



**Годовой отчет**

**Закрытого акционерного общества**

**«Пермская инвестиционно-финансовая компания**

**«Авиализинг» за 2006 год**

**Пермь, 2007 год**

## Содержание

|   |    |
|---|----|
| Обращение генерального директора  | 3  |
| 1. Экономическая ситуация на рынке авиаперевозок в 2006 году  | 4  |
| 2. Экономическая и правовая ситуация в отрасли авиационного лизинга в 2006 году   | 15 |
| 3. Техническая ситуация на рынке авиаперевозок в 2006 году  | 18 |
| 4. Прогноз емкости рынка воздушных судов  | 21 |
| 5. Оценка потребностей отечественных авиакомпаний   | 24 |
| 6. Миссия и Декларация Компании   | 29 |
| 7. Операционная деятельность Компании в 2006 году   | 29 |
| 8. Перспективы развития Компании  | 40 |
| 9. Инструменты фондового рынка. Тактика привлечения капитала  | 47 |
| 10. Отчёт Совета директоров   | 60 |
| 11. Финансовые показатели за отчетный период  | 61 |
| 12. Дополнительная информация для акционеров. Итоги голосования на годовом собрании акционеров Компании за 2006 год                   | 62 |
| 13. Сведения о выпущенных Компанией ценных бумагах  | 65 |
| 14. Аудиторское заключение по финансовой (бухгалтерской) отчетности ЗАО «ПИФК «Авиализинг» за период с 01.01.2006 г. по 31.12.2006 г. | 66 |
| 15. Отчет о проведении ревизии за 2006 год ЗАО «Пермская инвестиционно – финансовая компания «Авиализинг»                             | 68 |
| Приложения  | 70 |
| Финансовая отчетность за 2006 год   | 71 |
| Бухгалтерский баланс за 2006 год. Форма №1  | 71 |
| Отчет о прибылях и убытках за 2006 год. Форма №2  | 74 |

## Обращение генерального директора.



В течение 2006 года компания «Авиализинг» последовательно и целеустремленно реализовывала стратегию своего развития. Именно это позволило нам добиться желаемых результатов в производственной и финансовой деятельности. Флот Компании пополнился тремя воздушными судами типа Ту-154М, прошедшими модернизацию и имеющими ряд эксплуатационных преимуществ по таким показателям, как экономия топлива и коммерческая загрузка.

Высокая эффективность работы, ориентированность на наиболее доходные сегменты рынка позволили компании «Авиализинг» показать достойные финансовые результаты. По данным рейтингового агентства «Эксперт РА» за 2006 год, наша Компания занимает 66 позицию среди крупнейших лизинговых компаний России, что на 43 пункта выше показателей 2005 года.

В 2007 году компания «Авиализинг» продолжит реализацию своей стратегии на основе принципов устойчивого развития. В планах Компании - реализация четырех проектов по воздушным судам типа Ту-154М и двух проектов по самолетам иностранного производства. Компания твердо намерена укреплять свои позиции среди крупнейших лизинговых компаний России, предоставлять своим клиентам продукт, качество которого будет постоянно совершенствоваться.

От имени сотрудников компании «Авиализинг» позвольте высказать признательность всем нашим партнерам и выразить надежду на обоюдную заинтересованность в дальнейшем плодотворном сотрудничестве.

Генеральный директор  
ЗАО «ПИФК «Авиализинг»

О. Л. Кислухин

## 1. Экономическая ситуация на рынке авиаперевозок в 2006 году.

В 2006 г. в области пассажирских авиаперевозок продолжилась тенденция роста. В течение последних шести лет стабильное увеличение спроса вело к наращиванию объемов перевозок, что, в свою очередь, позволило авиакомпаниям более чётко определить свои позиции и улучшить как производственные, так и финансовые показатели. По данным Транспортной Клиринговой Палаты (далее – ТКП), число пассажиров, перевезенных российскими гражданскими самолетами, увеличилось по сравнению с 2005 г. на 8,3% – до 38,01 млн человек. В том числе, на международных воздушных линиях было перевезено 17,26 млн пассажиров (+8,7%), на внутренних линиях – 20,75 млн пассажиров (+8,1%).

### Основные показатели производственно-финансовой деятельности гражданской авиации в 2003-2006 гг.

| Показатели                      | 2003 г. | 2004 г. | 2005 г. | 2006 г.           | +/- 2006г. к 2005г. % |
|---------------------------------|---------|---------|---------|-------------------|-----------------------|
| Пассажирооборот, млрд пкм       | 71,14   | 82,99   | 85,77   | 93,91             | + 9,5                 |
| Перевезено пассажиров, млн чел. | 29,45   | 33,79   | 35,10   | 38,01             | + 8,3                 |
| Грузооборот, млрд ткм           | 2,74    | 3,00    | 2,83    | 2,93              | + 3,5                 |
| Перевезено грузов, тыс. т.      | 620,9   | 654,87  | 628,93  | 640,27            | + 1,8                 |
| Доходы ГА, млрд руб.            | 160     | 168     | 180     | н.д. <sup>1</sup> | н.д. <sup>2</sup>     |

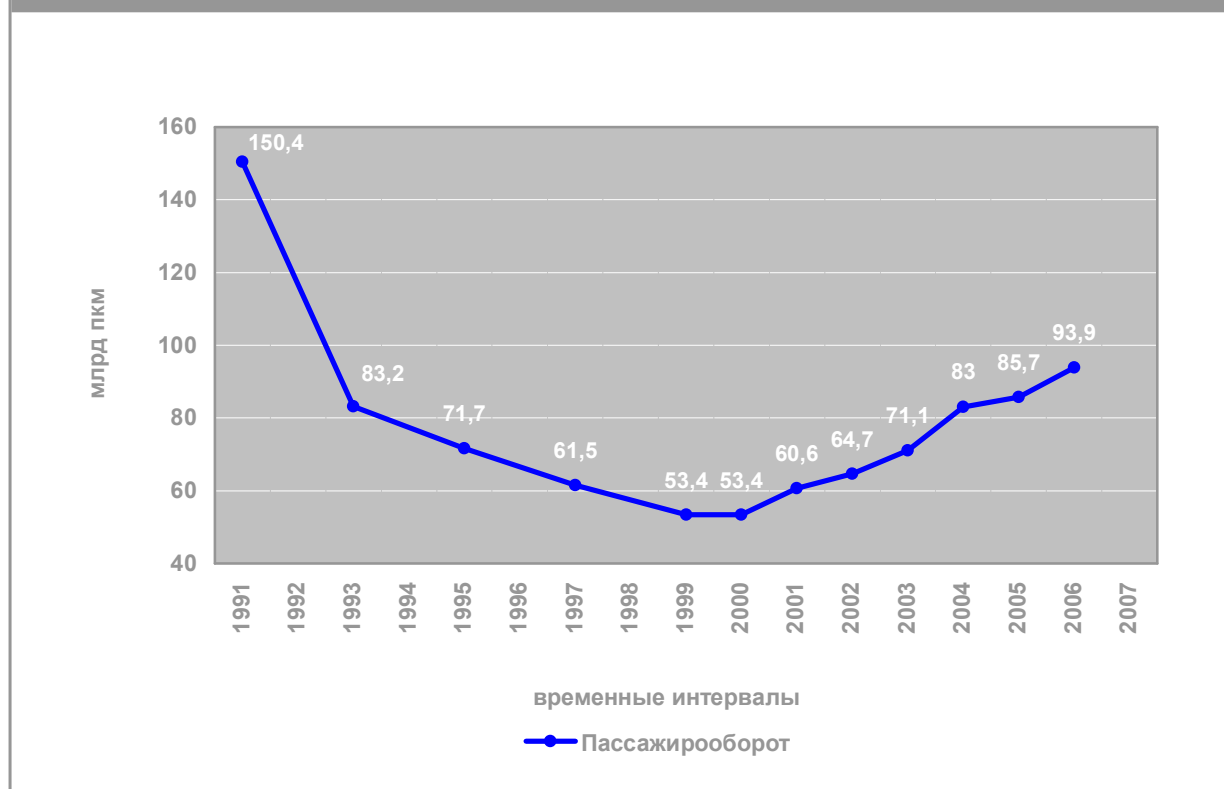
Суммарный пассажирооборот отечественных авиакомпаний вырос на 9,5% и составил 93,91 млрд пкм. Положительным фактором деятельности воздушного транспорта в 2006 году является остановка снижения объемов перевозок в грузовом сегменте рынка авиаперевозок, имевшего место в двух предыдущих годах. Грузооборот составил 2,93 млрд ткм, что на 3,5% выше показателей 2005 г. Всего в 2006 году было перевезено 640,27 тыс. тонн грузов. Процент занятости пассажирских кресел в 2006 г. был равен 72,40%, прирост по отношению к прошлому году 0,5%. В том числе, на международных воздушных линиях прирост по отношению к прошлому году равен 1,2%, на внутренних воздушных линиях – 0,3%.

По итогам 2006 г. авиакомпаниями суммарно обеспечен рост доходов. Это является хорошей экономической основой для дальнейшего развития авиакомпаний.

