЦИОННО-ФИНАНСОВАЯ
КОМПАНИЯ «АВИАЛИЗИНГ»
за 2004 год**

Пермь, 2005 год

Содержание

Обращение генерального директора	2
Экономическая ситуация на рынке авиаперевозок в 2004 году	3
Экономическая и правовая ситуация в отрасли авиационного лизинга в 2004 году	6
Техническая ситуация на рынке авиаперевозок в 2004 году	6
Прогноз емкости рынка воздушных судов	9
Оценка потребностей отечественных авиакомпаний	12
Миссия и Декларация Компании	16
Позиционирование ЗАО ПИФК «Авиализинг» в отрасли	16
Хозяйственная и операционная деятельность Компании в 2004 году	22
Перспективы развития Компании	27
Инструменты фондового рынка	29
Отчет Совета Директоров	38
Финансовые показатели за отчетный период	38
Дополнительная информация для акционеров	40
Итоги голосования на годовом собрании акционеров Компании за 2004 год	41
Сведения о выпущенных Компанией ценных бумагах	42
Аудиторское заключение	43
Отчет о проведении ревизии за 2004 год ЗАО «Пермская инвестиционно – финансовая компания «Авиализинг»	45
Приложения	46
Финансовая отчетность за 2004 год	47
Бухгалтерский баланс Форма №1	47
Отчет о прибылях и убытках Форма №2	50
Анализ финансово-хозяйственной деятельности ЗАО « ПИФК «Авиализинг»	51
Структура баланса в процентах к валюте баланса Форма №1	55
Расчет коэффициентов	56
Анализ финансовой устойчивости по относительным показателям	56
Анализ финансовой устойчивости по абсолютным показателям	57
Анализ ликвидности баланса по относительным показателям	57
Показатели деловой активности	58
Показатели рентабельности	58
Показатели рыночной активности	58
Порог безубыточности	59
Показатели движения и состояния основных средств	60
Дебиторская задолженность	60
Кредиторская задолженность	61
Чистые активы	61
Расчет оценки стоимости чистых активов	61
Организационная структура управления ЗАО «ПИФК «Авиализинг»	63



Обращение генерального директора

Подводя итоги работы Компании на 2004 год, отмечу, что поставленные на этом этапе задачи развития целиком выполнены, создан значительный задел на 2005 год. Компания достигла в 2004 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, 2005 год является переломным в плане привлечения зарубежной техники для ликвидации дефицита провозных мощностей. Из российской техники на ближайшие 10 лет наиболее востребованными будут самолеты ТУ-154Б, ТУ-154М, и они сохранят статус самых массовых отечественных авиалайнеров.

Компания планирует в 2005 году реализовать проект ТУ-154М и разработать два проекта лизинга самолетов западного производства для одной из крупнейших российских компаний с целью реализовать их в 2006 году.

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

Генеральный директор
ЗАО «ПИФК «Авиализинг»

Киндеркнехт В.В.

1. Экономическая ситуация на рынке авиаперевозок в 2004 году.

После затяжного спада, происходившего в период 1991-1999 гг., пятый год подряд наблюдается рост объема пассажирских перевозок как на внутренних, так и на международных линиях. Несмотря на то, что российскую авиацию коснулись и мировые проблемы (боязнь террористических актов, эпидемия атипичной пневмонии, высокие и постоянно растущие цены на авиационное топливо), основные показатели производственной деятельности российских авиаперевозчиков продолжали расти опережающими темпами относительно ВВП страны.

По данным ГСГА, в 2004 году число пассажиров, перевезенных российскими гражданскими самолетами, увеличилось на 14,88% по сравнению с 2003 годом – до 33,7 млн. человек. Число пассажиров за последние годы как на международных, так и на внутренних авиалиниях растет довольно стабильно, даже реакция на негативные факторы на рынке не сильно меняет итоговую картину по году. Увеличение объемов пассажирских перевозок достигнуто по всем их видам — международным и внутренним, включая местные воздушные линии.

Основные показатели производственно-финансовой деятельности гражданской авиации в 2003-2004 гг.

Показатели	2003 г.	2004 г.	2004 к 2003 г. %
Пассажирооборот, млрд. пасс. км	71,14	82,99	16,66
Перевезено пассажиров, млн. чел.	29,45	33,79	14,74
Перевезено грузов, тыс. т.	620,9	654,87	5,47
Доходы ГА, млрд. долл. США	6,0	7,5	25
Прибыль ГА, млрд. руб.	10,0	11,09	10,9
Средняя заработная плата в ГА, руб.	10576	16900	59,7

Суммарный пассажирооборот отечественных авиакомпаний вырос на 16,66% и составил 82,99 млрд. пкм. Это выше показателя, который прогнозировался. Грузооборот составил 3,002 млн. т-км, что на 9,75% больше показателей 2003 г. 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, а также оптимизацию количества перевозчиков.

Пассажирооборот



Первое место по объему перевозок, согласно данным ТКП, традиционно занял «Аэрофлот» - им перевезено 6 590,08 тыс. чел. Второе у АК «Сибирь» - 3 747,79 тыс. чел, третье место занимает «Пулково» - 2 699,97 тыс. чел. Первая десятка ведущих авиакомпаний за 2004 г. по сравнению с 2003 г. практически не претерпела изменений: в нее вошла авиакомпания «Россия» и лишилось своего места ФГУАП «Кавминводываиа».

При этом 68% общего объема пассажирских перевозок осуществили 10 крупнейших компаний страны:

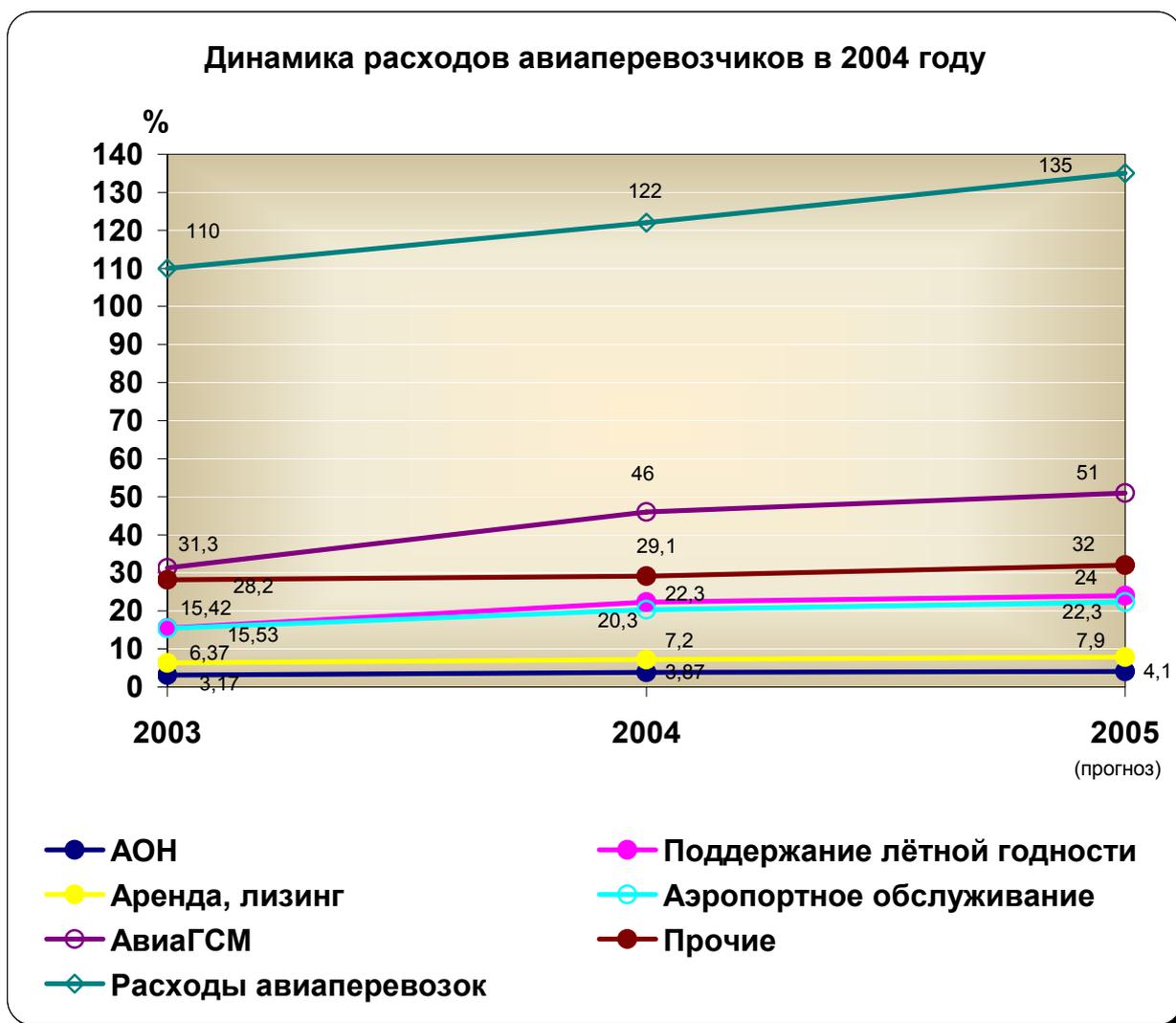
1. «Аэрофлот»
2. «Сибирь»
3. «Пулково»
4. «Красэйр»
5. «UTair»
6. «Трансаэро»
7. «Уральские авиалинии»
8. «Домодедовские авиалинии»
9. «Россия»
10. «Дальавиа»

Общее количество авиакомпаний, имеющих сертификат эксплуатанта, к концу 2004 года составило 199 (в 2003 году таких компаний насчитывалось 215).

Если в 2005 г. ситуация на российском рынке не изменится под влиянием каких-либо сильных внешних факторов, то можно ожидать, что объем перевезенных пассажиров на международных рейсах за год составит 15,9 млн. пассажиров, а на внутренних линиях – 19,89 млн. пассажиров. В сумме воздушный транспорт страны перевезет около 35,8 млн. пассажиров против 33,8 млн. пассажиров в этом году.

За первые 2 месяца 2005 г. наблюдается рост показателей у «UTair» (число перевезенных пассажиров увеличилось на 27,8%), у «Сибири» (7,5%) и у «Аэрофлота» (3,2%)

Изменение расходов в структуре авиаперевозок в 2004 году выглядела следующим образом:



Удельный вес аэропортовых и аэронавигационных сборов несколько повысился. Следует особо отметить, что достигнутый рост объемов перевозок был обеспечен авиакомпаниями в условиях беспрецедентного роста цены на авиационный керосин, которая в 2004 году выросла на 48%. На фоне такого роста цены авиакеросина авиационные тарифы на внутренние пассажирские перевозки в 2004 году выросли всего на 6,7%, что существенно ниже индекса роста инфляции в целом по стране. Продолжается рост расходов на поддержание летной годности. Удельный вес затрат на аренду и лизинг ВС несколько вырос.

Общий самолетный парк гражданской авиации России на 01 января 2004 года состоит из 3784 самолетов (1543 пассажирских, 1880 легких и деловых, а также 477 специальных грузовых). Количество самолетов нового поколения в действующем парке на ту же дату составляет: Ил-96 — 14 машин, Ту-204 и Ту-214 — 13 машин. Самолетов иностранного производства - 62 (из них 13 - делового класса). В структуре пассажирооборота в 2004 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 2004 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 человеческие 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, субсидирования 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 2004 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 2004 году стали 5 авиакомпаний, получив компенсацию 210 млн. рублей (по данным отчета ГСГА за 2004 год).

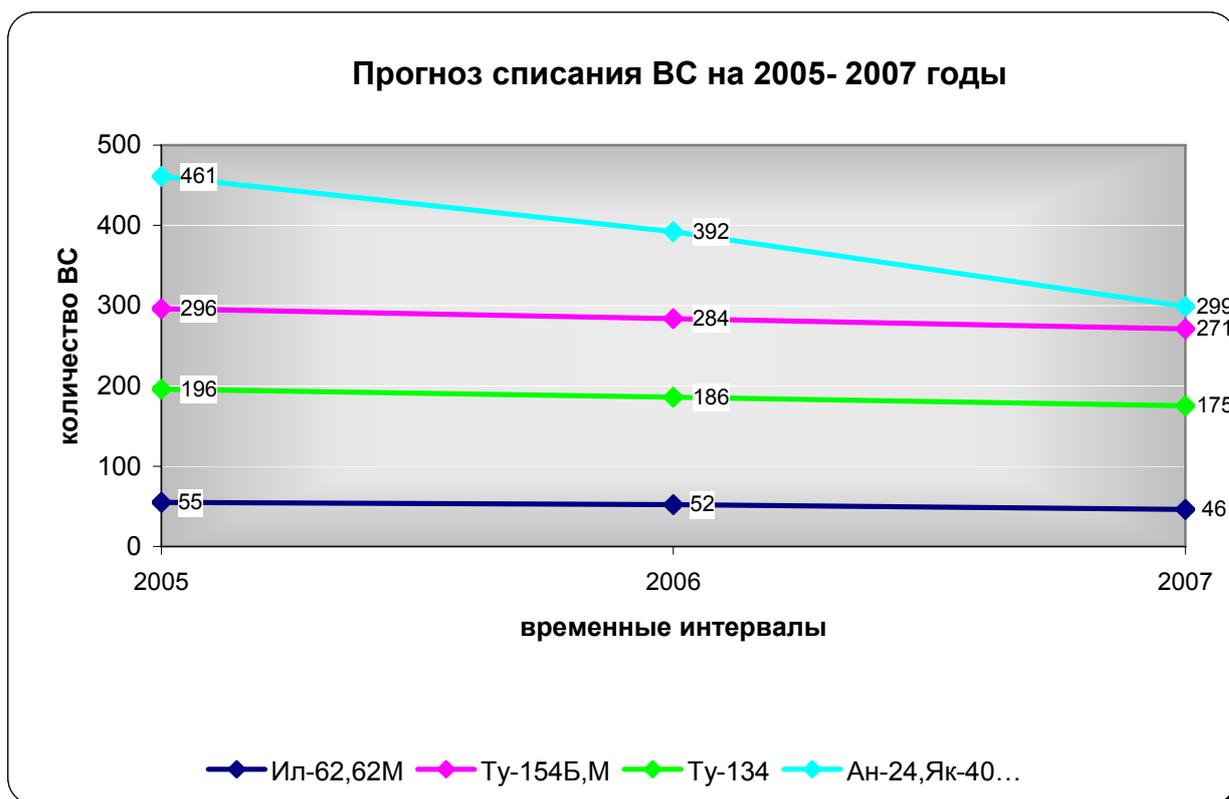
Таким образом, на сегодняшний день единственной и конечной целью государственного участия в области лизинга авиационной техники остается поддержка отечественных производителей авиационной техники, а именно: производителей воздушных судов типа ИЛ-96, ТУ-204 и ТУ-214, что представляется нам на данном этапе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

3. Техническая ситуация на рынке авиaperевозок в 2004 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 пассажировместимость уменьшится к 2005 г. вдвое, а в 2010 г. составит около 10%). Суммарная пассажировместимость 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 может существенно отличаться 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 имеющими надлежащие ресурсы, комплектуют другие воздушные суда.

Мы использовали данные Государственного реестра ВС за 2004 год для анализа структуры парка ВС Ту-154 всех модификаций.

Общие показатели	2003 г.	2004 г.	+/-
Ту-154 всех модификаций	357	292	-65
Ту-154А	2	0	-2
Ту-154Б	30	18	-12
Ту-154-Б-1	8	3	-5
Ту-154-Б-2	129	81	-48
Ту-154М	188	194	+6
Эксплуатантов	62	61	-1
Собственников	77	75	-2
Арендодателей	37	40	+3
Арендополучателей	28	26	-2
ВС в аренде	61	56	-5
ВС в залоге	60	76	+16
ВС арестовано	12	4	-8
ВС имеющие соэксплуатанта	27	25	-2
Сделок о покупке ВС	41	44	+3
Новые ВС	3	7	+4
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.

Также 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.