<sup>1</sup> Официальная информация отсутствует, но, экстраполируя данные прошлых лет и имеющуюся информацию о пассажиропотоке, мы можем сделать вывод о положительной динамике роста доходов ГА за 2006 год

<sup>2</sup> Официальная информация отсутствует, но, экстраполируя данные прошлых лет и имеющуюся информацию о пассажиропотоке, мы можем сделать вывод о положительной динамике роста доходов ГА за 2006 год

## Пассажирооборот



Согласно информации Министерства Транспорта Российской Федерации<sup>1</sup>, всего в 2006 г. на рынке перевозок работало 182 авиакомпании (в 2005 г. - 185), которые эксплуатировали около 2,5 тыс. воздушных судов (зарегистрировано в РФ 5,5 тыс. ВС).

Первая десятка ведущих авиакомпаний России по пассажиропотоку за 2006 г. по сравнению с 2005 г. претерпела серьезные изменения. Лидеры – первые четыре позиции – оставили за собой места 2005 года. Авиакомпания «Трансаэро» поднялась на две позиции вверх, заняв пятое место. В свою очередь, авиакомпании «КрасЭйр» и «ВИМ-Авиа» потеряли по одной позиции, заняв соответственно шестое и седьмое места. На восьмом месте в рейтинге авиакомпаний по пассажиропотоку оказалась авиакомпания «Атлант-Союз», ранее не входившая в десятку крупнейших перевозчиков. За счет вхождения нового игрока на одну позицию вниз сместились авиакомпании «Уральские Авиалинии» и «Аэрофлот-Норд», лишилась десятого места авиакомпания «Домодедовские Авиалинии».

<sup>1</sup> Материалы к расширенному заседанию коллегии Минтранса России – [www.mintrans.ru](http://www.mintrans.ru)

| Рейтинг авиакомпаний по пассажиропотоку за 2006 г. (МВЛ и ВВЛ) | Количество пассажиров за 2005 г., млн чел. |       |       | Количество пассажиров за 2006 г., млн чел. |       |       |
|--|--|-------|-------|--|-------|-------|
|  | МВЛ  | ВВЛ   | Всего | МВЛ  | ВВЛ   | Всего |
| 1.«Аэрофлот-РА»  | 4,650                                      | 2,017 | 6,667 | 4,939                                      | 2,351 | 7,290 |
| 2. S7 Airlines   | 1,530                                      | 2,674 | 4,204 | 1,943                                      | 2,951 | 4,894 |
| 3. «Россия»  | 1,500                                      | 1,702 | 3,202 | 1,460                                      | 1,574 | 3,034 |
| 4.«ЮТэйр»  | 0,192                                      | 1,695 | 1,887 | 0,240                                      | 2,177 | 2,417 |
| 5. «Трансаэро»   | 1,247                                      | 0,325 | 1,572 | 1,795                                      | 0,342 | 2,137 |
| 6. «КрасЭйр»   | 0,906                                      | 0,915 | 1,821 | 0,771                                      | 1,081 | 1,852 |
| 7. «ВИМ-Авиа»  | 1,462                                      | 0,127 | 1,589 | 1,010                                      | 0,308 | 1,318 |
| 8. «Атлант-Союз»   | 0,413                                      | 0,056 | 0,469 | 1,139                                      | 0,070 | 1,209 |
| 9. «Уральские АЛ»  | 0,364                                      | 0,545 | 0,909 | 0,412                                      | 0,600 | 1,012 |
| 10. «Аэрофлот-Норд»  | н.д.                                       | н.д.  | 0,805 | н.д.                                       | н.д.  | 0,875 |

Иначе выглядит рейтинг российских авиакомпаний по пассажирообороту за 2006 год, о чем свидетельствуют данные приведенной ниже таблицы.

| Рейтинг авиакомпаний по пассажирообороту за 2006 г. (МВЛ и ВВЛ) | Пассажирооборот за 2005 г., млн пкм |        |         | Пассажирооборот за 2006 г., млн пкм |        |         |
|---|-------------------------------------|--------|---------|-------------------------------------|--------|---------|
|   | МВЛ                                 | ВВЛ    | Всего   | МВЛ                                 | ВВЛ    | Всего   |
| 1.«Аэрофлот-РА»   | 15897,7                             | 4797,1 | 20694,8 | 16753,7                             | 5652,8 | 22406,5 |
| 2. S7 Airlines  | 4269,0                              | 6680,0 | 10949,0 | 5476,9                              | 7020,6 | 12497,5 |
| 3. «Трансаэро»  | 3854,3                              | 1430,5 | 5284,8  | 6276,6                              | 1515,9 | 7792,5  |
| 4. «Россия»   | 3980,5                              | 2598,1 | 6578,6  | 3805,4                              | 2315,8 | 6121,2  |
| 5. «КрасЭйр»  | 2551,7                              | 2909,7 | 5461,4  | 2117,5                              | 3327,2 | 5444,7  |
| 6. «Домодедовские АЛ»   | 592,7                               | 2576,6 | 3169,3  | 965,2                               | 2826,0 | 3791,2  |
| 7. «ЮТэйр»  | 421,1                               | 2555,6 | 2976,7  | 515,1                               | 3150,7 | 3665,8  |
| 8. «ВИМ-Авиа»   | 4254,8                              | 323,4  | 4578,2  | 3039,2                              | 611,2  | 3650,4  |
| 9. «Атлант-Союз»  | 999,9                               | 92,6   | 1092,5  | 3014,8                              | 94,5   | 3109,3  |
| 10. «Уральские АЛ»  | 1229,2                              | 1118,9 | 2348,1  | 1370,4                              | 1238,2 | 2608,6  |

Анализируя ситуацию на рынке авиаперевозок, необходимо отметить, что преобладающая доля авиаперевозок по-прежнему приходится на крупнейшие авиакомпании: суммарная доля «Аэрофлота-РА», «Сибири» и «Трансаэро» выросла до 45%, доля 10 вышеперечисленных авиакомпаний составляет около 70% перевозок пассажиров; 35 авиакомпаний обеспечивают практически весь объем перевозок пассажиров.

Лидер российских авиаперевозчиков «Аэрофлот – РА» в 2006 г. улучшил свои показатели по пассажиропотоку на 9,3% (623 тыс. чел.), пассажирооборот вырос на 8,3% (1711,7 млн пкм). Для более динамичного роста, демонстрируемого остальными участниками первой тройки, авиакомпании не хватает самолетов. Свои внутрироссийские перевозки ОАО «Аэрофлот-РА» увеличивает за счет дочерних предприятий: «Аэрофлот-Дон» в Ростове-на-Дону и «Аэрофлот-Норд» в Архангельске. При этом сеть дочерних предприятий выгодна «Аэрофлоту-РА» не только увеличением присутствия брэнда внутри страны, но и возможностью эффективного использования парка воздушных судов.

Авиакомпания S7 Airlines («Сибирь»), являющаяся лидером по внутренним перевозкам, показала в 2006 г. темпы роста пассажиропотока в объеме 16,4% (690 тыс. чел.), пассажирооборота в объеме 14,1% (1548,5 млн пкм) и заняла второе место в рейтинге по пассажиропотоку и пассажирообороту. Рост производственных показателей обусловлен модернизацией парка воздушных судов и расширением маршрутной сети. Среди важнейших событий 2006 г. - успешное прохождение международного аудита безопасности полетов (IOSA) и переход к торговой марке S7 Airlines.

Следом за ней идёт ФГУП «ГТК «Россия» - авиакомпания, образовавшаяся в результате слияния ФГУАП «Пулково» и ГТК «Россия». Эксперты считают объединение двух государственных авиакомпаний верным шагом, так как это позволит снизить бюджетные расходы на содержание «России», которая занималась в основном перевозкой высших должностных лиц государства. Процесс консолидации авиакомпаний не мог не отразиться на производственной деятельности компании: в 2006 г. ФГУП «ГТК «Россия» показала отрицательную динамику пассажиропотока и пассажирооборота - 5,5% (168 тыс. чел.) и - 7,5% (457,4 млн пкм) соответственно.

На четвёртой строке рейтинга по пассажиропотоку находится авиакомпания «ЮТэйр», продемонстрировавшая в отчетном году один из самых высоких показателей роста пассажирских перевозок 28,1% (530 тыс. чел.) Кроме того, за отчетный период отмечен существенный прирост и по другим показателям производственной деятельности, в частности, пассажирооборот авиакомпании вырос на 23,1% (689,1 млн пкм). В основе роста показателей авиакомпании «ЮТэйр» лежит правильная организация бизнеса, серьезные вложения в поддержание лётной годности парка воздушных судов, расширение маршрутной сети.

Наибольший рост зафиксирован по итогам 2006 г. у авиакомпании «Трансаэро», занимающей пятое место. Услугами авиакомпании воспользовались на 35,9% пассажиров (565 тыс. чел.) больше, чем в 2005 г. Пассажирооборот составил на 47,5% (2507,7 млн пкм) больше, чем за аналогичный период 2005 г. Данная динамика обусловлена несколькими факторами: расширением маршрутной сети авиакомпании, увеличением частотности рейсов, расширением парка воздушных судов.

На шестой позиции в рейтинге по пассажиропотоку оказалась авиакомпания «КрасЭйр» с увеличением показателей на 1,7% (31 тыс. чел.). Пассажирооборот авиакомпании сократился на 0,3% (16,7 млн пкм). Небольшое сокращение участники рынка связывают с перераспределением маршрутов и парка внутри альянса «AiRUnion», создателем и ядром которого и является «КрасЭйр». В альянс входят также авиакомпании «Домодедовские авиалинии», «Самара», «Омскавиа» и

«Сибавиатранс». Данные авиакомпании пока являются юридически самостоятельными, в рамках альянса координируется только маршрутная сеть. В перспективе планируется создать единую авиакомпанию. Государству принадлежит 51% акций «КрасЭйр», 50% «Домодедовских авиалиний», 46,5% «Самары». Генеральный директор «КрасЭйр» Абрамович Б. М. и связанные с ним структуры контролируют около 40% акций «КрасЭйр», 48,6% «Домодедовских авиалиний», около 40% «Самары», около 70% «Омскавиа» и 100% акций «Сибавиатранса». Сокращение пассажирооборота «КрасЭйр» можно связать также с неисчерпанным в 2006 году конфликтом «AiRUnion» с Росимуществом и деятельностью авиакомпании на внешнем рынке. В течение 2006 года российский альянс Air Bridge, представляющий интересы акционеров «КрасЭйр», продолжил борьбу за приобретение 99,95% акций венгерской национальной авиакомпании Malev Hungarian Airlines. Сотрудничество российских и венгерских авиаперевозчиков является взаимовыгодным по ряду причин. Во-первых, авиакомпании, входящие в «AiRUnion», способны значительно увеличить пассажиропоток венгерского перевозчика, а взамен они получают право пользоваться разветвленной европейской маршрутной сетью Malev. Во-вторых, объединение двух маршрутных сетей Malev и «AiRUnion» позволит создать высокотехнологичный хаб, регулирующий транспортные потоки. В-третьих, переход Malev под контроль «AiRUnion» - это еще и неплохая перспектива в развитии российского авиастроения, ведь новые маршрутные сети требуют дополнительного парка самолетов, который, по самым скромным подсчетам, оценивается в тысячи единиц. Новые российские самолеты, к примеру, Sukhoi Superjet 100, сертифицированные для европейского рынка при помощи Malev, смогут поднять престиж российского самолетостроения и обеспечить работой тысячи авиастроителей.

Наименее удачным 2006 год стал для лидера чартерных перевозок прошлого года - авиакомпании «ВИМ-Авиа». Перевозчик показал отрицательную динамику по сравнению с 2005 годом, сократив число пассажиров на 20,6% (271 тыс. чел.), а пассажирооборот на 25,4% (927,8 млн пкм). Существенное ухудшение производственных показателей в компании объясняют, в первую очередь, временными проблемами с парком воздушных судов. Несколько самолетов проходили плановые работы, а четыре дополнительных лайнера, которые планировалось использовать в этот период, поступили в эксплуатацию позднее, чем ожидалось. Однако у компании сократился и коэффициент загрузки пассажирских кресел: 73,8% против 92,6% в прошлом году.

Авиакомпания Правительства Москвы «Атлант-Союз», впервые появившаяся в первой десятке ведущих авиакомпаний страны, долгое время позиционировала себя как грузового и чартерного перевозчика. В начале 2005 года менеджмент авиакомпании принял решение развивать пассажирские перевозки. Увеличение пассажирских перевозок потребовало проведения комплекса внутренних и внешних изменений в авиакомпании. В результате пассажиропоток «Атлант-Союза» по итогам отчетного года увеличился на 157,8% (740 тыс. чел.), пассажирооборот вырос на 32,4% (2016,8 млн пкм).

Занимающая девятую строку рейтинга по пассажиропотоку авиакомпания «Уральские авиалинии» улучшила свои показатели на 11,3% (103 тыс. чел.). Показатели пассажирооборота авиакомпании улучшились на 11,1% (260,5 млн пкм). Следует отметить, что прирост в 11% характерен как для международных маршрутов, так и для внутрироссийских линий. Данные тенденции связаны с расширением географии полетов, увеличением частоты и регулярности рейсов, обновлением парка воздушных судов.

Неотъемлемой частью производственной деятельности авиакомпаний помимо пассажирских перевозок являются также грузоперевозки. По объему грузовых перевозок на внутренних и международных воздушных линиях за 2006 год российские авиакомпании распределяются следующим образом:



| Рейтинг авиакомпаний по грузопотоку за 2006 г. (МВЛ и ВВЛ) | Количество грузов за 2005 г., тыс. т |      |       | Количество грузов за 2006 г., тыс. т |      |       |
|--|--------------------------------------|------|-------|--------------------------------------|------|-------|
|  | МВЛ                                  | ВВЛ  | Всего | МВЛ                                  | ВВЛ  | Всего |
| 1.«Волга-Днепр»  | 102,0                                | 0,8  | 102,8 | 152,7                                | 2,4  | 155,1 |
| 2.«Аэрофлот-РА»  | 121,9                                | 23,6 | 145,5 | 118,8                                | 26,5 | 145,3 |
| 3. S7 Airlines   | 3,0                                  | 22,8 | 25,8  | 3,6                                  | 25,3 | 28,9  |
| 4.«Полет»  | 27,3                                 | 1,0  | 28,3  | 26,6                                 | 0,5  | 27,1  |
| 5. «Алроса»  | 0                                    | 25,5 | 25,5  | 0,1                                  | 20,9 | 21,0  |
| 6. «Трансаэро»   | 4,3                                  | 11,7 | 16,0  | 5,1                                  | 10,2 | 15,3  |
| 7. «КрасЭйр»   | 1,0                                  | 15,9 | 16,9  | 0,7                                  | 14,5 | 15,2  |
| 8. «Домодедовские АЛ»                                      | 0,9                                  | 12,1 | 13,0  | 2,1                                  | 12,3 | 14,4  |
| 9. «Авиастар-ТУ»   | н.д.                                 | н.д. | н.д.  | н.д.                                 | н.д. | н.д.  |
| 10. «Авиалинии 400»  | н.д.                                 | н.д. | н.д.  | н.д.                                 | н.д. | н.д.  |

| Рейтинг авиакомпаний по грузообороту за 2006 г. (МВЛ и ВВЛ) | Грузооборот в 2005 г., млн ткм |       |       | Грузооборот в 2006 г., млн ткм |       |       |
|---|--------------------------------|-------|-------|--------------------------------|-------|-------|
|   | МВЛ                            | ВВЛ   | Всего | МВЛ                            | ВВЛ   | Всего |
| 1.«Волга-Днепр»   | 745,2                          | 3,2   | 748,4 | 983,0                          | 9,4   | 992,4 |
| 2.« Аэрофлот-РА»  | 761,3                          | 107,2 | 868,5 | 745,2                          | 122,9 | 868,1 |
| 3. «Полет»  | 156,2                          | 4,0   | 160,2 | 157,3                          | 2,1   | 159,4 |
| 4. «Домодедовские АЛ»                                       | 2,5                            | 75,1  | 77,6  | 7,8                            | 78,9  | 86,7  |
| 5. S7 Airlines  | 7,3                            | 66,7  | 74,0  | 8,8                            | 72,8  | 81,6  |
| 6. «Трансаэро»  | 12,0                           | 66,2  | 78,2  | 16,0                           | 61,5  | 77,5  |
| 7. «Алроса»   | 0,3                            | 68,9  | 69,2  | 0,1                            | 54,6  | 54,7  |
| 8. «КрасЭйр»  | 3,7                            | 53,6  | 57,3  | 1,7                            | 47,3  | 49,0  |
| 9. «Авиакон-Цитотранс»                                      | н.д.                           | н.д.  | н.д.  | н.д.                           | н.д.  | н.д.  |
| 10. «Авиастар-ТУ»   | н.д.                           | н.д.  | н.д.  | н.д.                           | н.д.  | н.д.  |

По итогам 2006 года лидером среди грузовых авиаперевозчиков стала авиакомпания «Волга-Днепр». Она демонстрирует самый высокий рост грузопотока 50,9% (52,3 тыс. т) и грузооборота 32,6% (244,0 млн ткм). На эффективность компании существенно повлияла деятельность дочерней авиакомпании AirBridgeCargo, первого в России регулярного авиагрузоперевозчика. Кроме того, как сообщает пресс-служба авиакомпании «Волга-Днепр», компания начала транспортировку нестандартных грузов, которые ранее перевозились только наземными и морскими видами транспорта.

Авиакомпания «Аэрофлот-РА», потерявшая в отчетном году место лидера по грузоперевозкам и находящаяся на второй строке рейтинга, показывает отрицательную динамику. Грузопоток авиакомпании снизился на 0,1% (0,2 тыс. т), грузооборот – на 0,05% (0,4 млн ткм). В отличие от авиакомпании «Волга-Днепр», «Аэрофлот-РА» продолжает использовать грузовые провозные емкости флота пассажирских судов западного производства.

Далее в рейтинге авиакомпаний по грузопотоку следует авиакомпания S7 Airlines с ростом 12,0% (3,1 тыс. т). Рост грузооборота авиакомпании составил 10,3% (7,6 млн ткм). Важно отметить, что компания никогда специализированно не занималась грузовым направлением, а объем грузоперевозок включает в себя только грузовые емкости на регулярных пассажирских рейсах.

В 2006 году в отрасли авиаперевозок продолжилась тенденция укрупнения операторов. При этом хозяйствующие субъекты двигались к этой стратегической цели различными путями.

1. «Аэрофлот-РА» формирует классический вертикально интегрированный холдинг («Аэрофлот-РА» + «Аэрофлот-Дон» + «Аэрофлот-Норд»). На настоящий момент все указанные операторы сохранили полную самостоятельность. После того, как «Аэрофлот-РА» получит контроль над интересующими его в настоящий момент субъектами рынка авиаперевозок, логично предположить переход всей группы на единую акцию. В 2007 году авиакомпания намерена создать третье дочернее предприятие на Дальнем Востоке на базе ОАО «Дальавиа», ОАО «Сахалинские Авиатрассы» и ОАО «Владивосток Авиа».