	2003 г.	2004 г.	+/-
Приостановленные	19	18	-1
Не эксплуатируются в течение 5-6 лет	31	32	+1
Из них арендованных	9	10	+1
Всего	59	50	-9

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

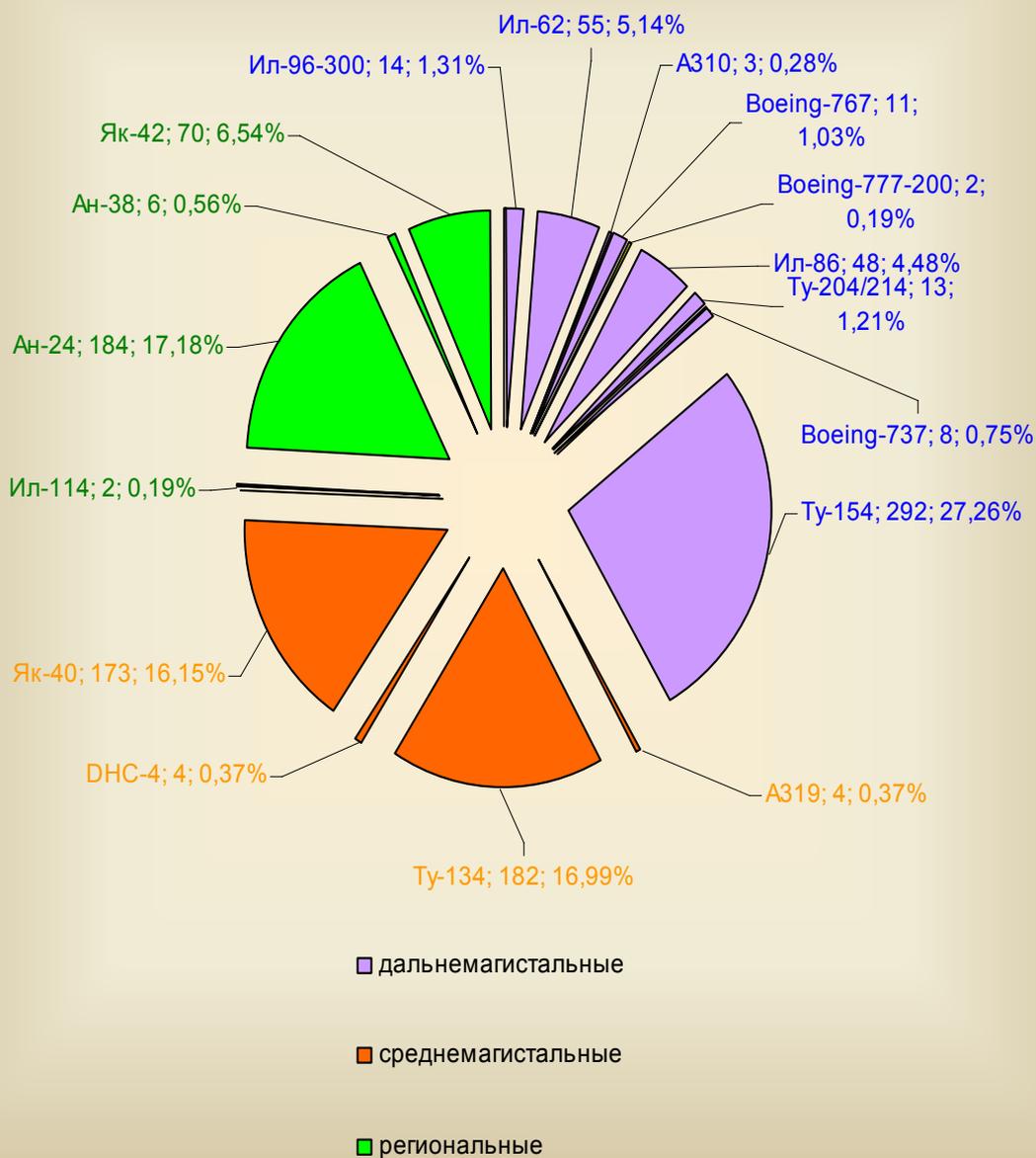
4. Прогноз ёмкости рынка воздушных судов.

В 2004 году в государственном реестре ВС зарегистрировано 3931 пассажирских самолетов. По отношению к 2003 году их количество сократилось незначительно, было списано около 36 единиц. Воздушные суда предыдущих поколений выполняют до 75% всех перевозок, наиболее современные из них могут быть конкурентоспособны благодаря сравнительно низкой стоимости при условии своевременного проведения капитальных ремонтов, надлежащего продления ресурсов и модернизации. На диаграмме представлено состояние парка пассажирских воздушных судов на 2004 год.

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%.

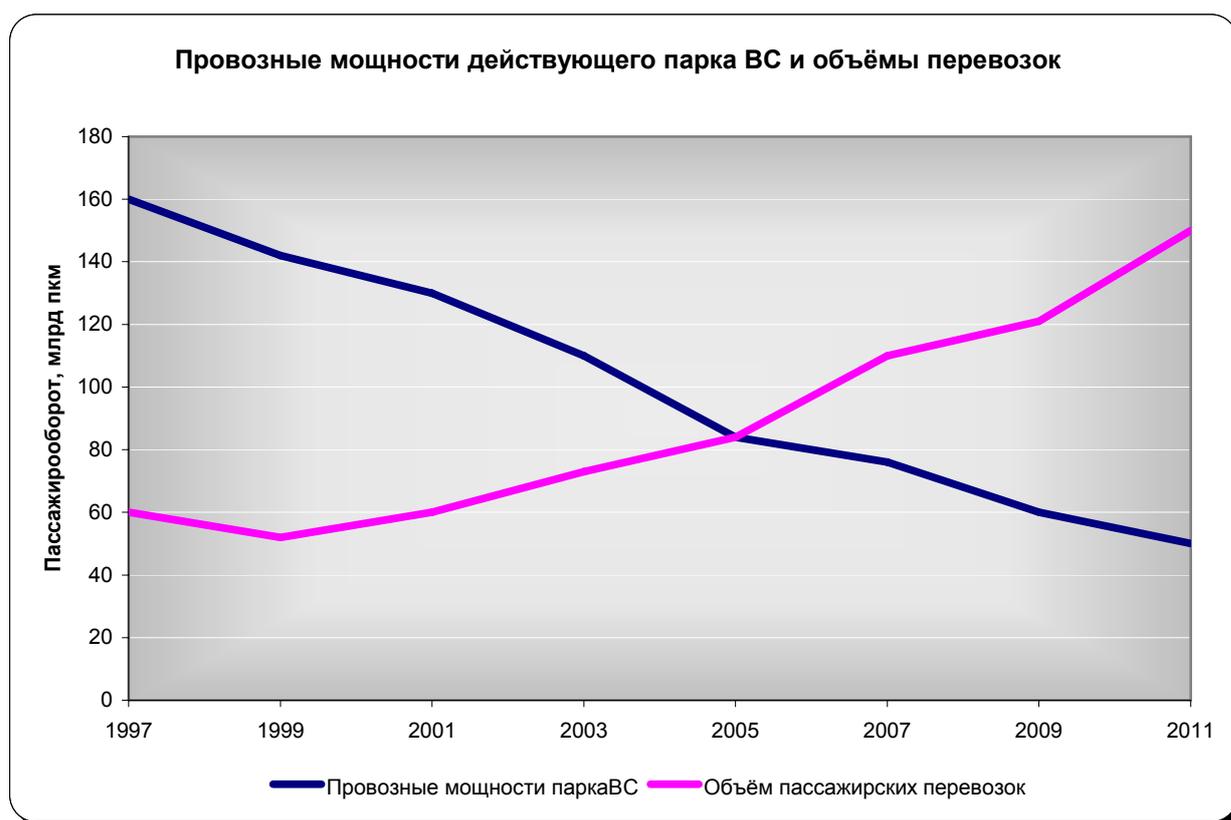
В 2002 г. российским правительством предполагался в ближайшие три года рост ВВП 3-4%. Из этого можно ожидать, что среднегодовые темпы роста пассажирских перевозок составят в этот период около 6-8%. В 2004 году объем перевозок в целом увеличился на 14,88%. Столь существенный рост мало кто прогнозировал, и, тем не менее, это явилось закономерным результатом пятилетней тенденции к увеличению объемов перевозок. По мнению экспертов, при активном развитии позитивных тенденций в экономике страны к 2013-2015 гг. объем пассажирских перевозок должен достичь показателей самого благополучного года – 1990 и составить 150-200 млрд. пкм. Согласно прогнозу Международной ассоциации аэропортов (ACI), мировой пассажиропоток ежегодно будет расти более чем на 4% и к 2020 г. достигнет порядка 7 млрд. чел. Рассматривая ситуацию в России в свете общемировой экономической тенденции, можно заключить, что при сохранении темпа роста перевозок спрос на имеющиеся воздушные суда превысит имеющиеся провозные мощности к 2005 году. Уже в 2006 г. российский авиационный транспорт испытает дефицит провозных мощностей.

Структура парка российской гражданской авиации в 2004 году (количество единиц; % от общего объёма парка пассажирских самолётов)



Результаты исследования конъюнктуры рынка авиаперевозок позволяют заключить, что при сохранении темпа роста перевозок спрос на имеющиеся воздушные суда превысит имеющиеся провозные мощности к 2006 году (диаграмма «Провозные мощности действующего парка ВС и объёма перевозок»).

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



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

Категория пассажиров	ВС местности	по	Тип ВС	2002-2010 годы	В том числе по годам				
					2002	2003	2004	2005	2006-2010
Магистральные									
	- большой		Ил-96-300	12	1	1	1	1	8
	(240 - 300 мест)		Ил-96М	3	0	1	0	0	2
	- средней		Ту-204(-100)	16	1	1	2	2	10
	(160 - 200 мест)		Ту-214	30	1	2	2	2	23
	- умеренной		Ту-154М	13	1	1	1	1	9
	(120 - 160 мест)		Ту-234	39	0	1	2	2	34
	- малой		Як-42Д(90)	4	1	1	1	1	0
	(80 - 120 мест)		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 разработки 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 единицу. К сожалению, даже ведущие авиаперевозчики приобретать новые машины не в состоянии. Нет в этом и никакой экономической целесообразности, по крайней мере, на данном этапе развития рынка авиаперевозок в России.

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.

Показатели деятельности авиакомпаний в 2003-2004г.г.

Показатель работы по видам сообщений	Единица измерения	2003 г.	2004 г.	% к соответствующему периоду прошлого года
Пассажиروоборот	млрд.пасс. км.	71,14	82,99	116,66
Международные		35,46	43,72	123,27
Внутренние		35,68	39,27	109,8
Перевозки пассажиров	млн. чел.	29,42	33,79	110,08
Международные		12,31	14,90	121,02
Внутренние		17,11	18,89	110,45
Процент занятости пассажирских кресел	%	71,1	70,7	96
Международные		72,5	72,4	99
Внутренние		69,9	68,7	92

Прогнозировалось, что при благоприятном развитии рынок пассажирских авиаперевозок к 2013-2015 гг. достигнет уровня 150-200 млрд. пкм. Эта оценка предполагала период стагнации рынка внутренних перевозок (2002-2005 гг.) с последующим его более интенсивным ростом по сравнению с рынком международных перевозок. Как указывалось ранее, после 2006 г. без поставок новых самолетов возникнет дефицит общей провозной способности пассажирского парка вследствие ожидаемого увеличения объема перевозок на 35-40%. Кроме того, уже до 2006 г. ожидается рост дефицита провозных мощностей для отдельных классов самолетов, в первую очередь, для турбореактивных лайнеров на 50-120 мест. Это определяет актуальность предложения на рынке 70-местного регионального самолета.

Одним из самых прибыльных самолетов в России сегодня является Ту-134 – он быстро окупает себя даже при своих известных минусах (достаточно высокий расход топлива, перспективы частых ремонтов и продлений ресурсов), которые перекрываются несколькими большими плюсами: оптимальной вместимостью, низкой стоимостью и колоссальным опытом эксплуатации этого лайнера. Авиакомпании в последние годы активно эксплуатируют Ту-134. Например, по данным «Аэрофлота», летом 2004 г. ежесуточный налет на один исправный Ту-134 варьировался в пределах от 7,7 ч. в июне до 9,8 ч. в августе. Такая популярность Ту-134 приводит к тому, что участники отечественного рынка авиаперевозок рады любой возможности продлить срок эксплуатации этого лайнера. В настоящее время АНТК им.Туполева продляет сроки эксплуатации Ту-134 до 35 лет. Перевозчики при этом смогут эксплуатировать свои Ту-134 примерно до 2010-2012 гг. Коммерчески эффективная эксплуатация региональных маршрутов возможна даже на устаревающих ВС типа Ту-134.

Таким образом, принимая во внимание дороговизну авиатехники нового поколения, можно сделать вывод, что на данный период состояния авиационного рынка актуальным будет предложение авиакомпаниям и использование ими на перспективных

внутренних линиях самолетов Ту-154 и Ту-134. В 2004 году в государственном реестре было зарегистрировано соответственно около 472 лайнеров первого и второго типа, хотя такое количество самолетов недостаточно для обслуживания всего авиационного сегмента пассажирских перевозок. 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 ВВП будут ВС других модификаций Ту-154, Ту-134 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. Авиакомпании-лидеры заинтересованы в приобретении техники нового поколения. 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 в интересах 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 региональных линиях будут Ту-134, несмотря на то, что их календарный срок подходит к концу.

На примере постоянного партнера нашей Компании – ханты-мансийской авиакомпании «ЮТэйр» можно убедиться в том, что динамично развивающиеся авиакомпании 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 и Ту-134, предоставляемых в лизинг.

Итоги деятельности основного партнера ПИФК «Авиализинг» - авиакомпании «ЮТэйр»:

У ОАО "Авиакомпания "ЮТэйр" – основного потребителя наших услуг (аренда и лизинг воздушных судов) – в 2004 году также произошел рост производственных и финансовых показателей, сравнимый с ростом аналогичных показателей по России:

- пассажирооборот составил 2.468,275 млн. пассажирокилометров, прирост: 14 %;
- объем перевозок пассажиров составил 1.703.562 чел., увеличился на 14 %;
- объем перевезенной почты – 770 тонн, вырос на 22 %;
- количество летных часов – 76.934, прирост: 17,4 %.

По итогам 9 месяцев 2004 года выручка ОАО "Авиакомпания "ЮТэйр" составила 5,5 млрд. рублей, что на 24 % превышает объем выручки за аналогичный период 2003 года. Для осуществления пассажирских перевозок авиакомпания намерена использовать 15 самолетов Ту-154, 25 самолетов Ту-134, 12 самолетов Ан-24, 10 самолетов Як-40 и 5 самолетов АTR-42. В 2005 году планируется перевезти 1.911 тыс. пассажиров, что на 30,4 % выше уровня 2004 года. Компания собирается увеличить количество рейсов: общее количество вводимых новых маршрутов – 17, новых рейсов – 18. В 2005 году планируется получить общий доход в размере 12 млрд. 395 млн. рублей, операционная прибыль составит 487 млн. 617 тыс. рублей.

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 2005 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 2005 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 «Кавминводоавиа» 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)

«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 представила 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).

ООО «Интерлизинг» было создано 15 июля 1999 г. и зарегистрировано 13 августа 1999 г., 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 строительно-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).

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) к началу 2004 года составлял (по уточненным данным) 59 единиц, из них 26 Ту-154М и 33 Ту-154Б (всех модификаций). Показательно, что в течение 2004 года структура лизингуемого авиакомпаниями парка воздушных судов в сегменте ВС типа Ту-154 существенно изменилась: к концу года общий объем рынка лизинга воздушных судов типа Ту-154 (различных модификаций) составил 56 единиц (снижение на 5,08%), из них 31 Ту-154М (увеличение на 19,23%) и 25 Ту-154Б (снижение на 24,24%). Объем лизинговых платежей по году составляет до 52 миллионов долларов.

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, - хозяйствующие субъекты, являющиеся ремонтными предприятиями гражданской авиации либо аффилированными с ними (ОАО «411 завод ГА», ОАО «ВАРЗ-400», Самарское АПО, Киевское АПО – по 1,78%), административно-территориальные образования, решающие в первую очередь социальные задачи и задачи управления государственным имуществом (Российская Федерация – 7,14%, Хакасия, Ханты-Мансийский АО – по 3,57%, Администрация г. Когалым, Татарстан – по 1,78%), действующие авиакомпании, имеющие свидетельство эксплуатанта, а также авиакомпании, находящиеся в состоянии банкротства либо покидающие рынок перевозок воздушными судами типа Ту-154 (Челябинское авиапредприятие, «Тюменские авиалинии», «Омскавиа» – по 3,57%, «Байкал», «Калининградавиа», «БелАвиа», «Аэрокузбасс», «Аэрофлот», «Красноярские авиалинии» - по 1,78%). Показательно, что с указанного рынка ушли операторы, для которых авиализинг не являлся основным бизнесом (подразделения «Газпрома» и «АЛРОСЫ»). Доля рынка авиационных заводов осталась практически неизменной за счет появления новых участников (-5,09% по Ту-154Б, +5,83% по Ту-154М и +0,36% в целом по сегменту Ту-154), доля авиакомпаний несколько сократилась (-4,24% по Ту-154Б, +3,35% по Ту-154М и -0,61% в целом по сегменту Ту-154). Существенно сократилась доля рынка административно-территориальных образований (-3,15% по Ту-154Б, -12,03% по Ту-154М и -5,87% в целом по сегменту Ту-154). На этом фоне показательно, что только рыночноориентированные лизинговые компании демонстрируют стабильный рост.

На долю собственно лизинговых компаний по нашей оценке приходится:

- в сегменте ВС типа Ту-154Б – 64% рынка (+2,06%, фактическое снижение количества с 17 до 16 ВС);
- в сегменте ВС типа Ту-154М – 45,16% рынка (+2,85%, фактическое увеличение количества с 9 до 14 ВС);
- в целом по сегменту Ту-154 всех модификаций – 53,57% рынка (+6,12%, фактическое увеличение количества с 26 до 30 ВС).

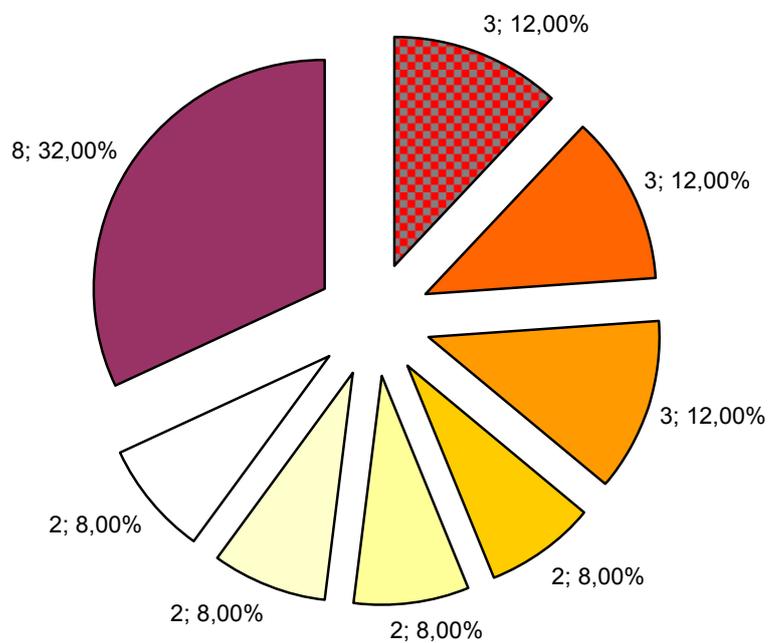
Очень важный и показательный для рынка момент заключается в том, что в 2004 году рыночноориентированные авиализинговые компании в сегментах рынка воздушных судов типа Ту-154Б и в целом Ту-154 всех модификаций преодолели психологически важный 50% рубеж, а в сегменте воздушных судов типа Ту-154М вплотную подошли к нему.

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 в 2004 году успешно закрепиться в своем сегменте рынка воздушных судов типа Ту-154Б в объеме 12,00% (2002 год - 5,71%, в 2003 – 6,06%), став лидером сегмента рынка, хотя по нашим прогнозам, в 2004 году доля Компании на данном рынке должна была составить только 8,86%. Что касается сегмента рынка воздушных судов типа Ту-154 всех модификаций – Компания закрепила за собой 5,36% рынка, также лидируя в указанном сегменте.

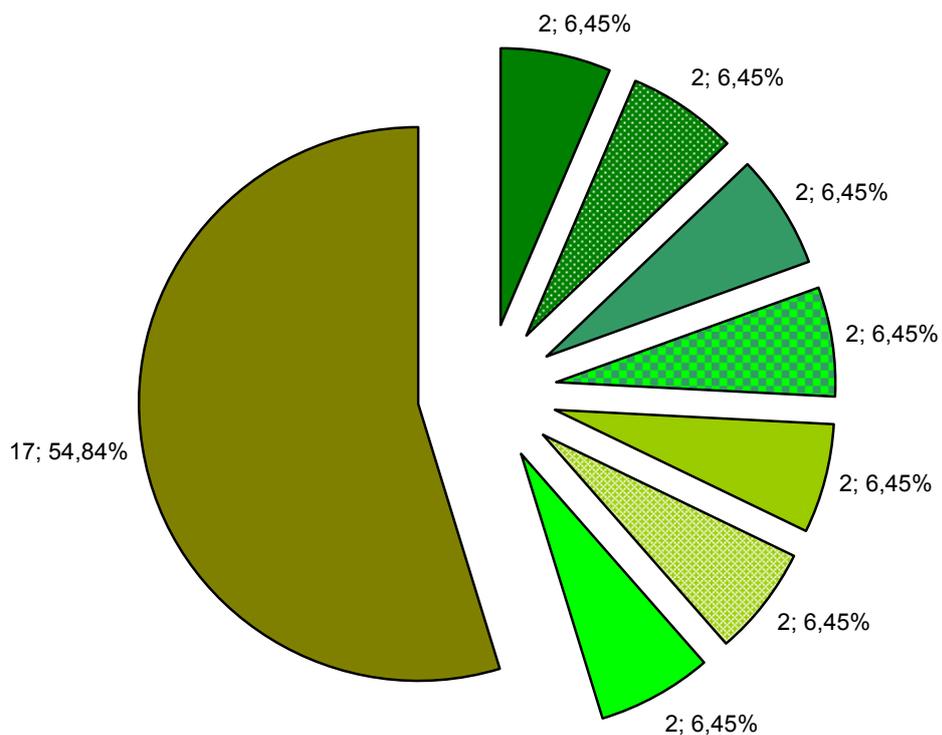
С момента создания в 2001 году Компания успешно использует как схему лизинга, так и схему долгосрочной аренды воздушных судов типа Ту-154, фактически выдерживая серьезную конкуренцию в своем сегменте рынка, поскольку компанией применяется организационно-финансовая схема поставки самолетов (в состоянии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

Доли рынка за 2004 год в сегменте лизинга воздушных судов типа Ту-154Б различных модификаций (количество единиц; % от общего объема парка)



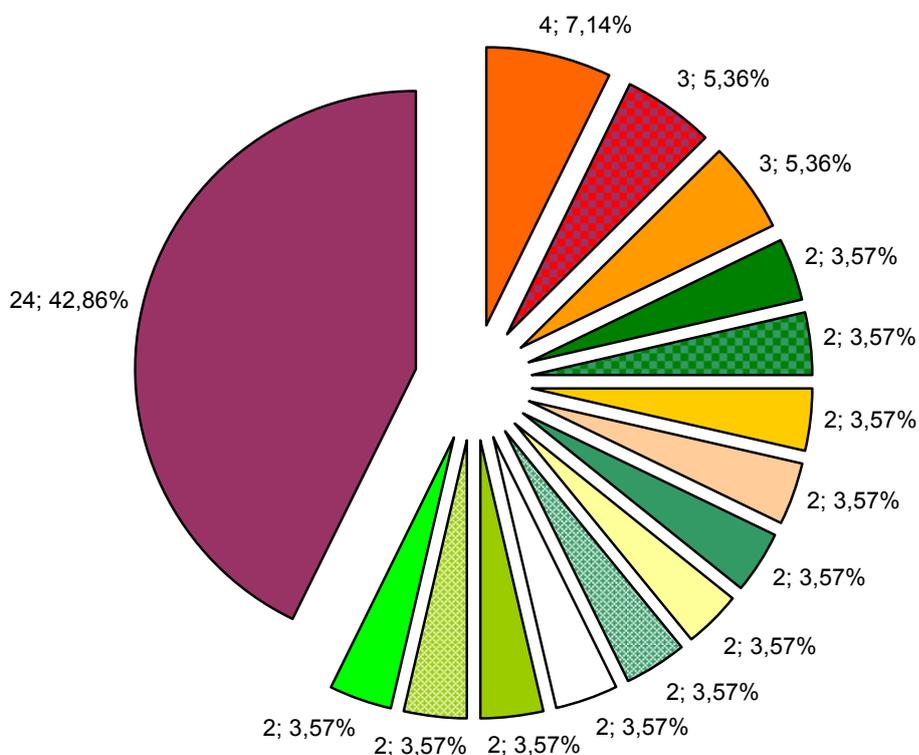
- ПИФК "Авиализинг" ЗАО
- Российская Федерация
- Северлизинг ОАО
- Интерлизинг АВИА ООО
- Мера АЭРО ООО
- Панавиатранс ООО
- Тюменские авиалинии
- 8 компаний, сдающие в лизинг по одному воздушному судну

Доли рынка за 2004 год в сегменте лизинга воздушных судов типа Ту-154М различных модификаций (количество единиц; % от общего объема парка)



- Белгород - Машлизинг
- Дальмашлизинг ООО
- Омскавиа
- С.А.Лизинг ООО
- Хакасия
- Ханты-Мансийский АО
- Челябинское АП ОАО
- 17 компаний, сдающих в лизинг по одному воздушному судну

Доли рынка за 2004 год в сегменте лизинга воздушных судов типа Ту-154 различных модификаций (количество единиц; % от общего объема парка)



- Российская Федерация
- ПИФК "Авиализинг" ЗАО
- Северлизинг ОАО
- Белгород - Машлизинг
- Дальмашлизинг ООО
- Интерлизинг АВИА ООО
- Мега АЭРО ООО
- Омскавиа
- Панавиатранс ООО
- С.А.Лизинг ООО
- Тюменские авиалинии
- Хакасия
- Ханты-Мансийский АО
- Челябинское АП ОАО
- 24 компании, сдающие в лизинг по одному воздушному судну

8. Хозяйственная и операционная деятельность Компании в 2004 году.

Компания продолжала осуществлять свою деятельность на рынке лизинга воздушных судов российского производства типа Ту-154Б. Одновременно прорабатываются 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 2004 году нашими партнерами выступили:

- ОАО Авиакомпания «UTair» (г.Ханты-Мансийск). Авиакомпания «UTair» является долгосрочным партнером Компании. 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.
- 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.
- 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, доработок по приведению самолетов в состояние полной летной годности в соответствии с требованиями Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (ранее ГСГА).

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 установленном Компанией уровне качества выполнения работ и поставляемой продукции цены указанных заводов являются оптимальными.

Опыт Компании подтверждает – лизингодателю из-за сложной системы взаимосвязей между КБ, серийными заводами, поставщиками основных агрегатов приходится многие вопросы взаимоотношений брать на себя.

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

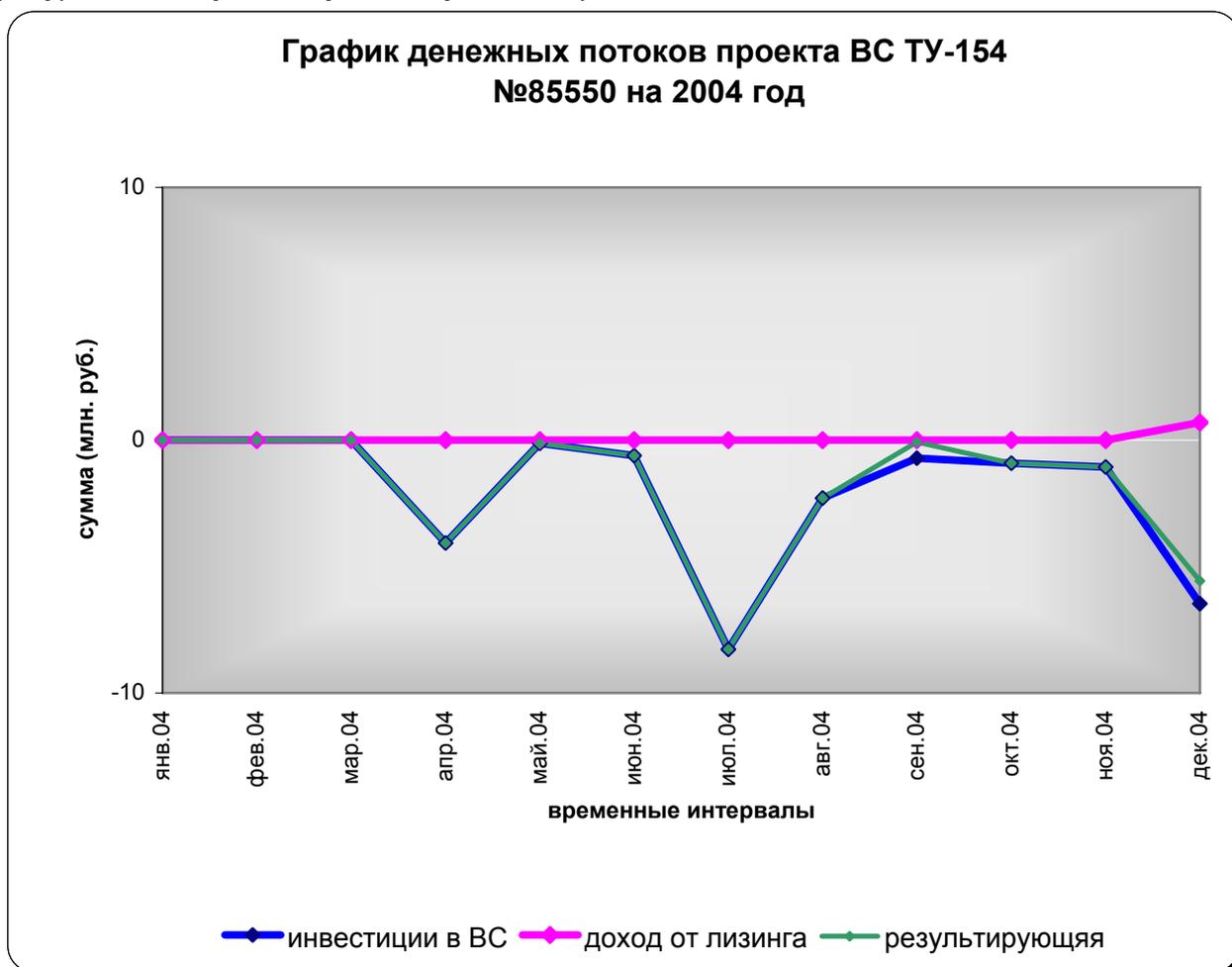
Технически операционная деятельность ЗАО «ПИФК «Авиализинг» представляет собой восстановление самолетов типа Ту-154, включающее в себя:

- 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 или аренду авиакомпаниям - эксплуатантам.

Такая схема работы подтвердила свою жизнеспособность.

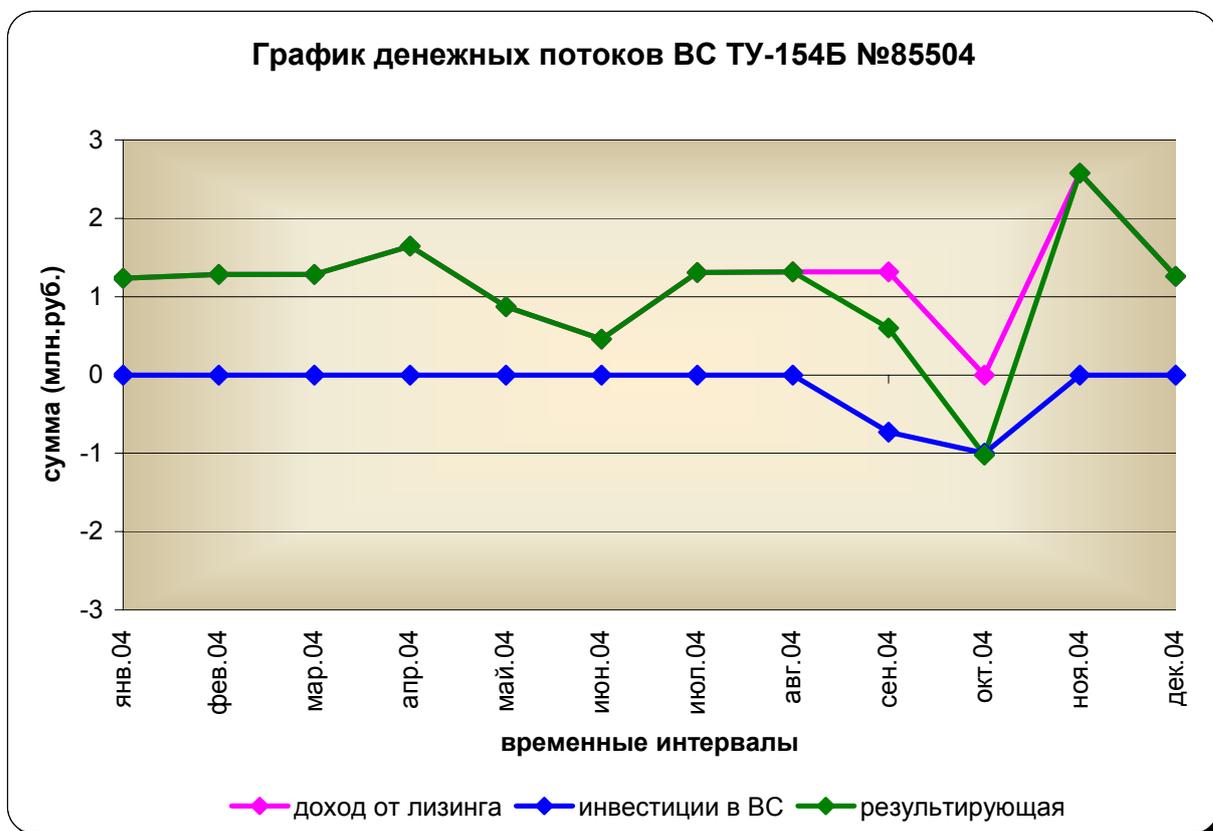
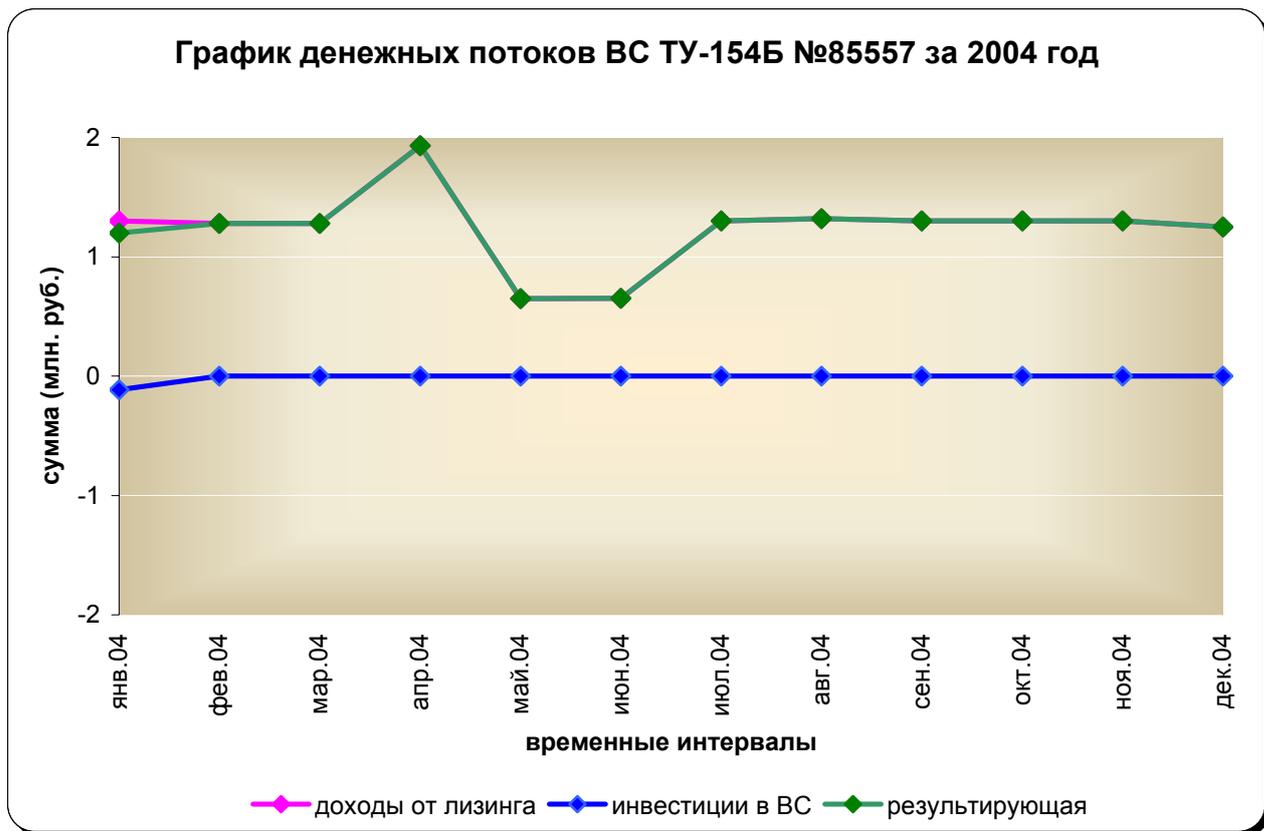
Проектом «номер один» в 2004 году стало воздушное судно Ту-154Б, бортовой номер 85550. Для реализации указанного проекта в 2004 году заключен ряд договоров: с ОАО «Завод 411 Гражданской Авиации», который осуществил весь комплекс работ по восстановлению воздушного судна и установке комплекта двигателей; 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 29 декабря 2004 года в аренду нашему постоянному партнеру – ОАО «Авиакомпания «UTair»г. В процессе реализации проекта Компания использовала созданную в 2002 году адекватную экономическим реалиям систему мониторинга (контроля будущей прибыли), 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 2004 году, стала продажа авиадвигателей НК-8-2У ОАО «Уральский завод гражданской авиации».