2. Ряд авиаперевозчиков («КрасЭйр», «Домодедовские авиалинии», «Самара», «Омскавиа», «Сибавиатранс») пошли путем создания альянса «AiRUnion», лидером которого де-факто является «КрасЭйр». Проблема созданного альянса заключается в том, что ни одна группа владельцев не имеет контрольного пакета во всех указанных операторах, а без этого невозможно жесткое управление внутри альянса. Сама форма объединения (альянс) была вызвана отсутствием контрольных пакетов у владельцев лидера альянса. Попытки лидера альянса любой ценой получить контрольный пакет в операторах альянса в 2005 году привели к острому конфликту с Росимуществом, выступавшим за сохранение контрольного пакета акций новой компании в собственности государства. В течение 2006 года конфликт был разрешен в пользу частных владельцев - соотношение доли государства и доли частных акционеров в новой компании составит 45 к 55 процентам. В целом создание второго национального авиаперевозчика вполне закономерно и положительно.

3. ГТК «Россия» и ФГУАП «Пулково» выбрали для укрупнения путь поглощения в форме слияния. Указ Президента России о слиянии авиакомпаний был подписан еще в 2004 году, однако до середины 2005 года процесс был затруднен из-за отделения от «Пулково» аэропортовых мощностей и выделения из ГТК «Россия» провозных мощностей для передачи во ФГУП «ГТК «Россия». Однако 9 октября 2006 года процесс слияния был официально завершён, с 29 октября 2006 года объединенный авиаперевозчик начал полеты под единым флагом.

4. S7 Airlines и «ЮТэйр» реализовали процедуры укрупнения за счет покупок более мелких перевозчиков. Так S7 Airlines к 2005 году, взяв на себя обязательства обанкротившихся «Внуковских авиалиний», получила их парк ВС и маршрутную

сеть. Кроме того, S7 Airlines осуществила покупку контрольного пакета Челябинского авиапредприятия (далее – ЧАП), получив парк, маршрутную сеть, аэропортовые мощности дочерних предприятий ЧАП. В декабре 2006 года S7 Airlines поглотила летную часть бизнеса авиакомпании «Пермские авиалинии», арендовав ее авиапарк и взяв на себя выполнение всех ее рейсов. На них будут использоваться коды обеих компаний. Впоследствии «Пермские авиалинии», вероятно, будут полностью поглощены S7 Airlines. Авиакомпания «ЮТэйр», приобретя контрольный пакет ОАО «Коминтеравиа», получила ее маршрутную сеть и парк ВС. В процессе реорганизации ОАО «Коминтеравиа» в декабре 2006 года «ЮТэйр» завершил процедуру регистрации дочерней компании ООО «ЮТэйр-Экспресс», получившей сертификат эксплуатанта на осуществление коммерческих воздушных перевозок на самолетах Ан-24. Возможно, «ЮТэйр-Экспресс» будет фидерной компанией, подвозящей пассажиров к узловым аэропортам «ЮТэйр». В целом для «S7» и «ЮТэйр» в укрупнительных процессах более свойственен акцент на самостоятельном развитии. Механизмы укрупнения подобного рода свидетельствуют, скорее, о борьбе авиакомпаний за провозные мощности аутсайдеров.

Таким образом, с учетом тенденций укрупнения авиаперевозчиков за 2006 и предыдущие годы, рейтинги складывающихся авиагрупп, авиахолдингов и авиаальянсов выглядят следующим образом:

| Рейтинг авиагрупп по пассажиропотоку за 2006 г. | Количество перевезенных пассажиров за 2005г., млн чел. | Количество перевезенных пассажиров за 2006г., млн чел. |
|---|--|--|
| 1. Группа «Аэрофлот»                            | 8,071  | 8,753  |
| «Аэрофлот-РА»                                   | 6,667  | 7,290  |
| «Аэрофлот-Дон»                                  | 0,599  | 0,588  |
| «Аэрофлот-Норд»                                 | 0,805  | 0,875  |
| 2. «S7»   | 4,204  | 4,894  |
| 3. «AiRUnion»                                   | 3,208  | 3,365  |
| «КрасЭйр»                                       | 1,821  | 1,852  |
| «Домодедовские авиалинии»                       | 0,644  | 0,773  |
| «Самара»  | 0,441  | 0,445  |
| «Омскавиа»                                      | 0,120  | 0,084  |
| «Сибавиатранс»                                  | 0,182  | 0,211  |
| 4. «Россия»                                     | 3,202  | 3,034  |
| 5. «ЮТэйр»                                      | 1,887  | 2,417  |
| 6. «Трансаэро»                                  | 1,572  | 2,137  |
| 7. «ВИМ-Авиа»                                   | 1,589  | 1,318  |
| 8. «Атлант-Союз»                                | 0,469  | 1,209  |
| 9. «Уральские авиалинии»                        | 0,909  | 1,012  |

| Рейтинг авиагрупп по пассажирообороту за 2006 г. | Пассажирооборот за 2005 г., млн пкм | Пассажирооборот за 2006 г., млн пкм |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Группа «Аэрофлот»                             | 22514,2                             | 24324,8                             |
| «Аэрофлот-РА»                                    | 20694,8                             | 22406,5                             |
| «Аэрофлот-Дон»                                   | 912,2                               | 874,5                               |
| «Аэрофлот-Норд»                                  | 907,2                               | 1043,8                              |
| 2. «S7»  | 10949,0                             | 12497,5                             |
| 3. «AiRUnion»                                    | 9906,7                              | 10477,5                             |
| «КрасЭйр»  | 5461,4                              | 5444,7                              |
| «Домодедовские авиалинии»                        | 3169,3                              | 3791,2                              |
| «Самара»   | 705,4                               | 712,8                               |
| «Омскавиа»                                       | 338,2                               | 268,5                               |
| «Сибавиатранс»                                   | 232,4                               | 260,3                               |
| 4. «Трансаэро»                                   | 5254,0                              | 7792,5                              |
| 5. «Россия»                                      | 6578,6                              | 6121,2                              |
| 6. «ЮТэйр»                                       | 2976,7                              | 3665,8                              |
| 7. «ВИМ-Авиа»                                    | 4578,2                              | 3650,4                              |
| 8. «Атлант-Союз»                                 | 1092,5                              | 3109,3                              |
| 9. «Уральские авиалинии»                         | 2348,1                              | 2608,6                              |

При анализе вышеприведенных данных методом распределения Парето очевиден вывод о том, что указанная группа лидеров по пассажиропотоку и пассажирообороту занимает на рынке авиаперевозок Российской Федерации доминирующие позиции (74,03% пассажиропотока и 79,07% пассажирооборота) и будет удерживать их в среднесрочной перспективе. В силу наличия высокого барьера для вхождения на этот рынок, появление новых операторов, претендующих на существенную долю этого рынка, вероятно только со стороны иностранных авиаперевозчиков. Эта тенденция уже обозначилась – иностранные авиакомпании, выполняя рейсы в Российскую Федерацию и из нее на МВЛ, занимают совокупно 30-35% рынка. Вместе с тем, на ВВЛ в Российской Федерации иностранные авиакомпании не представлены.

В отчётном году наблюдалось следующее распределение себестоимости авиаперевозок:



Анализ изменения себестоимости перевозок показывает, что темпы роста расходов связаны, в основном, с темпами роста цен на авиатопливо. Авиакеросин подорожал в течение года как минимум на 10,5%. Его средняя цена в отчётном году достигла уровня 18 тыс. рублей за тонну, а удельный вес в себестоимости составил около 40%.<sup>1</sup> Существенно возросшие цены на топливо поставили всех участников авиарынка в достаточно сложное положение. Оптимизировать бюджет перевозчикам сложно, поскольку больше половины расходов они несут на монопольных рынках. Данная проблема носит, таким образом, комплексный характер, и её решение требует совместных усилий, как на правительственном уровне, так и на внутриотраслевом.

Рост цен на топливо, естественно, не мог не сказаться на росте авиатарифов. Как и в 2005 году, годовой темп роста авиатарифа экономического класса на внутренних авиалиниях в 2006 году (32,8%) превысил индекс инфляции в целом по стране.<sup>2</sup>

Мониторинг финансово-экономического положения авиаперевозчиков, осуществляемый Росавиацией, показывает, что почти 50% из них имеют

<sup>1</sup> Материалы к расширенному заседанию коллегии Минтранса России – [www.mintrans.ru](http://www.mintrans.ru)

<sup>2</sup> Там же

неудовлетворительное состояние. Прибыльную или безубыточную деятельность сегодня в состоянии обеспечить лишь авиакомпании, имеющие большие объёмы перевозок. А с учётом того, что крупные авиакомпании, увеличивая свою долю на рынке, вытесняют более мелкие авиакомпании, неминуем дальнейший рост количества убыточных предприятий. Особую озабоченность вызывает состояние региональных авиакомпаний и авиакомпаний, ориентированных в основном на убыточные перевозки по местным воздушным линиям.