Также в 2004 году продолжилась реализация проектов эксплуатации воздушного

судна Ту-154Б, бортовой номер 85557, и воздушного судна Ту-154Б, бортовой номер 85504, в авиакомпании «UTair».



В результате проведения операционной деятельности в Компании в 2002 - 2004 годах сложился технологический процесс, менеджмент получил значительный практический опыт, были выявлены основные факторы риска.

Основными пунктами маршрута к успешному лизингу для авиакомпаний, по нашему мнению, являются:

- Выбор типа самолета. Выбор типа самолета является самым важным решением, принимаемым авиакомпанией. От него в течение последующих лет будет зависеть рентабельность эксплуатации. При выборе самолета следует принимать во внимание целый ряд факторов, начиная с самых очевидных: характера будущих перевозок, конкурентоспособности авиакомпании, имеющихся в наличии оборотных средств, источников финансирования, влияния на финансовый баланс авиакомпании, появления в будущем некоторой технической избыточности. Также необходимо провести чрезвычайно сложный экономический анализ эксплуатации – маршрут за маршрутом.
- Поиск на рынке. Уже в самом начале процесса приобретения самолета нужно правильно разработать текст соответствующего запроса на предложение от лизингодателей и довести его до сведения владельцев авиакомпании. На этом этапе очень важно показать компетентность авиакомпании и ясность ее намерений.
- Привлечение консультантов по юридическим вопросам. Получение консультации по юридическим вопросам, правильная ее интерпретация, регулярное взаимодействие с юридической службой, внимательное отношение к ее рекомендациям – это обязательные условия достижения максимально выгодных условий лизинга или приобретения самолета.
- Техническая поддержка. Если компания собирается со временем самостоятельно выполнять все виды технического обслуживания, кроме капитального ремонта, то заключение контракта, предусматривающего передачу соответствующих технологий и обучение сотрудников, становится критическим элементом с точки зрения эксплуатации нового самолета.
- Регистрация ВС.
- Коммерческие вопросы. Без высокой интенсивности эксплуатации невозможно покрыть большие затраты на приобретение самолета и получать прибыль. Поэтому совершенно необходимо полное переосмысление всей деятельности коммерческих подразделений авиакомпании.
- Подготовка персонала. Предварительная подготовка летного и технического состава может обеспечить значительную экономию денежных и трудовых ресурсов.
- Приемка самолета. Лизингодатель может запросить и имеет право получить полную и подробную информацию о правах собственности, структуре, техническом и финансовом состоянии авиакомпании, берущей самолет в лизинг. Для удовлетворения всех условий поставки самолета потребуется большое число различных документов.
- Запасные части. Хотя поставки запчастей и расходных материалов оговариваются в соглашении по техническим вопросам, авиакомпании необходимо будет создать некоторый их запас. Такой комплект запчастей может быть приобретен или получен в аренду. Их перечень может быть рекомендован лизингодателем или быть составной частью договора с организацией, обеспечивающей техническое обслуживание и ремонт. Хранение слишком большого или наоборот недостаточного количества запчастей обходится дорого. Оптимальный уровень запасов может основываться на максимально тщательном анализе опыта других эксплуатантов.
- Страхование.
- Условия приемки самолета и его последующего возврата. Это один из самых важных аспектов переговоров о лизинге и приемке самолета. Авиакомпания, берущая самолет в аренду, должна проверить техническое состояние самолета, оговорить технические условия поставки, требования к внешнему виду самолета,

соответствие всем действующим на момент поставки директивам авиационных властей по поддержанию летной годности самолетов данного типа, убедиться в том, что условия возврата машины лизинговой компании объективны и справедливы.

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

- потенциальный риск неплатежа авиакомпаний – арендаторов воздушных судов;
- простои воздушных судов в авиакомпаниях - арендаторах в результате выхода из строя различного рода компонентов ВС как в связи с выработкой ресурсов, так и по ряду нересурсных факторов, и, как следствие, риск снижения размера лизинговых платежей;
- летные происшествия с воздушными судами типа Ту-154 и, как следствие, риск принятия 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 авиакомпании - эксплуатанты, максимально сокращая сроки устранения обнаруженных в ходе эксплуатации недостатков, дефектов и выходов из строя узлов и агрегатов;
- непрерывный экономический мониторинг.

В целом 2004 год характеризовался активным продолжением операционной деятельности Компании в своем сегменте рынка. Активизировалась работа по сопровождению проектов эксплуатации воздушных судов и авиадвигателей в авиакомпаниях, что позволило свести к минимуму вынужденные простои воздушных судов. Среднемесячные налеты воздушных судов составили: 139,47 часов – Ту-154Б, бортовой номер 85557; 135,29 часов – Ту-154Б, бортовой номер 85504, что существенно превышает не только нормативный, но и среднеотраслевой налет.

Особое внимание менеджмент Компании уделил развитию товарной и финансовой кредитоспособности Компании. Отлаженные взаимоотношения с поставщиками и подрядчиками Компании позволили в 2004 году при осуществлении проекта ВС Ту-154Б № 85550 вновь получить существенные рассрочки и скидки по заключенным контрактам, что является не чем иным, как товарной кредитоспособностью Компании. И хотя даже в научной литературе не существует точно и четко отработанных методик исчисления товарной кредитоспособности компаний как таковой – в первом приближении, с учетом сложившейся практики работы Компании с поставщиками и подрядчиками можно определить объем достигнутой Компанией товарной кредитоспособности в размере представленных поставщиками и подрядчиками товарных кредитов, условия которых экстраполированы на ликвидные активы компании и интенсивность ее развития, что составляет по нашим оценкам около 45 миллионов рублей на интервале до года.

Что касается финансовой кредитоспособности – в 2004 году Компании были предоставлены кредитные линии:

- Уральским филиалом «Эталонбанк»;
- Западно-Уральским Банком Сберегательного Банка Российской Федерации.

Уже в начале 2005 года Компании была предоставлена кредитная линия Пермским филиалом «Газпромбанка».

Корректная экстраполяция условий кредитных линий на объем ликвидных активов Компании и интенсивности ее развития позволяет сделать вывод о том, что финансовая кредитоспособность Компании на начало 2005 года составляла порядка 55 миллионов рублей на интервале до двух лет. Таким образом, оценочная кредитоспособность Компании на начало 2005 года составляла порядка 100 миллионов рублей на интервале до двух лет.

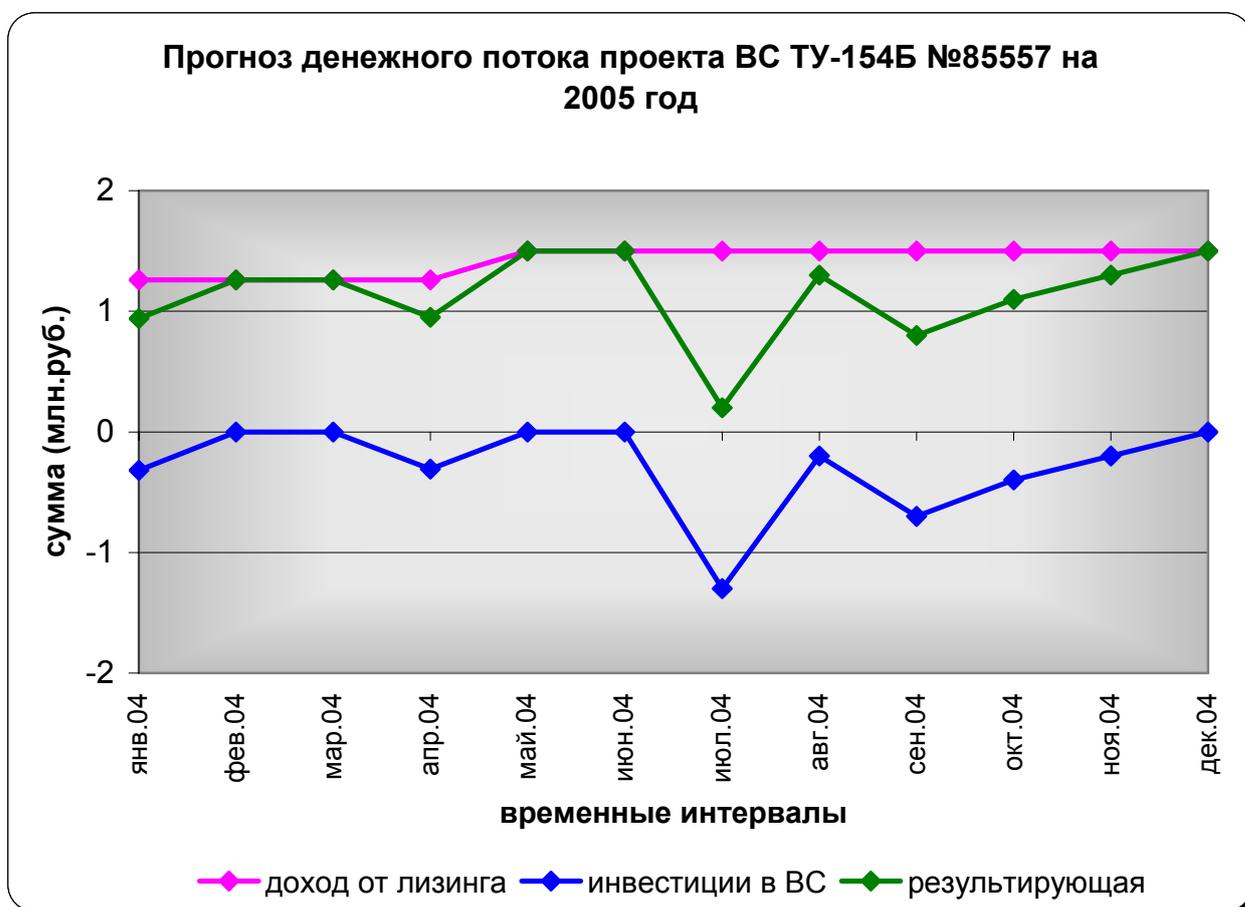
9. Перспективы развития Компании.

Самыми доходными машинами в парке авиакомпаний остаются: Ту-154Б, Ту-154М, что 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.

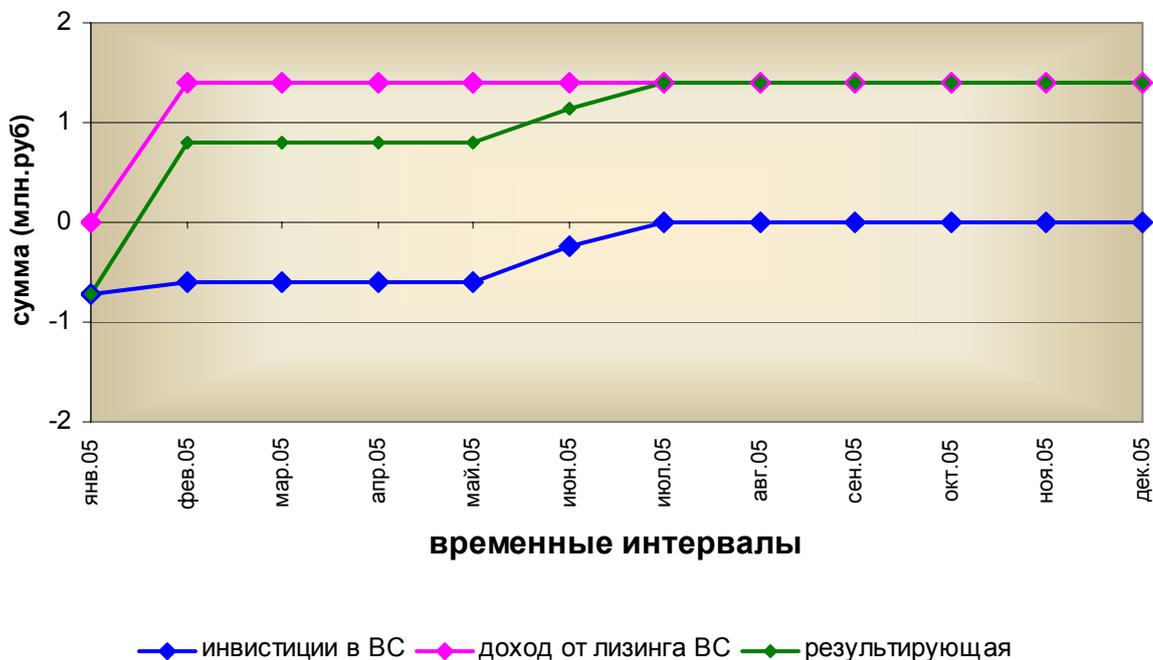
Бизнес Компании надежен и стабилен даже в условиях рецессии. А при благоприятной экономической обстановке, экономическом росте в Российской Федерации и увеличении внутреннего валового продукта Компания имеет широкие перспективы развития своей деятельности.

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.

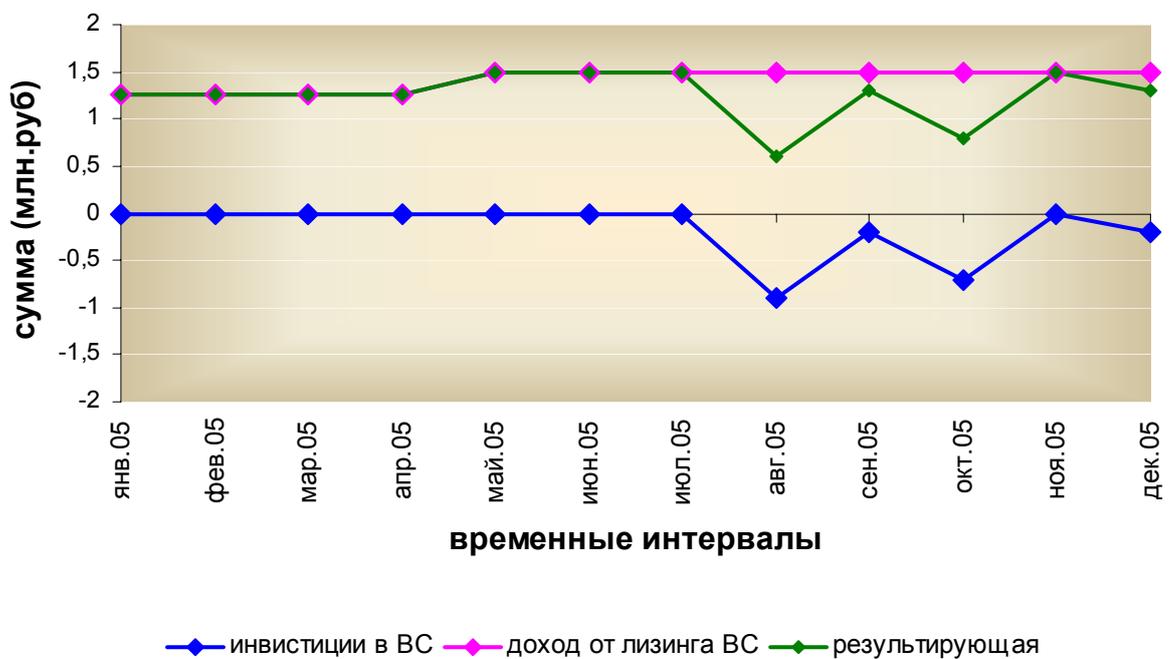
Мы имеем стабильный прогноз развития существующих проектов на 2005 год



**График денежных потоков проекта ВС ТУ-154
№85550 на 2005 год**



**График денежных потоков проекта ВС ТУ-154Б
№85504 на 2005 год**



(ВС Ту-154Б: № 85504, № 85557, № 85550), а также планируем работу в хоть и близком, но новом сегменте рынка воздушных судов типа Ту-154М.