Повышение конкурентоспособности авиакомпаний немыслимо без решения, пожалуй, самой актуальной проблемы гражданской авиации – проблемы скорейшего обновления парка ВС. Сегодня российскими авиакомпаниями эксплуатируется 1051 единица пассажирских самолётов. Из них 600 магистральных (Ил-96-300: 13, Ил-86: 45, Ил-62: 38, Ту-154: 254, Ту-204: 14, Ту-214: 9, Як-42: 72, А-310: 6, А-319: 15, А-320: 11, А-321: 7, В-737: 64, В-747: 11, В-757: 19, В-767: 22) и 451 региональных (Ту-314: 172, Ил-114: 2, Ан-24: 118, Ан-38: 6, Як-40: 142, Dash-8-100: 3, ATR-42-320: 2; SAAB 2000: 6). На эксплуатации находится, таким образом, всего 44 ВС нового поколения отечественного производства (такие как Ил-96-300, Ту-214, Ту-204-100, Ту-204-300, Ил-114, Ан-38). Они эксплуатируются 14 российскими авиакомпаниями.

Обострившаяся ситуация на рынке международных перевозок, связанная с введением различных ограничений по использованию устаревших типов ВС, побудила даже в условиях высоких таможенных сборов к ввозу в страну в 2006 году 67-ми единиц иностранной авиатехники. Общее количество пассажирских самолетов иностранного производства составило 166 единиц (в 2005 году – 99 единиц). Магистральные и региональные лайнеры иностранного производства эксплуатируют 23 российские авиакомпании (на 14 авиакомпаний больше, чем в 2005 году). Иностранные ВС выполнили в 2006 году более 32% всего объема авиаперевозок.<sup>1</sup>

В создавшейся ситуации ввоз в страну и эксплуатация в российских авиакомпаниях ВС иностранного производства становится вынужденной мерой, позволяющей отечественным авиакомпаниям устоять в жёсткой конкуренции с иностранными авиакомпаниями не только на международном рынке, но и на российском, где их присутствие становится всё более значимым. В 2006 году выполнение регулярных рейсов начал ряд новых зарубежных перевозчиков: Germanwings (Германия), Norwegian Air Shuttle (Норвегия), WindJet (Италия), Transaviabaltica (Литва), Air Berlin (Германия), SCAT (Казахстан).

У российских небольших авиакомпаний просто нет достаточных оборотных средств для того, чтобы противостоять экспансии. У них нет возможности целевого финансирования приобретения новых воздушных судов, пусть даже и в операционный лизинг. Эти компании не в состоянии обеспечить высокий уровень безопасности полётов, регулярность вылетов по расписанию и соблюдение всех форм регламентов.

Единственным аргументом, который российские авиакомпании могут противопоставить росту иностранного присутствия, является срочное укрупнение авиаперевозчиков, скорейшее создание полноценных операторов на уровне лидеров отрасли – группы «Аэрофлот», альянса «AiRUnion», авиакомпаний «S7», «Россия», «ЮТэйр», «Трансаэро», «ВИМ-Авиа», «Уральские авиалинии». Создание глобальных авиационных альянсов является мировой тенденцией последнего десятилетия развития гражданской авиации. Основная цель создания таких альянсов - сокращение издержек, привлечение дополнительных пассажиров широкой сетью маршрутов, совместная конкурентная борьба с другими альянсами.

---

<sup>1</sup> Российская газета (Неделя) N4254 от 22 декабря 2006 г.

## 2. Экономическая и правовая ситуация в отрасли авиационного лизинга в 2006 году

В настоящее время сохраняется основная проблема развития авиационной промышленности - это несоответствие масштаба и структуры ее научно-технического и производственного потенциала объему платежеспособного спроса на продукцию отрасли гражданского назначения.

В связи с этим в отрасли наблюдается падение технологического уровня производства и проектирования, старение основных производственных фондов. Для изменения ситуации государством активно разрабатываются стратегии и программы развития авиационной промышленности, целью которых является восстановление конкурентной позиции авиационной промышленности на внутреннем рынке России и увеличение объемов экспорта продукции и услуг авиационной промышленности.

Благодаря государственным программам, в 2006 году негативная тенденция сменилась на положительную. Авиационная промышленность РФ выпустила в 2006 году 33 самолета и 99 вертолетов. Такие сведения приводятся в справке «Предварительный отчет по производству и поставке гражданской авиационной техники в 2006 году», подготовленной Федеральным агентством по промышленности. Таким образом, объем производства гражданской авиационной продукции в 2006 г. по отношению к 2005 г. составил 120,5%. Можно рассматривать этот факт как свидетельство правильности принятых в последнее время принципиально важных решений о долгосрочной стратегии развития авиапромышленности, в которых предусмотрена весомая государственная поддержка авиапрома и целый ряд мер, направленных на устойчивое развитие отрасли.

Однако в авиационной промышленности назревает вторая кризисная волна, связанная с кадрами. Опытные кадры, участвовавшие в создании самолетов предыдущего поколения, приближаются к пенсионному возрасту, а в силу разных причин престиж инженерной деятельности в России неоправданно снизился. По-видимому, потребуются специальные меры для привлечения талантливой молодежи к работе в авиационной и других высокотехнологичных отраслях.

Если говорить о наиболее значимых событиях 2006 года в гражданской авиационной промышленности, то можно перечислить следующие:

- Утверждена «Стратегия развития авиационной промышленности России на период до 2015 года». За программой закреплена задача восстановления позиций нашей страны на рынке продукции гражданского авиастроения. Сейчас доля новой российской авиатехники на мировом рынке составляет менее одного процента. Поставлена амбициозная задача — достижение пятипроцентного присутствия на мировом рынке гражданских магистральных и региональных самолетов.

- Утверждена новая редакция федеральной целевой и государственной программы: «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 гг. и на период до 2015 года». Программа была утверждена правительством еще в 2001 г. Первая версия программы предполагала весьма скромное казенное содержание промышленных предприятий. В среднем за период 2002-2005 годов на эту ФЦП выделялось около 9 млрд рублей ежегодно, из них более 3 млрд руб. — из федерального бюджета. Новая версия программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 гг. и на период до 2015 г.» предполагает не только многократное увеличение общего бюджета этой ФЦП, но и изменение роли федерального бюджета. Если раньше его доля в общих расходах ФЦП не превышала трети, то теперь она увеличена до 55%. При этом в среднем за ближайшие десять лет ежегодный бюджет федеральной программы составит более 33,8 млрд рублей, а прямые ежегодные расходы из федеральной казны превысят 18,8 млрд рублей.

Все вышеуказанные программы направлены на кардинальное решение проблем развития авиастроения и авиационной деятельности в Российской Федерации.

Предпринимаются попытки решения проблемы переоснащения гражданской авиации России новой техникой отечественного производства. Для этого Правительством Российской Федерации предусмотрены следующие меры:

- дальнейшее участие государства в увеличении капитализации российских авиационных лизинговых компаний;
- компенсации из средств федерального бюджета авиакомпаниям части лизинговых платежей и процентов по кредитам, получаемым в российских кредитных организациях на закупку новой авиационной техники;
- предоставление государственных гарантий для поддержки экспорта самолетов российского производства, а также по внутренним заимствованиям, осуществляемым для реализации проекта создания российского регионального самолета нового поколения.

Кроме того, в отрасли создается ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (далее – ОАК). Создание ОАК должно быть завершено к 1 апреля 2007 г., когда в нее войдут два крупнейших предприятия: Российская самолетостроительная корпорация (РСК) «МиГ» и «Казанское авиационное производственное объединение имени С.П.Горбунова» (далее - КАПО), которая объединит разрозненный ныне конструкторский и производственный потенциал, займется созданием «прорывного» продукта, с которым Россия сможет на равных конкурировать с Boeing и Airbus. Аналогичные процессы идут в авиадвигателестроении. Россия постепенно интегрируется в мировую систему высокотехнологичных отраслей, куда входит и авиастроение.

В целях развития лизинговых схем реализации авиатехники в конце 2005 г. - начале 2006 г. был подготовлен законопроект федерального закона N 206888-4 «О государственном регулировании авиационного лизинга», который, учитывая отличительные черты авиационной техники (высокую стоимость и значительный эксплуатационный риск), регулирует особенности авиационного лизинга и устанавливает меры государственной поддержки коммерческой деятельности в данной области, а также предоставление участникам авиационного лизинга прав для защиты их законных интересов. В случае принятия данного законопроекта предполагалось расширение использования лизинга в сфере авиации. Однако Государственная Дума РФ отклонила вышеуказанный законопроект.

16 ноября 2001 года была принята документ, который должен способствовать развитию лизинга авиатехники на международном уровне – Кейптаунская Конвенция («Конвенция о международных гарантиях в отношении прав на подвижное оборудование» и «Протокол по авиационному оборудованию к Конвенции о международных гарантиях в отношении прав на подвижное оборудование»).

Конвенция была принята для упрощения системы финансирования дорогостоящего передвижного оборудования, включая авиационные объекты, поезда и космические объекты. Основная цель указанной конвенции – значительное снижение рисков при приобретении авиатехники. Для обеспечения достижения данной цели в рамках конвенции существуют определенные правовые и финансовые инструменты: предоставление продавцу, лизингодателю и лицу, инвестирующему приобретение авиатехники, различных способов защиты их прав при неисполнении должником своих обязательств по договору, включая возможность deregистрации и возврата ВС, регламентация полномочий лизингодателя на международном уровне, унифицирование порядка временной судебной защиты (до вынесения решения по делу), введение международной системы регистрации прав на ВС (с возможностью в любое время суток получения информации из реестра по Интернету). Таким образом, обеспечивается надежность, а, следовательно, привлекательность инвестиционных вложений для лиц, инвестирующих приобретение ВС, в виде предоставления кредитов под более низкие проценты и на более длительные сроки.