В планах Компании на 2005 год – покупка воздушного судна

Ту-154М № 85789, приведение в состояние полной летной годности, передача ВС в аренду. Сложность указанного проекта заключается в том, что его стоимость существенно превышает стоимость ранее осуществлявшихся Компанией проектов. Это, в свою очередь, потребует от менеджмента Компании не только четкой и слаженной работы, но и максимальной самоотдачи. Мы полагаем, что реализация указанного проекта явится переломным моментом в деятельности Компании, поскольку сам проект требует существенного повышения кредитоспособности Компании.

Компания планирует осуществить инвестирование в указанное воздушное судно за счет сформированных денежных потоков от аренды эксплуатирующихся ВС, то есть за счет собственных возможностей, а также за счет привлечения заемного капитала (кредитов банков).

По нашим оценкам, в сегменте рынка, в котором работает Компания в настоящее время остается 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 и кредитном рынке;
- совершенствовании систем корпоративного управления.

10. Инструменты фондового рынка. Тактика привлечения капитала.

Рынок лизинга в России, в том числе рынок авиационного лизинга развивается динамично. В качестве одного из источников финансирования лизинга все больше используются собственные средства лизингодателей, они нередко инвестируют в бизнес значительные суммы. В целом на этот источник в общем объеме средств приходится в среднем по отрасли 11,4%.

Что сегодня предлагает фондовый рынок, какими его инструментами могут воспользоваться хозяйствующие субъекты (в том числе – наша Компания) для привлечения финансовых ресурсов, а инвесторы – для размещения свободных средств? Каково место Компании на этом рынке? Ответы на эти вопросы, на наш взгляд, определяют долгосрочную перспективу увеличения капитализации Компании, тактические решения, касающиеся механизмов привлечения капитала.

Акции. Объем инвестиций в основной капитал за счет эмиссии акций остается на крайне низком уровне, поскольку инвестиции в акции весьма неоправданны из-за высокого уровня политического риска, а также рисков недружественного поглощения и нарушения прав миноритарных акционеров. Экономический рост и увеличение спроса на инвестиционные ресурсы не сопровождаются появлением значительного количества новых эмитентов в листингах бирж. По-прежнему остается не востребованным такой инструмент привлечений инвестиций, как первичное размещение акций на рынке ценных бумаг. Снижается и количество эмитентов, акции которых торгуются на биржах. Причины:

1. Выход новых эмитентов на открытый фондовый рынок весьма дорог и затруднен из-за отсутствия кредитных и фондовых историй.
2. Из-за политических рисков 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.

4. Для бизнесов, не являющихся крупными (к таким мы сами относим нашу Компанию), процедуры размещения акций на открытом рынке представляет собой весьма дорогостоящую процедуру и являются экономически неоправданными.

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 по сравнению с риском по акциям, так как облигации обеспечиваются активами 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.

В 2004 году несколько лизинговых компаний заявили о себе на фондовом рынке. Одним из первых этот инструмент освоил «РТК-лизинг», погасивший уже три займа – на 500 млн., 1 млрд., 1,5 млрд.руб. Сейчас в обращении находятся облигационные займы лизинговых компаний «Глобус-лизинг» (на 400 млн. и 320 млн.руб.), «Информ-сервис-лизинг» (15 млн., 150 млн. и 20 млн.руб.) и «ПН-лизинг» (20 млн.руб.). Для всех этих эмитентов были характерны сначала полугодовые размещения, затем – годовые, а потом – двухгодичные. Фактически – облигационные выпуски не что иное, как одна из составляющих механизма секьюритизации лизинговых активов (консолидация в специально созданной компании лизинговых портфелей и отдельных проектов, которые затем становятся основой для эмиссии ценных бумаг. То есть привлеченные ресурсы используются как источник для рефинансирования новых проектов). Косвенно об этом свидетельствует то, что в 2004 году увеличилось число сделок, связанных с куплей-продажей лизинговых проектов. Мы полагаем, что покупка специализированных лизинговых портфелей станет следующим этапом развития финансовой составляющей лизингового рынка.

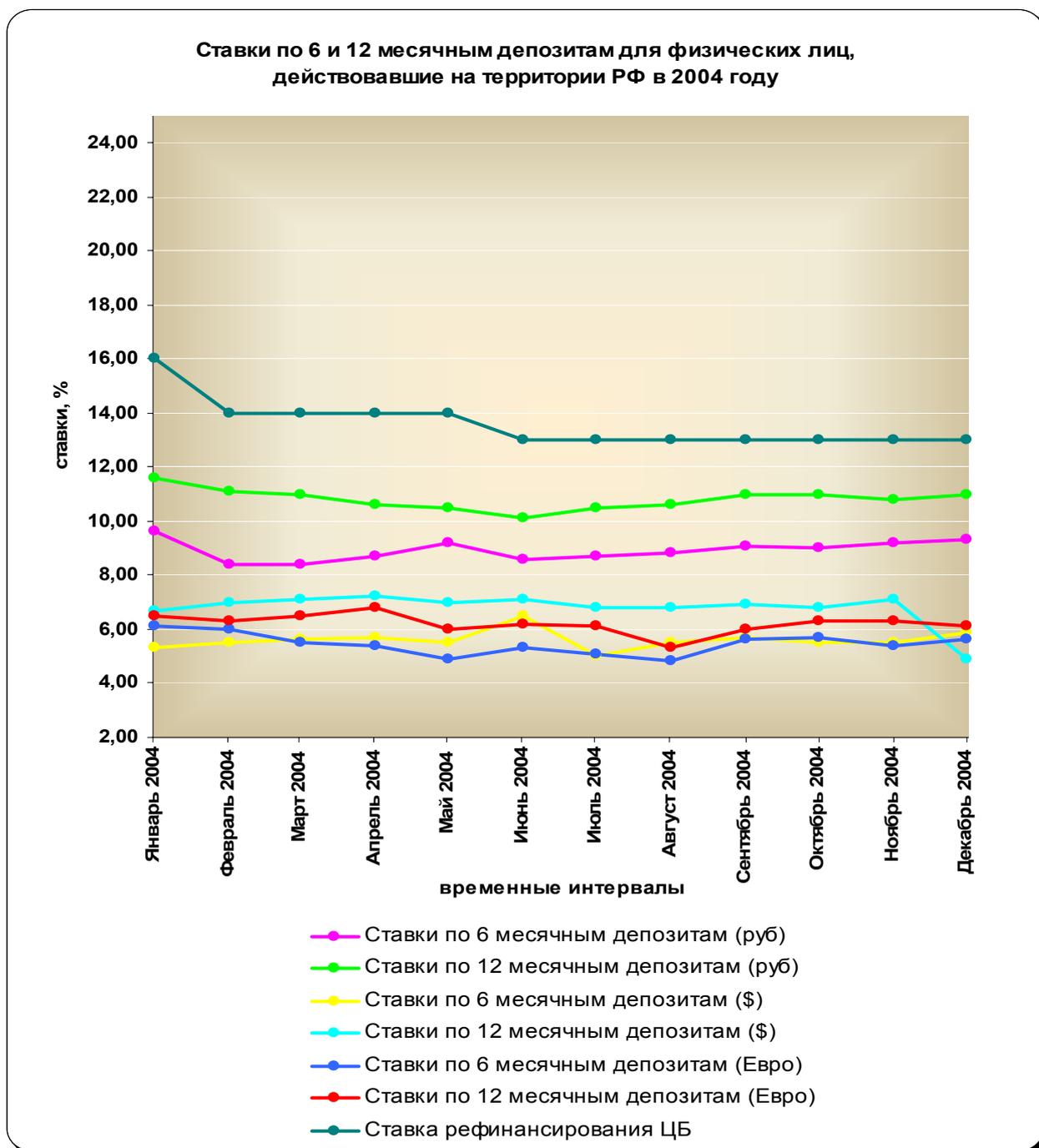
Вместе с тем, эмиссия корпоративных облигаций на открытом фондовом рынке связана со значительными затратами и доступна только крупным эмитентам, поскольку в этой сфере работают практически те же закономерности, что и при размещении акций на открытом рынке. По мнению наших консультантов (Веб-инвест банк), размещение облигационных инструментов на открытом рынке экономически оправдано и целесообразно (помимо прочих факторов), начиная с объема 300 миллионов рублей, что для нашей Компании в 2004 году было явно переразмеряно. Эмиссия облигаций для внебиржевого рынка связана со значительно меньшими затратами, более применима для локальных рынков, но связана с гораздо меньшей ликвидностью.

Векселя. В связи с тем, что выпуск векселей не подлежит обязательной регистрации государственными органами, точное количество организаций-векселедателей определить невозможно. Вексельный сегмент является крупнейшим. Векселя используются в основном для пополнения оборотных средств. Противоречивая правоприменительная практика по существу превратила вексель в высокорисковый инструмент, что, в свою очередь, привело к акценту в деятельности Компании на эти инструменты, как на инструменты формирования исключительно субординированного долга. Придерживаясь консервативной вексельной политики, Компания не планирует предлагать вексельные инструменты на открытый рынок.

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 ММВБ

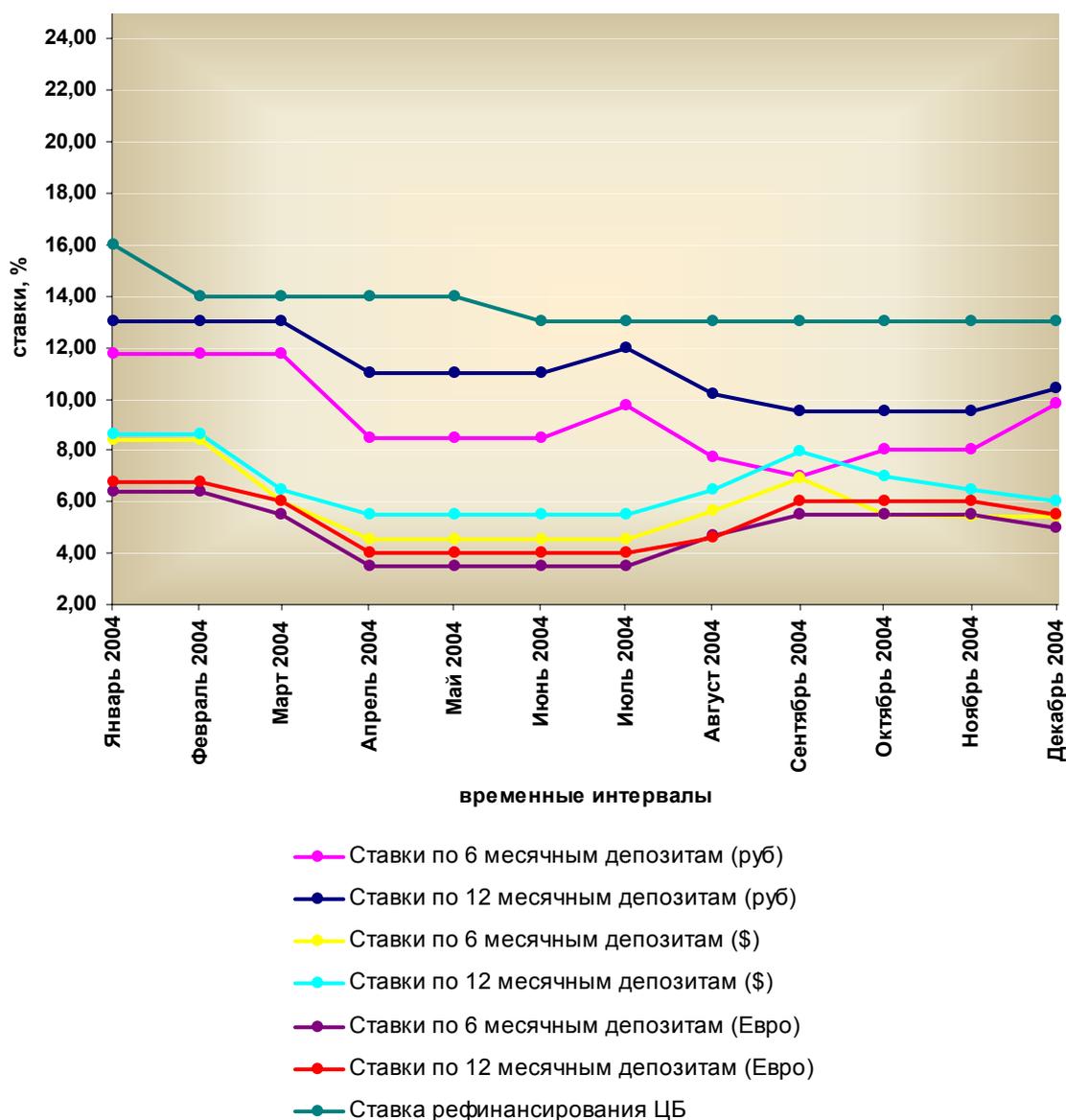
незначителен. В целом активность на срочном рынке возрастает. Развитие рынка производных инструментов сдерживает отсутствие соответствующего законодательства.

Вся совокупность указанных обстоятельств не позволяет Компании использовать производные финансовые инструменты для обеспечения своего функционирования.



Паевые инвестиционные фонды. В 2004 году активность частных инвесторов по приобретению паев паевых инвестиционных фондов значительно возросла. Однако, в настоящее время общий объем инвестиций в ПИФы весьма незначителен. Сами же ПИФы ориентированы, в основном, на компании, представленные на открытом рынке (особенно на «голубые фишки»), к каковым наша Компания не относится, в силу чего этот источник инвестиций для Компании закрыт.

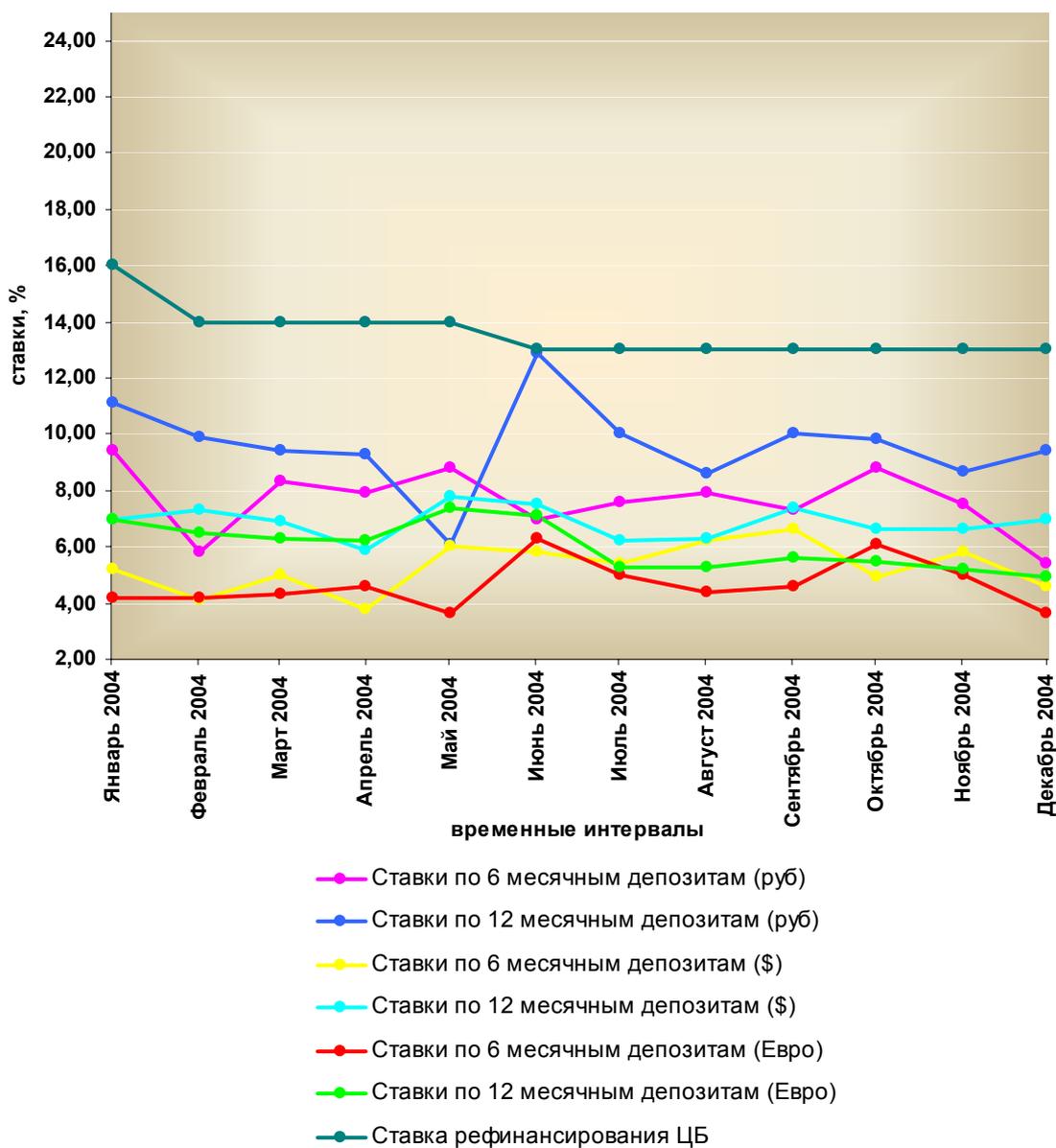
Ставки по 6 и 12 месячным депозитам для физических лиц, действовавшие на территории Пермской области в 2004 году



Отдельный вопрос – существуют ли возможности у Компании привлечения инвестиций не от финансовых институтов, а, например, от физических и юридических лиц напрямую? Анализ возможности размещения средств юридических и физических лиц показывает следующее.

Депозиты. Средние депозитные ставки для физических и юридических лиц, действовавшие в течение 2004 года на территории РФ и Пермской области, представлены в соответствующих графиках.

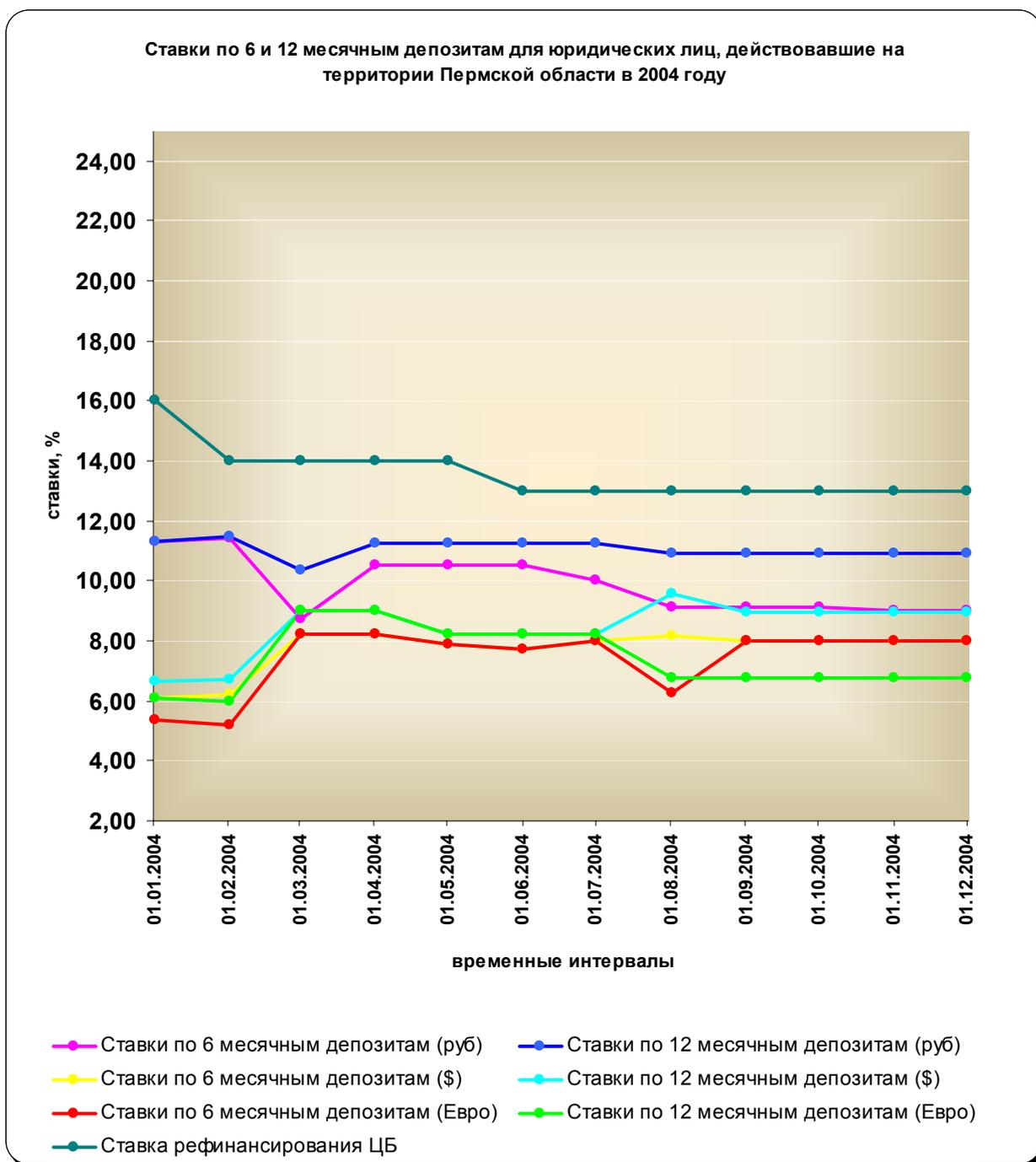
Ставки по 6 и 12 месячным депозитам для юридических лиц, действовавшие на территории РФ в 2004 году



В 2003 году средний уровень депозитных ставок имел тенденцию к снижению. В 2004 году наблюдаются значительные скачки уровня ставок, особенно в части средних депозитных ставок для юридических лиц, действующих на территории РФ¹. Основная причина таких колебаний связана с изменениями курсов доллара США и евро. В связи с тем, что курс доллара США являлся наиболее нестабильным в течение 2004 года – произошли парадоксальные изменения депозитных ставок: средняя депозитная ставка по 12 месячным вкладам физических лиц в долларах США на конец 2004 года составила величину меньшую, чем эта ставка по 6 месячным депозитам. Значительные изменения

¹ По данным Центрального банка Российской Федерации (Бюллетень банковской статистики)

претерпели также ставки по рублевым вкладам юридических лиц: в июне 2004г. произошел резкий скачок ставки вверх по 12-месячным депозитам, что совпадает с периодом наибольшего спада курса доллара США за 2004 год. Учетная ставка ЦБ оставалась в 2004 году на одном уровне – 13 %.

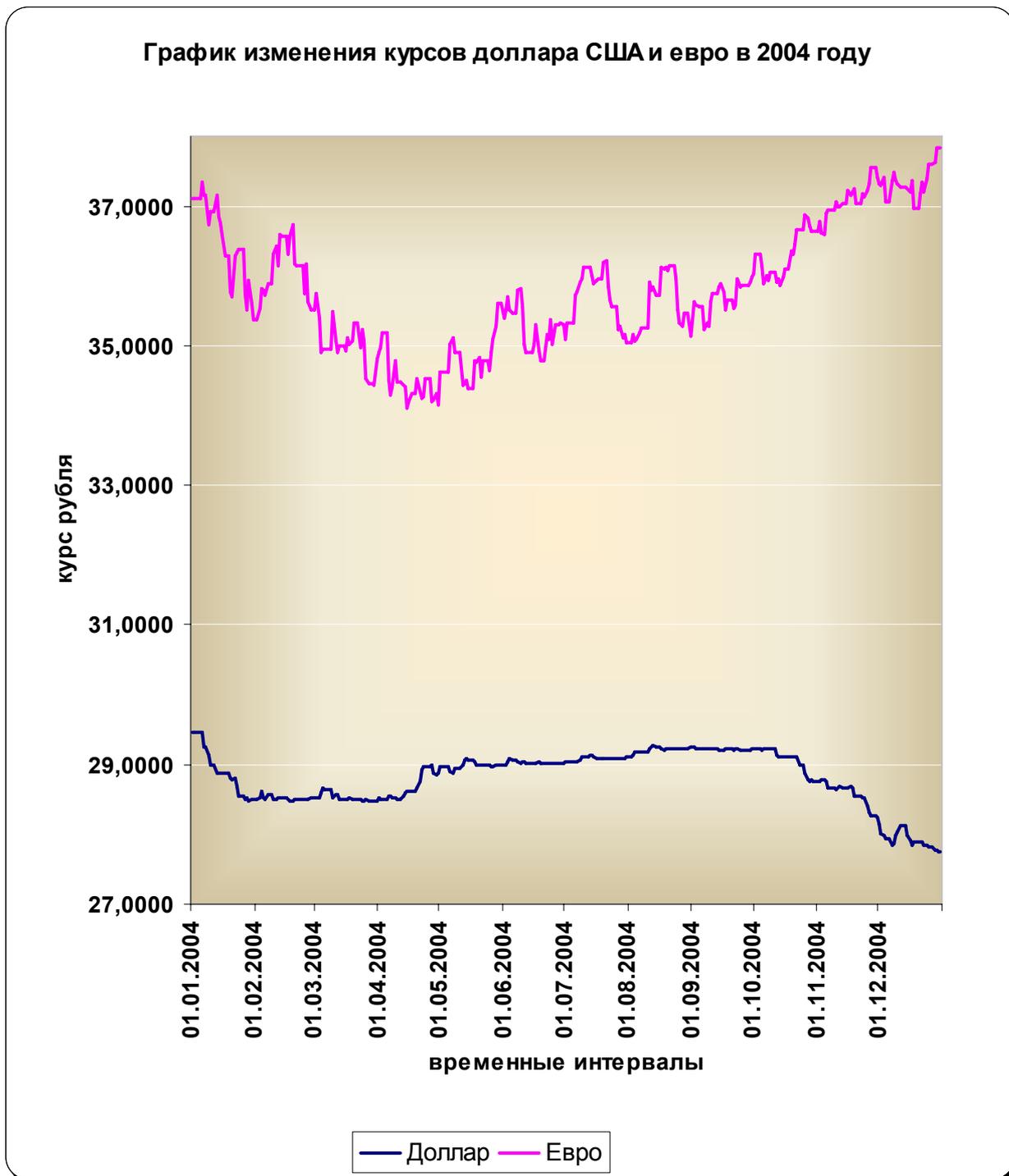


Очевидно из графиков, что средний уровень депозитных ставок имеет тенденцию к снижению. Причины:

1. Постоянное ожидание инвесторов снижения ставки рефинансирования ЦБ РФ.
2. Постоянное ожидание падения курса доллара к рублю, связанное с высокими ценами на нефть на мировом рынке и большим притоком валютной выручки в страну.

3. Постоянно меняющийся уровень инфляции, явное несоответствие ее декларируемого уровня реальному.

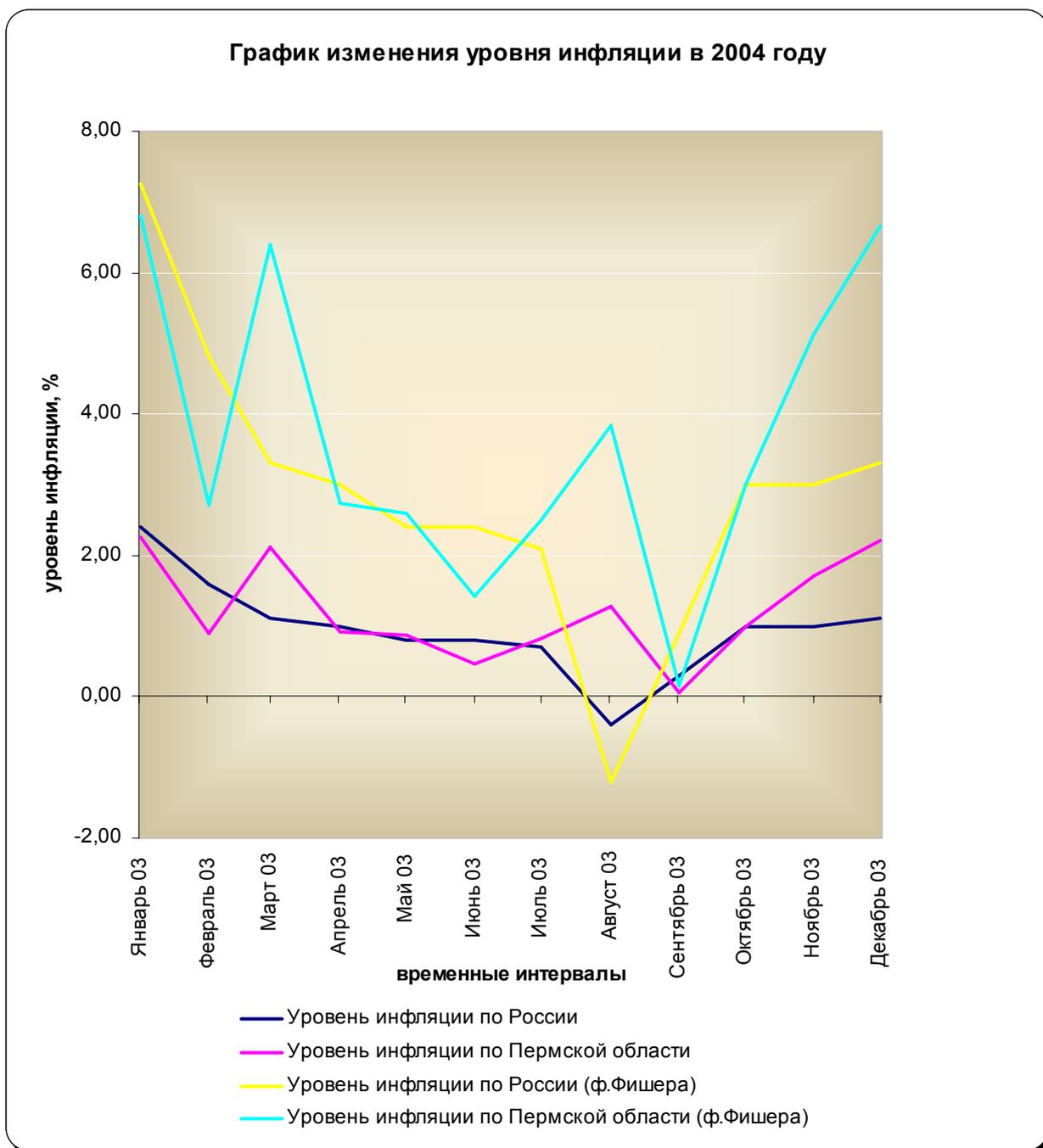
Инвестиции в иностранную валюту. Активные действия Банка России по регулированию курсов рубля к доллару США и к евро позволяют сделать однозначный вывод о низкой, либо отрицательной доходности инвестирования средств в иностранную валюту по сравнению с инвестированием в рублевые инструменты.



Инвестиции в драгоценные металлы. До настоящего времени инвестиции в драгоценные металлы в России представляют из себя достаточно экзотическую форму

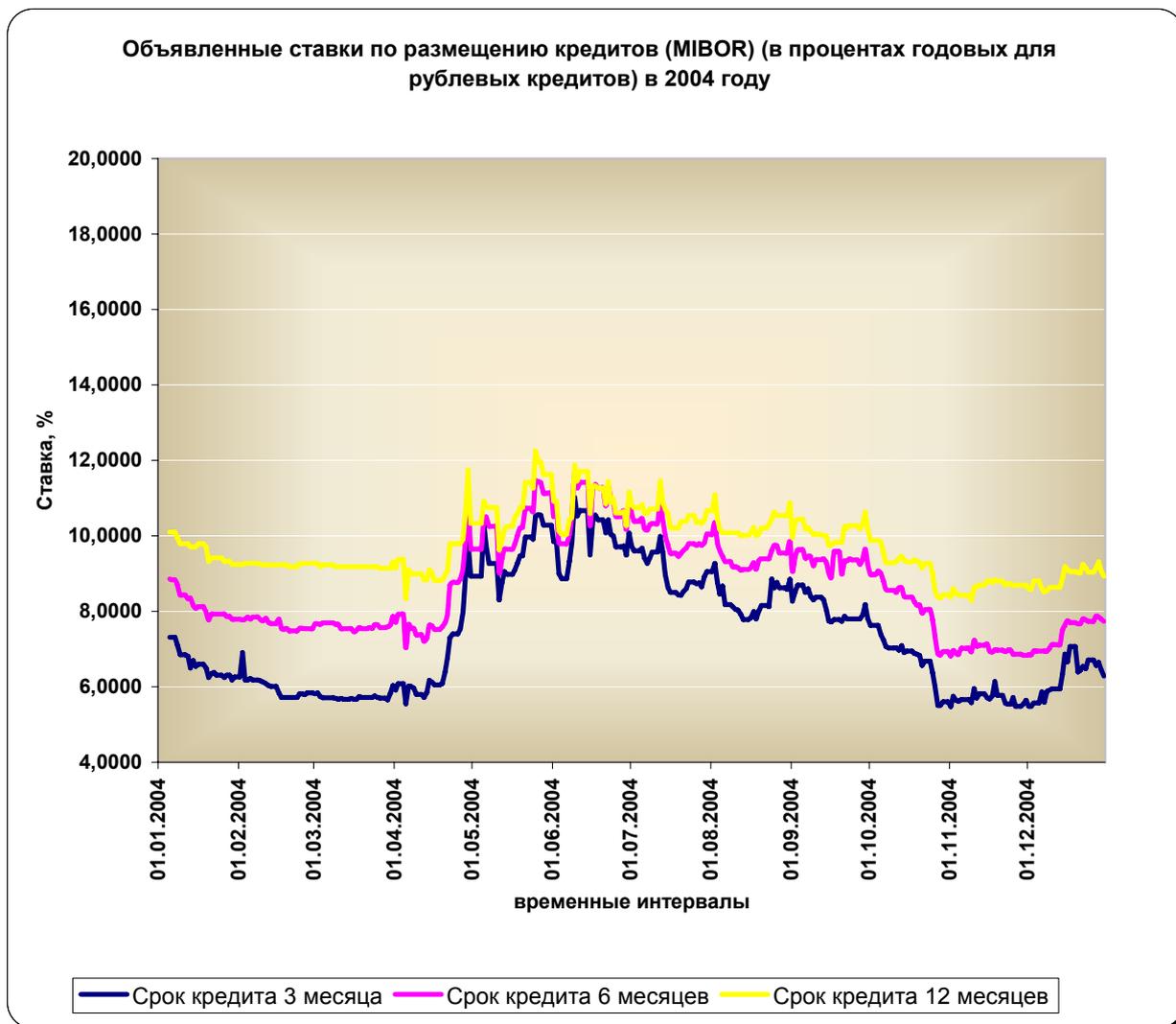
накопления богатства. Ликвидность этих инструментов низка, а метод формирования котировок и методы поддержания ликвидности этого рынка неочевидны.