Кроме того, отметим, что в мире сегодня существует тенденция к увеличению лизинга двигателей. Двигатели – удобный объект для залога: стоят дорого, стоимость сохраняют в течение длительного времени. Кейптаунская конвенция рассматривает двигатели как самостоятельный объект, чем создает благоприятные условия для финансирования их производства и приобретения.

С одной стороны, ратификация Кейптаунской конвенции чрезвычайно выгодна для России. Это готовая правовая основа для законодателей. Это позволит привлечь ресурсы, влиять на выработку международных правил, снять ограничения на страховые выплаты, ускорит интеграцию в мировой рынок. Десятки российских вертолетов арендуются многими странами и ООН, но только конвенция позволит защитить имущественные права их российских владельцев. Актуален этот вопрос для «Росавиакосмоса», поскольку наши ракеты и спутники в перспективе будут запускаться с зарубежных космодромов. Кроме того, ратификация Кейптаунской Конвенции ИКАО поможет снизить проценты по кредитам и сократить затраты в авиастроении и приобретении ВС.

С другой стороны, на основании Кейптаунской Конвенции создается авиационный регистр ВС мирового масштаба, который позволит кредитору обеспечить приоритет своих прав на авиационный объект по отношению к другим кредиторам с зарегистрированными и незарегистрированными имущественными правами, что само по себе является положительным моментом, однако, для этого в России должна быть изменена законодательная база, включая регулирование регистрации прав на ВС, финансирования, сертификации в соответствии с нормами международного права. Возможно, что после ратификации Кейптаунской Конвенции, создания единого центра регистрации собственности ВС и финансовых интересов многим ВС России может быть закрыта дорога в Европу.

В настоящее время данная конвенция подписана более 20 государствами, в т.ч. Великобританией, Германией, Италией, Китаем, США, Турцией, Швейцарией, ЮАР. Ни Россия, ни одна из стран СНГ Кейптаунскую Конвенцию пока не подписали.

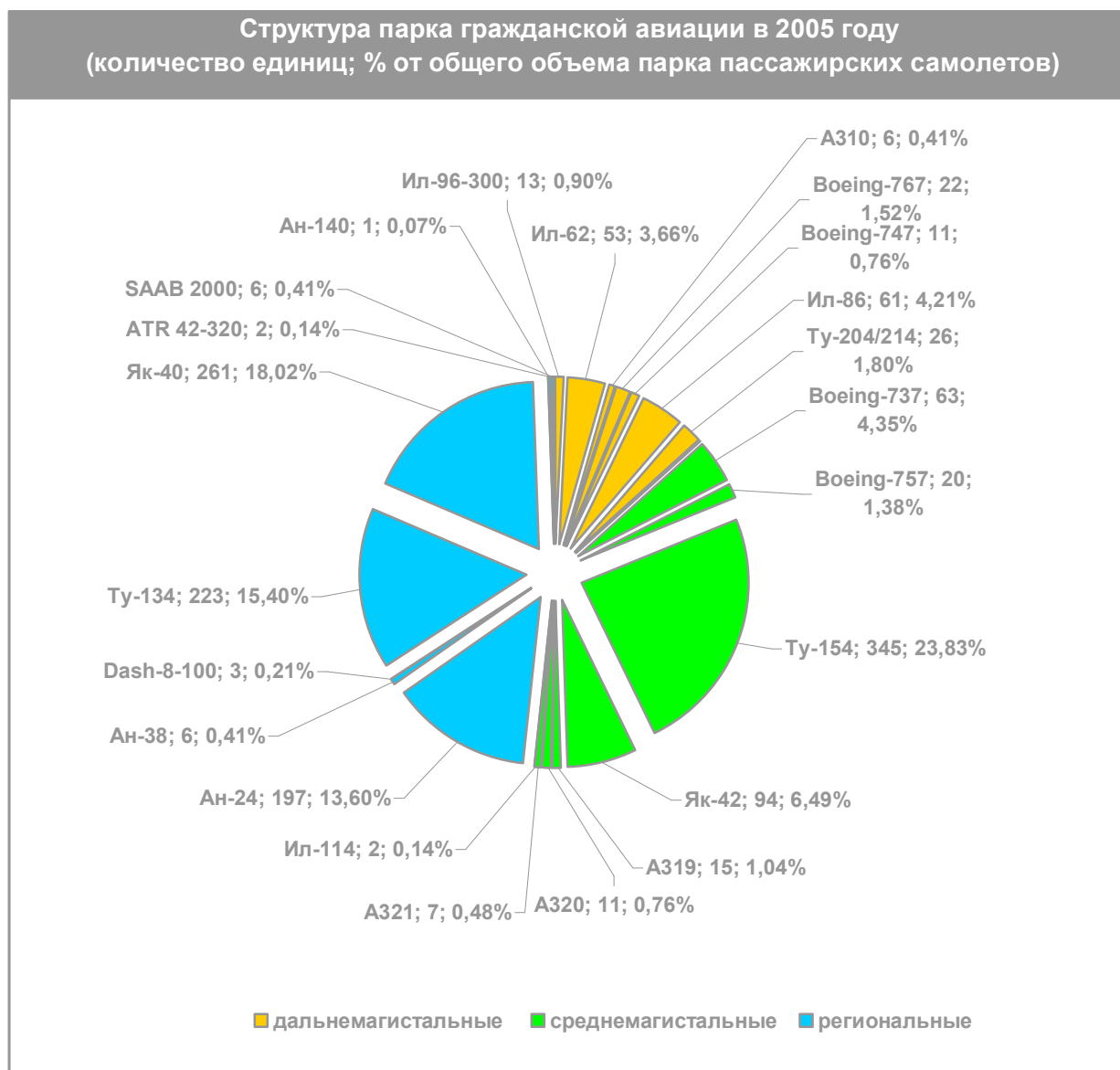
Кейптаунская Конвенция и Протокол по авиационному оборудованию представляют собой значительное достижение в сфере международного авиационного права. Создание международной гарантии и возможности ее регистрации в международном регистре являются уникальными средствами защиты кредиторов и лизингодателей воздушных судов, авиационных двигателей и вертолетов. Международный режим, созданный Конвенцией и Протоколом призван снизить риск кредиторов и, соответственно, стоимость кредита. Это, в свою очередь, позволит расширить возможность получения финансирования авиационных объектов компаниями, находящимися в развивающихся странах, правовая система которых подчас не создает достаточной уверенности у кредиторов, что их права будут защищены. Остается надеяться, что Россия и другие члены СНГ оценят перспективы и преимущества и в скором будущем станут участниками Кейптаунской Конвенции.

Таким образом, можно сделать вывод, что с правовой точки зрения ситуация в отрасли авиационного лизинга на протяжении 2006 года серьезных изменений не претерпела, ожидаемый законопроект «О государственном регулировании авиационного лизинга» принят не был, Кейптаунская конвенция, способная серьезно изменить ситуацию, в том числе правовую, в отрасли, Россией не подписана. Несмотря на то, что государством принимаются значительные усилия для развития авиации, в том числе посредством финансовых вложений, представляется, что без серьезных изменений правовой базы, в том числе в отношении авиационного лизинга, не стоит ждать высоких темпов роста авиационной отрасли в РФ.

### 3. Техническая ситуация на рынке авиаперевозок в 2006 году.

Основной проблемой, без решения которой невозможно дальнейшее развитие авиаперевозок в России, является вопрос парка воздушных судов. В 2006 г. в РФ зарегистрировано 1448 пассажирских воздушных судна. Из них – 747 магистральных и 701 региональных. Наибольшими по численности остаются семейства Ту-154, Ту-134, Ан-24, Як-40 – 71% парка пассажирских типов самолетов. Средний возраст магистральных самолетов достиг 17 лет (только парк Ту-154М и Ил-96 имеет средний возраст менее 15 лет), возраст регионального парка приближается к 30 годам. В магистральном парке преобладают самолеты со сроком службы 10-20 лет, а в региональном – 20-30 лет.

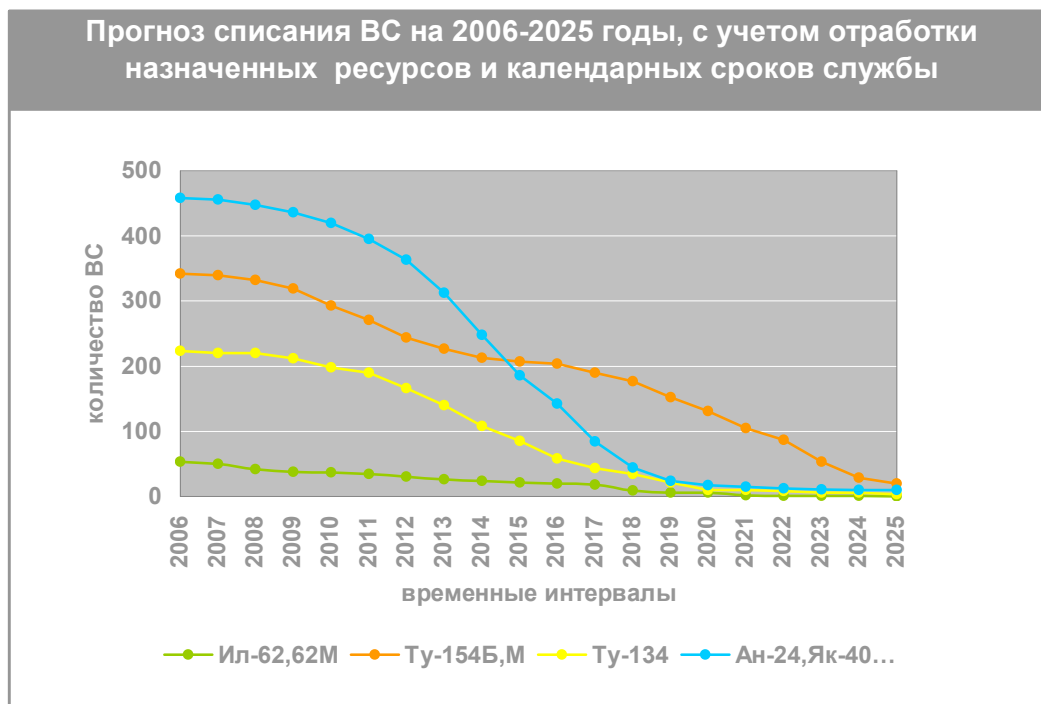
На диаграмме представлена структура парка пассажирских воздушных судов в 2006 г.