Инфляция. Существенное влияние на принятие инвестиционных решений оказывает инфляционная составляющая. При этом указанная составляющая зачастую существенно отличается в разных регионах от показателей в целом по России. По официальным данным инфляция за 2004 год (индекс потребительских цен) составила в Российской Федерации 11,1 %. Мы полагаем, что инфляционные показатели корректно рассчитывать по формуле Фишера. В связи с этим расчетные показатели инфляционной составляющей существенно отличаются от официально публикуемых Госкомстатом и средствами массовой информации.



Основные выводы, которые можно сделать из приведенного выше аналитического материала - для привлечения прямых инвестиций Компании следует предлагать рынку доходность не менее уровня ставки рефинансирования (уже после налогообложения и с учетом ежемесячного реинвестирования процентного дохода).

Кредиты. Динамика средних объявленных ставок по предоставлению кредитов (MIBOR) в 2004 году представлена следующим образом:



Как показали исследования, проведенные специалистами Компании, - основным источником финансирования лизинговых сделок в отрасли (53,9%) остается банковский кредит. В этом смысле Компания не является исключением. Поэтому для развития операционной деятельности в 2004 году Компания проводила активную политику кредитных заимствований. Как уже отмечалось, на начало 2005 года Компании банковскими учреждениями был предоставлен ряд кредитных линий. Средневзвешенная стоимость заимствований составила 16,89% годовых. Таким образом, имеющиеся статистические данные кредитного, фондового и денежного рынков, а также инфляционного процесса, позволяют прогнозировать коридор стоимости привлечения ресурсов для осуществления операционной деятельности Компании в 2005 году.

Наиболее целесообразные решения по соотношению цена / объем и скорость привлечения / объем привлечения нам видятся в кредитовании под ставку не выше имеющейся средневзвешенной, либо заимствований путем эмиссии облигаций для

заранее определенного круга инвесторов с доходностью в пределах 12,78 – 16,89 % годовых, с ежеквартальной выплатой процентов.

11. 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%
Бадрин Николай Васильевич	0%
Чудинов Анатолий Аркадьевич	0%

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

Коллегиальный исполнительный орган в компании не сформирован.

12. Финансовые показатели за отчетный период.

Уставный капитал Компании составляет 5.000.000,00 рублей.

Выручка от реализации услуг в 2004 году составила - 28.813.886,30 руб.,

в том числе:

- аренда ТУ-154 №85557 - 13.148.089,54 руб.,
- аренда ТУ-154 №85504 - 13.145.303,61 руб.,
- аренда авиадвигателей НК-8-2У - 1.609.439,76 руб.,
- покраска ТУ-154 №85550 - 471.611,86 руб.,
- продажа авиадвигателей НК-8-2У - 439.441,53 руб.

Операционные доходы от реализации ценных бумаг (векселей). в 2004 году составили 5.025.000,00 руб.

Проценты к получению (по депозитному вкладу и согласно договорам с обслуживающими банками на расчетно-кассовое обслуживание на остаток денежных средств на расчетных счетах) в 2004 году составили 204.857,46 руб.

Внереализационные доходы в 2004 году составили 367.407,38 руб.

Расходы компании, связанные с основным видом деятельности, составили 24.701.097,11 руб., в том числе:

- расходы на оплату труда - 3.127.896,25 руб.,
- амортизация основных средств - 16.962.435,69 руб.,
- отчисления с ФОТ (Единый социальный налог) - 1.005.957,47 руб.,

- материальные расходы - 366.083,08 руб.
 - Операционные расходы составили всего - 7.146.453,10 руб., из них:
 - первоначальная стоимость ценных бумаг (векселей) - 5.025.000,00 руб.,
 - проценты по векселям – 817.082,85 руб.,
 - налоги и сборы – 573.934,00 руб.,
 - проценты по кредитам банков – 362.727,88 руб.
- Внереализационные расходы в 2004 году составили 328.229,23 руб.

Прибыль от реализации по основному виду деятельности в 2004 году составила - 4.112.789,19 руб.

Прибыль до налогообложения – 2.235.371,70 руб.

Чистая прибыль 2004 года - 2.629.757,98 руб.²

Чистые активы по состоянию на 31.12.2004г. равны 8.459,00 тысяч рублей.

В соответствии с учредительными документами сформирован резервный капитал в размере 5 % от уставного капитала.

Заемных средств в 2004 году привлечено на сумму 24.940.000,53 руб., в том числе:

- кредит Уральского филиала ЗАО «Эталонбанк» - 10.000.000,00 руб.,
- выданные простые процентные векселя – 9.600.000,00 руб.,
- кредит Западно-Уральского банка Сбербанка РФ – 5.000.000,00 руб.,
- кредит в форме «овердрафт» в Филиале ОАО «Урало-Сибирский Банк» в г.Перми - 340.000,53 руб.

Погашено заемных средств в 2004 году - 15.439.677,02 руб., в том числе:

- выданные ранее простые беспроцентные векселя – 13.935.053,60 руб.,
- выданные в 2004 году простые процентные векселя – 1.164.622,89 руб.,
- овердрафт ОАО «Урало-Сибирский Банк» - 340.000,53 руб.

По другим кредитам и займам срок погашения в 2004 году не наступил.

Балансовая стоимость основных производственных фондов (основных средств) по состоянию на 31.12.2004г. - 46.567.293,60 руб., в том числе:

- воздушное судно ТУ-154Б № 85557 – 12.526.204,46 руб.,
- воздушное судно ТУ-154Б № 85550 – 29.107.553,87 руб.,
- помещение офиса (2 этажа общей площадью 633,5 м2 в 12 этажном здании в центре г. Перми) – 2.236.999,25 руб.,
- служебные автомобили (2 шт.) – 539.016,55 руб.

Краткосрочные финансовые вложения - 2.699.297,40 руб.

Дебиторская задолженность на конец 2004 года составила 7.591.747,26 руб., в том числе:

- покупатели и заказчики - 5.318.775,48 руб.
- Просроченной дебиторской задолженности нет.

Кредиторская задолженность - 10.751.452,92 руб., в частности:

- поставщики и подрядчики – 5.286.804,93 руб.,
- задолженность по налогам и сборам - 627.490,51 руб.

Задолженность по кредитам и займам, включая проценты – 45.804.397,07 руб.

Вся кредиторская задолженность Компании является текущей (просроченная

² В соответствии со ст.3 Федерального закона «О государственной поддержке малого предпринимательства в РФ» от 14.06.1995г. № 88-ФЗ ЗАО «ПИФК «Авиализинг» является субъектом малого предпринимательства. Согласно требованиям п.2 ПБУ 18/02 «Учет расчетов по налогу на прибыль», утвержденного Приказом Минфина РФ от 19.11.2002г. № 114н, данное положение не применяется субъектами малого предпринимательства, поэтому в 2004 году было правомерно сторнировано начисление отложенного налогового обязательства в сумме 317 тыс.руб.. начисленного ранее.

кредиторская задолженность отсутствует).

13. Дополнительная информация для акционеров.

В отчетном году Компанией совершен ряд сделок, направленных на реализацию программы развития лизинга воздушных судов типа ТУ-154, утвержденной решением Совета директоров.

Основной проект 2004 года - самолет ТУ-154Б №85550, включая оценку, участие в торгах, приобретение, подготовку к перегону и перегон на завод, доукомплектование, капитальный ремонт, приемку, сдачу в аренду. Для этого были заключены и исполнены такие договоры, как договор купли-продажи воздушного судна ТУ-154Б, бортовой номер 85550, договор на выполнение работ на ТУ-154Б №85550 по подготовке к перелету на ремонтный завод, договор подряда на капремонт ВС №85550, - подрядчик ОАО "Завод 411ГА".

Заключен договор аренды с авиакомпанией - эксплуатантом воздушного судна ТУ-154Б, бортовой номер 85550 - ОАО Авиакомпания "ЮТэйр", воздушное судно передано эксплуатанту в декабре 2004 года.

Неотъемлемой частью основного проекта было проведение работ и оформление документации об установлении ВС ТУ - 154Б №85550 назначенного календарного срока службы 25 лет. В рамках этого проекта были также заключены договоры по определению технического состояния ВС и продлению ресурсов ВС ТУ - 154Б №85550.

В отчетном году производилось сопровождение проектов ТУ 154Б №85504, №85557: разборки отказов АИКИ, принятие оперативных мер для возобновления полетов.

По проекту ТУ - 154Б №85504 были организованы и проведены работы по продлению назначенного срока службы.

В течение 2004 года в рабочем порядке заключены и исполнены договоры страхования как воздушных судов (договор страхования ВС №85557, ВС № 85550, договор авиационного страхования ВС №85504), так и страхования гражданской ответственности владельцев ВС. Страховщиками выступили ЗАО "ГУТА - Страхование", ОАО "Военно - страховая компания".

Указанные договоры относятся к сделкам, совершаемым Компанией в процессе обычной хозяйственной деятельности.

Компанией заключен кредитный договор с Уральским филиалом ЗАО "Эталонбанк" о предоставлении кредита в размере 10.000.000 (Десять миллионов) рублей под проценты в размере 17% годовых. В качестве обеспечения исполнения указанного договора заключен договор залога помещений, находящихся в собственности компании, расположенных на 4,5 этажах здания по адресу: г. Пермь, ул. Куйбышева, 47.

Заключен договор с ОАО Акционерный коммерческий Сберегательный банк Российской Федерации об открытии невозобновляемой кредитной линии с лимитом в сумме 15.000.000 (Пятнадцать миллионов) рублей под 16,5% годовых. В качестве обеспечения исполнения указанного договора заключен договор залога воздушного судна ТУ 154Б, бортовой номер 85504. Заключение договора залога, являющегося крупной сделкой, было одобрено Советом директоров.

Компанией в отчетном году не совершались иные сделки признаваемые, в соответствии с ФЗ "Об акционерных обществах", крупными сделками и 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 2004 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.

Итоги голосования на годовом собрании акционеров Компании за 2004 год.

На проведенном 29 марта 2005 года годовом общем собрании акционеров Компании за 2004 год были приняты следующие решения:

1. Утвердить годовой отчет, бухгалтерский баланс, счет прибылей и убытков Общества за 2004 год.

Прибыль за 2004 год в размере 3 230 341, 86 рублей (в том числе нераспределенная прибыль прошлых лет в размере 600 583,88 рублей) направить на следующие цели:

- обязательное отчисление с чистой прибыли в резервный фонд в размере 21 754,44 рублей до достижения им 5% от размера уставного капитала Общества в соответствии с п.11.2 Устава общества, с учетом ранее произведенных отчислений;

- на выплату дивидендов акционерам Общества в сумме 1 250 000,00 рублей из расчета 250,00 рублей на одну акцию стоимостью 1000,00 рублей (25% годовых); выплату дивидендов осуществить в третьем квартале 2005 года;

- оставшуюся часть чистой прибыли в размере 1 958 587,41 рублей оставить в распоряжении Общества.

2. Избрать Совет директоров Общества в следующем составе:

Киндеркнехт Владимир Викторович

Кислухин Олег Леонидович

Новиков Виктор Юрьевич

Сопов Сергей Алексеевич

Чудинов Анатолий Аркадьевич

Установить с 01 марта 2005г. ежемесячное вознаграждение Председателю Совета директоров в размере 18 000 рублей, Заместителю председателя Совета директоров в размере 18 000 рублей.

3. Избрать ревизором Общества Москаленко Юлию Владимировну.

4. Утвердить в качестве аудитора Общества 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.

14. Сведения о выпущенных Компанией ценных бумагах.

Компанией по состоянию на 2004 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:

№	Акционер	Доля голосующих акций, принадлежащих акционеру	%
1	ООО консалтинговая компания "Урал Консалтинг"	34	
2	ЗАО "Авиа Консалтинг"	33	
3	ЗАО "Эссетс"	33	

Компанией в 2004 году выпущены следующие ценные бумаги - векселя:

1. Вид категория (тип) ценных бумаг: простые беспроцентные векселя.

2. Общая номинальная стоимость выпущенных векселей: 9 600 000,00 рублей.

3. Погашена задолженность:

- по векселям, выпущенным в 2004 году: 1 164 622,89 рублей.
- по векселям, выпущенным до 2004года 13 935 053,60 рублей.

**15. Аудиторское заключение
по финансовой (бухгалтерской) отчетности
Закрытое акционерное общество
«Пермская инвестиционно-финансовая компания «Авиализинг»
за период с 1 января 2004 года по 31 декабря 2004 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 2004 года по 31 декабря 2004 года включительно.

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

- бухгалтерского баланса;
- отчета о прибылях и убытках;
- отчета об изменениях капитала;
- отчета о движении денежных средств;
- приложения к бухгалтерскому балансу;
- пояснительной записки 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 2004 года и результаты финансовой (бухгалтерской) отчетности за период с 01 января 2004 года по 31 декабря 2004 года включительно.

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

Е.М. Богомолова

16. Отчет о проведении ревизии за 2004 год ЗАО «ПИФК «Авиализинг»

г. Пермь

21-25 февраля 2005г.

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 2004г. по 31 декабря 2004г. Ревизия проводилась в соответствии с планом Совета директоров ЗАО «Пермская инвестиционно-финансовая компания «Авиализинг» с 21 февраля 2005г. по 25 февраля 2005г.

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 № Е 004545 регистрационный № 195 от 27.06.2003г.), 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 2235 тыс. руб., в том числе прибыль по обычным видам деятельности составила 4113 тыс.руб. Чистая прибыль отчетного периода составила 2630 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 2004 году законодательными актами.
2. Результаты проведенной проверки дают возможность сделать вывод о достоверности данных, содержащихся в годовом отчете Общества и годовой бухгалтерской отчетности за 2004 год.
3. Рекомендовать собранию акционеров – утвердить годовой отчет и годовую бухгалтерскую отчетность ЗАО «Пермская инвестиционно-финансовая компания «Авиализинг» за 2004 год.

Ревизор:

Ю.В.Москаленко

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

I. Финансовая отчетность за 2004 год

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

Актив	На начало отчетного года	На конец отчетного года
I. Внеоборотные активы		
Нематериальные активы	3	3
Основные средства	24066	46567
Незавершенное строительство	0	0
Доходные вложения в материальные ценности	9929	0
Долгосрочные финансовые вложения	0	0
Отложенные налоговые активы	0	0
Прочие внеоборотные активы	0	0
ИТОГО по разделу I	33998	46570
II. Оборотные активы		
Запасы	208	1855
в том числе:		
сырье, материалы и другие аналогичные ценности	0	0
затраты в незавершенном производстве	0	0
готовая продукция и товары для перепродажи	0	48
товары отгруженные	0	0
расходы будущих периодов	208	1807
прочие запасы и затраты	0	0
Налог на добавленную стоимость	30	5257
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)	1921	7592
в том числе:		
покупатели и заказчики	1779	5319
прочие дебиторы	142	2273
задолженность участников(учредителей) по взносам в уставный капитал	0	0
Краткосрочные финансовые вложения	3824	2699
Денежные средства	6271	1042

Прочие оборотные активы	0	0
ИТОГО по разделу II	12254	18445
Баланс	46252	65015
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	228	250
в том числе:		
резервы, образованные в соответствии с законодательством	228	250
резервы, образованные в соответствии с учредительными документами	0	0
Целевые финансирование и поступления	0	0
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	601	3209
ИТОГО по разделу III	5829	8459
IV. Долгосрочные обязательства		
Займы и кредиты	25239	18355
Отложенные налоговые обязательства	316	0
Прочие долгосрочные обязательства	0	0
ИТОГО по разделу IV	25555	18355
V. Краткосрочные обязательства		
Займы и кредиты	10248	27450
Кредиторская задолженность	4620	10751
в том числе:		
поставщики и подрядчики	595	5287
задолженность перед персоналом организации	0	0
задолженность перед государственными внебюджетными фондами	0	0
задолженность по налогам и сборам	926	627
прочие кредиторы	3099	4837
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	14868	38201
Баланс	46252	65015

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

Наименование показателя	2004 год	2003 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)	28814	26615
Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг	16721	14020
Валовая прибыль	12093	12595
Коммерческие расходы	0	0
Управленческие расходы	7981	16566
Прибыль (убыток) от продаж	4113	-3971
II. Прочие доходы и расходы		
Проценты к получению	205	32
Проценты к уплате	1180	2636
Доходы от участия в других организациях	0	0
Прочие операционные доходы	5025	30482
Прочие операционные расходы	5967	17945
Внереализационные доходы	367	314
Внереализационные расходы	328	136
III. Прибыль (убыток) до налогообложения	2235	6141
Отложенный налоговый актив	0	0
Отложенное налоговое обязательство	-317	317
Текущий налог на прибыль	177	1223
Пени, штрафы	4	36
Корректировка налога на прибыль	-258	0
IV. Чистая прибыль (убыток) отчетного периода	2630	4565
СПРАВОЧНО		
Постоянные налоговые обязательства	0	33
Базовая прибыль (убыток) на акцию	0	0
Разводненная прибыль (убыток) на акцию	0	0

II. Анализ финансово-хозяйственной деятельности

Наименование показателя	2002 год	2003 год	2004 год
Амортизируемое имущество			
Первоначальная стоимость основных средств на начало отчетного периода	811	51145	57999
Поступило основных средств	50461	24055	29979
Выбыло основных средств	127	17201	2539
Первоначальная стоимость основных средств на конец отчетного периода	51145	57999	85420
Накопленная сумма износа	5771	24004	38853
Акции			
Число обыкновенных акций	5000	5000	5000
Номинальная стоимость 1 акции	1	1	1
Нераспределенная прибыль прошлых лет	0	0	3209
Дивиденд на 1 акцию	0	0	0,6418
Кредиты			
Объем кредиторской задолженности по кредитам и займам	53382	35487	45805
Ставка налога на прибыль	24	24	24
Кредитная ставка банка	0	0	17
Процент дивидендов	0	0	64,18
Сумма процентов по кредитам, включаемые в себестоимость	0	0	1180
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	2723	0	0
Объем просроченной кредиторской задолженности	0	0	0

Расходы			
Управленческие			
Амортизация	5772	22259	16963
Списание ОС стоимостью менее 10000 руб.	127	36	19
ЯК-40	1766	521	0
ТУ-154	42	530	273
Страхование ВС	712	84	380
Заработная плата	1427	3140	3149
Единый социальный налог	492	1020	1013
Налоги и сборы	196	3	32
Командировки	472	878	608
Сырье, материалы, зап/части	249	298	223
Связь	312	381	318
Топливо и энергия	206	146	124
Содержание и эксплуатация офиса	164	124	161
Содержание автомобилей	121	69	116
Информационно-консультационные расходы	243	368	289
Рабочее место (г.Москва)	95	97	0
Программное обеспечение	82	121	202
Хозяйственные расходы	27	4	6
Реклама	62	126	
Аренда	59	80	29
Аудит	33	70	100
Содержание оргтехники	6	8	7
Прочие	60	85	584

Резерв на ремонт ОС	0	0	0
Общехозяйственные сверх норм	54	138	105
Итого управленческие	12779	30586	24701
Прочие			
Проценты по векселям	8470	2565	817
Проценты по кредиту банка		71	363
Итого прочие	8470	2636	1180
Прочие операционные			
Услуги банка	35	30	76
Налоги и сборы	679	948	566
Резерв по сомнительным долгам	0	0	0
Купля-продажа векселей	0	3600	5025
Реализация ОС	0	13136	0
Авиационный инцидент	0	0	0
Прочие	0	230	300
Итого прочие операционные	714	17944	5967
Внереализационные			
Суммовые разницы	94	0	13
Прочие внереализационные	221	135	315
Итого внереализационные	315	135	328
Расходы на 1 воздушное судно			
ТУ-154Б борт. номер 85557	5625	15836	3641
ТУ-154Б борт. номер 85450	6988	179	0
ЯК-40 борт. номер 87418	163	141	0
Авиадвигатели 8-НК-2У	0	4259	567

ТУ-154Б борт. номер 85504	0	10162	3640
ТУ-154Б борт. номер 85550			131
Постоянные расходы на 1 объект имущества, сданного в аренду	4260	6117	1995
Скорректированные на спк расходы на 1 воздушное судно			
ТУ-154Б борт. номер 85557	9353	17201	4180
ТУ-154Б борт. номер 85450	11619	195	0
ЯК-40 борт. номер 87418	271	154	0
Авиадвигатели 8-НК-2У	нет	4626	651
ТУ-154Б борт. номер 85504	0	11038	4179
ТУ-154Б борт. номер 85550			150
Постоянные расходы скорректированные на спк на 1 объект	7083	6644	2290
Выручка			
Валовая выручка	22777	64468	34000
Выручка-нетто, в том числе	18981	26615	28814
выручка ТУ-154Б борт. номер 85557	8355	13780	13148
выручка ТУ-154Б борт. номер 85450	10379	156	0
выручка ЯК-40 борт. номер 87418	242	123	0
выручка авиадвигатели 8-НК-2У	0	3706	2049
выручка ТУ-154Б борт. номер 85504	0	8843	13145
выручка ТУ-154Б борт. номер 85550			472
Выручка "по оплате"	21433	64610	33171
Доля выручки организации, полученная в денежной форме	0,94	1,00	0,98
Среднемесячная выручка	1898,08	5372,33	2833,33
Численность			
Среднесписочная численность	34	35	31

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

Актив	2002 год	2003 год	2004 год
I. Внеоборотные активы			
Нематериальные активы	0,01%	0,00%	0,00%
Основные средства	73,33%	52,03%	71,63%
Незавершенное строительство	0%	0%	0%
Доходные вложения в материальные ценности	0%	21,47%	0%
Долгосрочные финансовые вложения	0%	0%	0%
Отложенные налоговые активы	0%	0%	0%
Прочие внеоборотные активы	0%	0%	0%
ИТОГО по разделу I	73,34%	73,51%	71,63%
II. Оборотные активы			
Запасы	0,05%	0,45%	2,85%
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%	0,07%
товары отгруженные	0%	0%	0%
расходы будущих периодов	0,05%	0,45%	2,78%
прочие запасы и затраты	0%	0%	0%
Налог на добавленную стоимость	0,22%	0,06%	8,09%
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)	16,82%	4,15%	11,68%
В том числе:			
покупатели и заказчики	5,72%	3,85%	8,18%
прочие дебиторы	11,10%	0,31%	3,50%
Краткосрочные финансовые вложения	6,97%	8,27%	4,15%
Денежные средства	2,60%	13,56%	1,60%
Прочие оборотные активы	0%	0%	0%
ИТОГО по разделу II	26,66%	26,49%	28,37%
Баланс	100%	100%	100%
Пассив	2002 год	2003 год	2004 год
III. Капитал и резервы			
Уставный капитал	8,08%	10,81%	7,69%
Собственные акции, выкупленные у акционеров	0%	0%	0%
Добавочный капитал	0%	0%	0%
Резервный капитал	0%	0,49%	0,38%
В том числе:			
резервы, образованные в соответствии с законодательством	0%	0,49%	0,38%
резервы, образованные в соответствии с учредительными документами	0%	0%	0%
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	-6,04%	1,30%	4,94%
ИТОГО по разделу III	2,04%	12,60%	13,01%

IV. Долгосрчные обязательства			
Займы и кредиты	0%	54,57%	28,23%
Отложенные налоговые обязательства	0%	0,69%	0%
Прочие долгосрочные обязательства	0%	0%	0%
ИТОГО по разделу IV	0%	55,25%	28,23%
V. Краткосрочные обязательства			
Займы и кредиты	0%	22,16%	42,22%
Кредиторская задолженность	97,96%	9,99%	16,54%
В том числе:			
поставщики и подрядчики	1,74%	1,29%	8,13%
задолженность перед персоналом организации	0%	0%	0%
задолженность перед государственными внебюджетными фондами	0%	0%	0%
задолженность по налогам и сборам	0,49%	2,00%	0,96%
прочие кредиторы	95,73%	6,70%	7,44%
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	97,96%	32,14%	58,76%
Баланс	100%	100%	100%

Расчет коэффициентов

Анализ финансовой устойчивости по относительным показателям

Наименование финансового коэффициента	2002 год	2003 год	2004 год
Коэффициент автономии	0,02	0,13	0,13
Коэффициент заемного капитала (финансовый рычаг)	0,98	0,87	0,87
Мультипликатор собственного капитала	48,95	7,93	12,38
Коэффициент финансовой зависимости (соотношения заемных и собственных средств) (ПФР)	47,95	6,93	6,69
Коэффициент долгосрочной финансовой независимости	0,02	0,68	0,41
Коэффициент структуры долгосрочных вложений	0,00	0,74	0,39
Коэффициент долгосрочного привлечения заемных средств	0,00	0,81	0,68
Коэффициент обеспеченности долгосрочных инвестиций (индекс постоянного актива)	35,90	5,83	5,51
Коэффициент покрытия процентов	0,73	-1,51	3,49
Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами	-2,67	-2,30	-2,07
Коэффициент маневренности собственного капитала	-34,90	-0,50	-2,34

Коэффициент реальной стоимости имущества	0,73	0,52	0,72
--	------	------	------

Анализ финансовой устойчивости по абсолютным показателям

Наименование показателя	2002 год	2003 год	2004 год
Источники собственных средств (тыс.р.)	1264	5829	8459
Внеоборотные активы (тыс.р.)	45378	33998	46570
Источники собственных оборотных средств для формирования запасов и затрат (тыс.р.)	-44114	-28169	-38111
Долгосрочные кредитные и заемные средства (тыс.р.)	0	25556	18355
Источники собственных средств, скорректированные на величину долгосрочных заемных средств (тыс.р.)	-44114	-2613	-19756
Краткосрочные кредитные и заемные средства (тыс.р.)	0	10248	27450
Общая величина источников средств с учетом долгосрочных и краткосрочных заемных средств	-44114	7635	7694
Величина запасов и затрат, обращающихся в активе баланса	34	208	1855
Излишек(+)/недостаток(-) источников собственных оборотных средств	-44148	-28377	-39966
Излишек(+)/недостаток(-) источников собственных средств и долгосрочных заемных источников	-44148	-2821	-21611
Излишек(+)/недостаток(-) общей величины всех источников для формирования запасов и затрат	-44148	7427	5839
Финансовая устойчивость предприятия	кризисное состояние	относительная устойчивость	неустойчивое финансовое положение

Анализ ликвидности баланса по относительным показателям

Наименование показателя	2002 год	2003 год	2004 год
Коэффициенты ликвидности и платежеспособности			
Коэффициент покрытия (текущей платежеспособности)	0,27	0,81	0,44
Коэффициент промежуточной платежеспособности (быстрой ликвидности)	0,27	0,81	0,43
Коэффициент абсолютной ликвидности	0,10	0,68	0,10

Показатели деловой активности

Наименование показателя	2002 год	2003 год	2004 год
Оборачиваемость активов (об)	0,31	0,58	0,44
Оборачиваемость запасов (об)	0	0	9
Оборачиваемость дебиторской задолженности (об)	2	14	4
Оборачиваемость общей задолженности (об)	0,31	0,66	0,51
Время обращения дебиторской задолженности (дни)	200	26	96
Средний возраст запасов (дни)	нет	нет	нет
Длительность операционного цикла (дни)	200	26	96
Оборачиваемость собственного капитала (об)	15	5	3
Оборачиваемость оборотного капитала (об)	1	2	2

Показатели рентабельности

Наименование показателя	2002 год	2003 год	2004 год
Рентабельность активов (коэффициент экономической рентабельности) (ЭР)	-0,05	0,10	0,04
Рентабельность собственного капитала	-2,60	0,78	0,31
Рентабельность реализации (коэффициент коммерческой рентабельности)	0,33	-0,15	0,14
Рентабельность текущих затрат	0,49	-0,13	0,17
Рентабельность инвестированного (используемого) капитала	-2,60	-0,24	-0,27

Показатели рыночной активности

Наименование показателя	2002 год	2003 год	2004 год
Прибыль (убыток) на одну акцию (тыс.р./шт.)	-0,66	0,91	0,53
Разводненная прибыль (убыток) на одну акцию (тыс.р./шт.)	-0,66	0,91	0,53

Балансовая стоимость одной акции (тыс.р.)	1	1	1
Отношение цены акции к прибыли на одну акцию (цена акции)	-1,52	1,10	1,90
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	2002 год	2003 год	2004 год
Добавленная стоимость (ДС) (тыс.р.)	9998	33882	9299
Чистая добавленная стоимость (ЧДС) (тыс.р.)	6202	27106	7439
БРУТТО-результат эксплуатации инвестиций (БРЭИ) (тыс.р.)	3408	21995	2679
НЕТТО-результат эксплуатации инвестиций (НРЭИ) (тыс.р.)	-3289	6142	2235
Пороговое значение НРЭИ (ПзНРЭИ)	-0,67	41,10	21,95
Коэффициент трансформации (чистая оборачиваемость активов) (КТ)	0,31	1,24	0,53
Коммерческая маржа (чистая рентабельность оборота) (КМ)	-0,17	0,11	0,06
Валовая маржа (ВМ) (тыс.р.)	18981	26615	12093
Валовая маржа, скорректированная на стоимость привлеченного капитала (ВМспк) (тыс.р.)	10511	23979	10913
Средняя расчетная ставка процента (СРСП) (%)	15,87	7,23	1,78
Дифференциал (Д) (%)	-21,18	2,64	2,26
Дифференциал с поправкой на ставку налогообложения (Дп) (%)	-16,10	2,01	1,72
Уровень эффекта финансового рычага (ЭФР)	-771,99	13,94	11,49
Сила воздействия финансового рычага (СВФР)	0,02	0,02	0,02
Сила воздействия операционного рычага (эффект операционного левериджа) (СВОР)	3,06	-6,70	2,94
Порог рентабельности (точка безубыточности) (ПР) (тыс.р.)	12779	30586	19014
Порог рентабельности (точка безубыточности) (ПРспк) (тыс.р.)	23077	33948	21070

Запас финансовой прочности (ЗФП)	0,33	-0,15	0,34
Уровень сопряженного эффекта операционного и финансового рычагов (УСЭОФР)	0,06	-0,11	0,06
Порог безубыточности (ПБ) (шт.)	2,02	5,75	1,11
Порог безубыточности (ПБспк) (шт.)	3,36	6,24	1,27
Порог безубыточности на 1 воздушное судно (ПБ) (тыс.р.)	6327,00	5323,00	17163,78
Порог безубыточности на 1 воздушное судно (ПБспк) (тыс.р.)	11425,44	5908,15	19019,67

Показатели движения и состояния основных средств

Наименование показателя	2002 год	2003 год	2004 год
Коэффициенты роста, %	6306	113	147
Коэффициент поступления, %	6222	47	52
Коэффициент обновления, %	99	41	35
Коэффициент выбытия, %	15,66	33,63	4,38
Коэффициент износа, %	11,28	41,39	45,48
Коэффициент годности, %	88,72	58,61	54,52
Фондоотдача ОПФ, %	41,83	110,59	61,88
Рентабельность ОПФ, %	12,13	16,30	20,53

Дебиторская задолженность

Наименование показателя	2002 год	2003 год	2004 год
Объем дебиторской задолженности	10407	1921	7592
Объем просроченной дебиторской задолженности	2723	0	0
Доля просроченной дебиторской задолженности	0,26	0,00	0,00
Коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности (дни)	200	26	96
Доля дебиторской задолженности в общем объеме текущих активов	0,17	0,04	0,12

Отношение дебиторской задолженности к валовой выручке	0,46	0,03	0,22
Доля сомнительной дебиторской задолженности в общей сумме задолженности	нет	нет	нет
Реальная стоимость дебиторской задолженности	10407	1921	7592

Кредиторская задолженность

Наименование показателя	2002	2003	2004
	год	год	год
Объем кредиторской задолженности	60615	4619	10751
Объем просроченной кредиторской задолженности	0	0	0
Величина непросроченной кредиторской задолженности	60615	4619	10751
Доля просроченной кредиторской задолженности	0	0	0
Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности (дни)	1166	63	136

III. Чистые активы

Расчет оценки стоимости чистых активов

Активы	На	На	На
	01.01.03	01.01.04	01.01.05
1. Нематериальные активы	4	3	3
2. Основные средства	45374	24066	46567
3. Незавершенное строительство	0	0	0
4. Доходные вложения в материальные ценности	0	9929	0
5. Долгосрочные и краткосрочные финансовые вложения*	4315	3824	2699
6. Прочие внеоборотные активы**	0	0	0
7. Запасы	34	208	1855
8. Налог на добавленную стоимость	135	30	5257
9. Дебиторская задолженность***	10407	1921	7592
10. Денежные средства	1610	6271	1042
11. Прочие оборотные активы	0	0	0
12. Итого активы, принимаемые к расчету	61879	46252	65015
Пассивы	На	На	На
	01.01.03	01.01.04	01.01.05
13. Долгосрочные обязательства по займам и кредитам	0	25239	18355
14. Прочие долгосрочные обязательства	0	317	0
15. Краткосрочные обязательства по займам и кредитам	0	10248	27450
16. Кредиторская задолженность	60615	4620	10751
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	60615	40424	56556

21. Стоимость чистых активов (п.12-п.20)	1264	5828	8459
--	------	------	------

Организационная структура управления ЗАО «ПИФК «Авиализинг»