Авиационные предприятия России более 60% перевозок осуществляют на воздушных судах разработки 60-70-х годов. Около 50% провозной мощности магистрального пассажирского парка воздушного транспорта России обеспечивают воздушные суда, не соответствующие современным международным нормативам по уровню шума на местности. Нарастает тенденция списания самолетов предыдущих поколений. Исчерпание ресурсов Ту-154Б, Ил-18, Ту-134, Ан-24, Як-40 составляет 70% и более. Прогнозируется обвальное списание по всем типам

региональных самолётов (Ту-134, Як-40 и Ан-24), поскольку значительная часть парка находится в критической возрастной зоне. Остаться в эксплуатации ещё длительное время могут Ил-86, Ту-154М, Ил-62М, Як-42, с учётом программ индивидуального продления ресурсов.

Исходя из списания ВС как по отработке назначенных ресурсов, так и по ряду нересурсных факторов, к 2015 г. очевидна тенденция к сокращению на 40-70% провозных мощностей различных секторов эксплуатируемого парка.



При этом следует учитывать тот факт, что на сегодняшний день широко распространена практика продления ресурсов самолетов. Поэтому реальные показатели технического состояния парка, а также динамика списания самолетов может существенно отличаться от прогнозируемой. Списание техники идет крайне медленными темпами. Зачастую ВС, непригодные к эксплуатации, простаивают в течение нескольких лет без прохождения обязательных форм обслуживания, а агрегатами с таких самолетов, имеющими надлежащие ресурсы, комплектуют другие воздушные суда.

При среднегодовом выбытии за последние 5 лет около 115 ВС в год, восполнение практически не происходит. За все время с начала 90-х годов отечественный авиапром выпустил всего 36 ВС 1-3 классов. В частности, в отчетном году авиационной промышленностью было построено 9 магистральных самолетов, из них заказчиками было получено только 7 единиц. Именно фундаментальный вопрос парка ВС является основополагающим для большого ряда вытекающих проблем, в том числе, проблем безопасности полетов, обучения персонала, качества выполнения перевозок и т.д.

Отсутствие поставок в нужных объемах отечественных воздушных судов приводит к необходимости использовать иностранные воздушные суда, в основном, с вторичного рынка. В сфере иностранной техники наметилась, таким образом, очевидная тенденция приобретения сильно подержанных и изношенных, крайне требовательных к высокому качеству технического обслуживания, но при этом топливозэффективных судов.

В магистральном и региональном парке их количество в 2006 г. составило 166 единиц. Объем перевозок пассажиров на них достиг 29% от общего

пассажирооборота, при этом доля перевозок пассажиров новыми отечественными воздушными судами составила только 8%.

Специалисты нашей Компании использовали данные государственных источников за 2006 год для анализа структуры парка ВС Ту-154 всех модификаций. В исследование были включены все воздушные суда, содержащиеся в государственном реестре, в том числе самолеты, реально не эксплуатировавшиеся в 2006 г., но еще не исчерпавшие срок своей службы, а также лайнеры, летная годность которых может быть восстановлена.

| Общие показатели           | 2003 г. | 2004 г. | 2005 г. | 2006 г. | +/- 2006/2005 |
|----------------------------|---------|---------|---------|---------|---------------|
| Ту-154 всех модификаций    | 357     | 327     | 353     | 345     | - 8           |
| Ту-154А                    | 2       | 2       | 2       | 2       | 0             |
| Ту-154Б                    | 30      | 23      | 24      | 24      | 0             |
| Ту-154-Б-1                 | 8       | 6       | 5       | 4       | - 1           |
| Ту-154-Б-2                 | 129     | 95      | 117     | 109     | - 8           |
| Ту-154М                    | 188     | 201     | 205     | 206     | + 1           |
| Эксплуатантов              | 62      | 61      | 55      | 53      | - 2           |
| Собственников              | 77      | 75      | 83      | 80      | - 3           |
| Арендодателей              | 37      | 40      | 52      | 46      | - 6           |
| Арендаторов                | 28      | 26      | 28      | 26      | - 2           |
| ВС в аренде                | 61      | 56      | 85      | 80      | - 5           |
| ВС в залоге                | 60      | 76      | 94      | 102     | + 8           |
| ВС арестовано              | 12      | 4       | 5       | 9       | + 4           |
| ВС, имеющие соэксплуатанта | 27      | 25      | 42      | 29      | - 13          |
| Сделок о покупке ВС        | 41      | 44      | 39      | 50      | + 11          |
| Новые ВС                   | 3       | 7       | 16      | 4       | - 12          |
| Списанные ВС               | 2       | 4       | 20      | 20      | 0             |

В ходе анализа ресурсного состояния были использованы данные о сроках действия удостоверений летной годности ВС, дате выпуска и перерегистрации. Также учитывались решения об условиях и порядке продления назначенного срока службы 30 календарных лет и о продлении срока службы для ВС старше 30 лет по техническому состоянию.

| ВС Ту-154 с проблемными ресурсами    | 2003 г. | 2004 г. | 2005 г. | 2006 г. | +/- 2006/2005 |
|--------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------------|
| Приостановленные                     | 19      | 18      | 14      | 4       | - 10          |
| Не эксплуатируются в течение 5-6 лет | 31      | 32      | 30      | 14      | - 16          |
| Из них арендованных                  | 9       | 10      | 6       | 3       | - 3           |
| Всего                                | 50      | 50      | 44      | 18      | - 26          |

Необходимо также отметить, что авиакомпании по-прежнему активно включены в процесс приобретения ВС с вторичного рынка, используя при этом 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 основе прогнозирования развития рынка перевозок лежит соотношение двух факторов – роста валового внутреннего продукта (далее – ВВП) и объёмов перевозок. Как показывает мировая статистика, увеличение ВВП на 1% в странах с развивающейся экономикой сопровождается ростом объёма пассажирских перевозок на 1,6%.

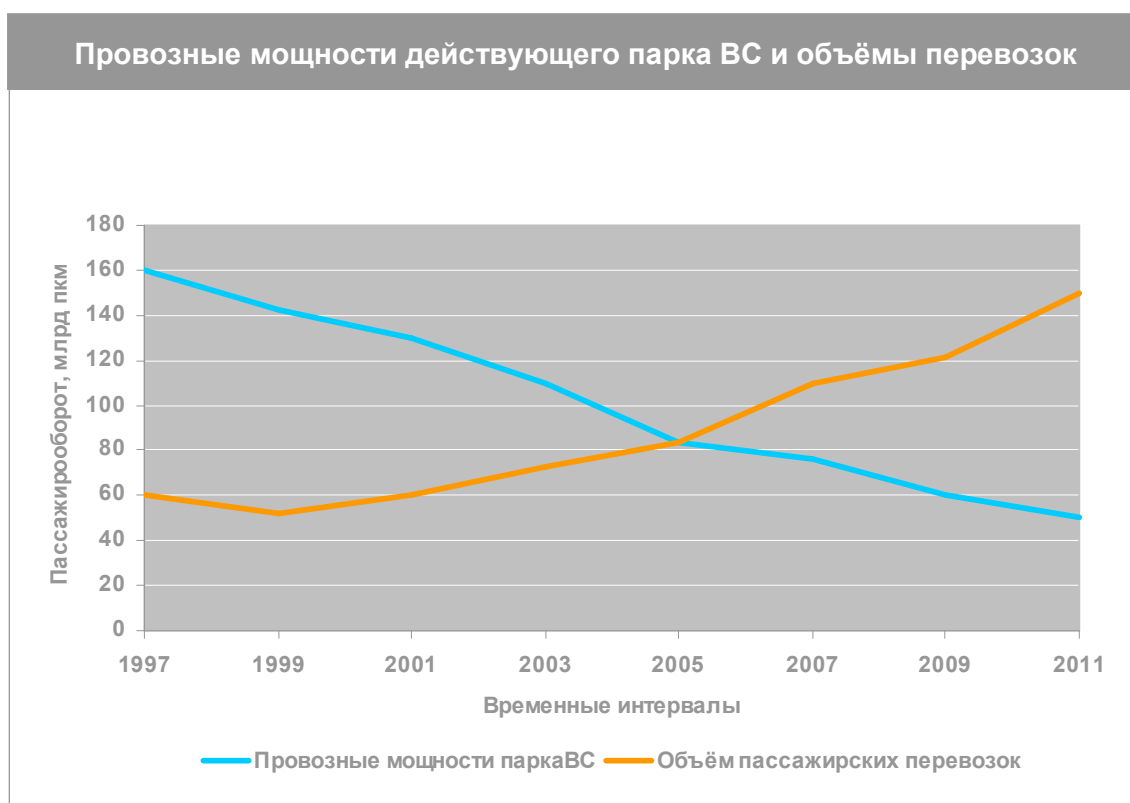
Ниже представлены данные об изменении уровня ВВП и объёма пассажирских авиаперевозок за 2001-2006 гг.

|                              | 2001 г. | 2002 г. | 2003 г. | 2004 г. | 2005 г. | 2006 г. |
|------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Рост ВВП, %                  | 5,00    | 4,30    | 7,30    | 7,10    | 5,90    | 6,70    |
| Рост объёма авиаперевозок, % | 13,40   | 6,85    | 9,90    | 16,66   | 3,34    | 9,0     |

Из таблицы следует, что среднегодовой прирост ВВП в Российской Федерации составляет 6,05%, прирост объёма авиаперевозок – 9,86%. Это значит, что в России увеличение ВВП на 1% приводит к росту объёма пассажирских воздушных перевозок на 1,63%, то есть среднегодовые темпы роста авиаперевозок по данным за шесть лет в целом соответствуют прогнозируемым.

Объём пассажирских воздушных перевозок в отчётном году увеличился на 5,66%. По мнению экспертов, при активном развитии положительных тенденций в экономике страны к 2013-2015 гг. объём пассажирских перевозок должен достичь показателей самого благополучного 1990 года и составить 150-200 млрд пкм.

Анализ рынка показывает, что спрос, порождаемый существующим объёмом перевозок, не удовлетворяется имеющимися провозными мощностями, и подобный разрыв со временем будет только увеличиваться (см. график «Провозные мощности действующего парка ВС и объёмы перевозок»).



Растущая потребность российских авиакомпаний в воздушных судах вызвана, во-первых, недостаточным производством отечественной техники и, во-вторых, старением и, соответственно, списанием самолётов, находящихся в эксплуатации в настоящее время.

Динамика выбытия самолётов из эксплуатации прогнозируется исходя из ресурсного состояния воздушного парка, возможностей продления ресурсов и существующих тенденций списания авиатехники. Однако при этом необходимо учитывать то, что стратегии управления ресурсом воздушных судов, используемые авиакомпаниями, занимающими разные позиции на рынке, различны. В частности, крупные авиакомпании предпочитают списывать устаревшие самолёты, поскольку дальнейшая их эксплуатация экономически нецелесообразна. С учётом прогноза отработки назначенных ресурсов и истечения календарных сроков службы авиатехники, а также её несоответствия вводимым международным авиационным стандартам, к 2010 году можно ожидать списания около 70% гражданских самолётов.

В настоящее время российские авиакомпании испытывают потребность в отечественной технике, стоимость эксплуатации и поддержания лётной годности которой была бы ниже, чем у существующих самолётов. Современная отечественная авиационная техника должна соответствовать и российским, и международным стандартам безопасности, требованиям ИКАО и Евроконтроля, должна быть оснащена высокоэкономичными двигателями с высоким ресурсом. Необходимо создание модельного ряда воздушных судов, отсутствие которого существенно снижает экономическую эффективность эксплуатации техники авиакомпаниями. Помимо обновления самолётного парка, перед отечественными

авиакомпаниями также стоит проблема модернизации системы технического обслуживания авиационной техники и обеспечения тренажёрами для подготовки лётного персонала.

С целью решения проблемы обеспечения российских авиакомпаний техникой отечественного производства в ноябре 2006 года была учреждена ОАК, которая, по замыслу Минпромэнерго РФ, должна стать пятой по величине авиастроительной корпорацией в мире. На данный момент уставной капитал ОАК уже сформирован. В него вошли активы ведущих авиастроительных предприятий, таких как авиационная холдинговая компания «Сухой», межгосударственная авиастроительная компания «Ильюшин», ОАО «Туполев». Доля государства в холдинге превышает 90%. До конца 2007 г. ОАК должна объединить почти два десятка компаний, чтобы получить контроль над пятью ведущими авиазаводами и пятью конструкторскими бюро. Корпорация будет поделена на три дивизиона – гражданской, транспортной и военной авиации. Стратегия развития ОАК будет представлена Совету директоров в феврале-марте 2007 г. Пока же известны лишь некоторые детали предварительного плана.<sup>1</sup>

По прогнозам ОАК, до 2015 г. российским авиакомпаниям понадобится 1100-1800 новых гражданских лайнеров всех размеров. Государственный НИИ гражданской авиации полагает, что спрос в ближайшие девять лет (также до 2015 г.) будет ниже – 648 новых самолётов. Серийный выпуск самолётов сейчас возможен на семи авиазаводах, которые, при поддержке государства, смогут выпустить до 2015 г. 1112 новых лайнеров всех размеров (подробнее см. таблицу), нарастив объёмы производства до 150-160 самолётов в год уже с 2010 г.

| Категория ВС                    | Категория ВС по пассажировместимости | Тип ВС              | Программа выпуска ОАК в 2007-2015 гг. (шт.) |
|---------------------------------|--------------------------------------|---------------------|---|
| Пассажирские                    | Магистральные:                       |                     |   |
|                                 | - большой (315-435 мест)             | Ил-96-400           | 28  |
|                                 | - средней и умеренной (120-200 мест) | Ту-204              | 140   |
|                                 | Региональные:                        |                     |   |
|                                 |                                      | Sukhoi Superjet-100 | 440   |
|                                 | - большой (70-95 мест) с ТРДД и ТВДД | Ан-140              | 177   |
|                                 |                                      | Ан-148              | 170   |
| - малой (30 мест) с ТРДД и ТВДД | Ан-38                                | 155                 |   |
| Грузовые                        |                                      | Ан-124              | 2   |
| Итого                           |                                      |                     | 1112  |

<sup>1</sup> Бюллетень клуба авиастроителей. №12 (24), декабрь 2006.

На основе данных официальных источников экспертами нашей Компании был определён дефицит провозных мощностей на 2015 и 2025 годы, с учётом прогнозируемого списания отечественных воздушных судов и поставок ОАК новой авиатехники российского производства. Исходя из прогнозируемого увеличения пассажирооборота, к 2015 г. ожидаемый дефицит провозных мощностей составит 12,92%, а к 2025 г. (при сохранении уровня поставок) – 59,54%. Таким образом, несмотря на оптимистичные прогнозы ОАК, российской авиапромышленности на сегодняшний момент не удаётся полностью удовлетворить потребности отечественных авиакомпаний при растущем объёме авиаперевозок.

|                                | 2006  | 2015   | 2025   |
|--------------------------------|-------|--------|--------|
| Пассажирооборот, млрд пкм      | 92,09 | 145,92 | 211,17 |
| Остаток ВС после списания, шт. | 1275  | 649    | 73     |
| Программа обновления ВС, шт.   | 9     | 1110   | 1110   |
| Общее количество ВС, шт.       | 1284  | 1759   | 1183   |
| Дефицит провозных мощностей, % |       | 12,92  | 59,54  |

Крупнейшими мировыми производителями Airbus и Boeing сделаны свои прогнозы относительно развития рынка воздушных перевозок и спроса авиакомпаний на авиационную технику.

Согласно оценкам компании Boeing, в период до 2025 г. рост мировой экономики и международной торговли, а также усиление конкуренции на рынке приведут к росту объёма авиаперевозок. Среднегодовой рост объёмов пассажироперевозок в этот период составит 4,9%, грузоперевозок – 6,1%. Объём рынка новых гражданских самолётов в ближайшие 20 лет составит 2,6 трлн. долл. США. Авиакомпаниям потребуется приблизительно 27210 новых пассажирских и грузовых самолётов. Мировой парк гражданских самолётов увеличится более чем в два раза (с 17330 самолетов в 2005 г., до 35970 в 2025 г.), в основном это будут узкофюзеляжные (на 100-240 пассажиров) и широкофюзеляжные (на 200-400 пассажиров) средне- и дальнемагистральные суда. Самолётов меньшей размерности и дальности (то есть регионального класса) во всём мире к 2025 году будет куплено, как считают в Boeing, относительно немного – 3450 штук. Для сравнения: на рынок поступят 16540 узкофюзеляжных, 6230 широкофюзеляжных, а также 990 самолётов повышенной вместимости (класса Boeing 747 и больше). С учётом остающихся в эксплуатации самолётов, к 2025 г. мировой парк гражданской авиации составит около 36000 лайнеров.

Отдельного анализа российского рынка компания Boeing не даёт, однако сопоставить оценки этой компании с прогнозом отечественных специалистов всё-таки можно. В то время как Boeing оценивает мировой спрос на самолёты регионального типа на уровне 13% (на магистральные узкофюзеляжные – 61%, широкофюзеляжные – 23%), ОАК планирует сконцентрироваться именно на их производстве: выпуск региональных самолётов в период 2007-2025 гг. составит 84,86% от общего количества пассажирских самолётов.

По оценкам компании Airbus, мировой объём пассажиропотока в период до 2025 г. будет расти на 4,8% в год, а грузопотока – на 6%. Для соответствующего увеличения объёмов пассажирских перевозок потребуются поставки 21860 новых самолётов, число мест в которых превышает 100. Таким образом, парк пассажирских самолётов к 2025 г. возрастет до 27307 единиц. За рассматриваемый период авиакомпании заменят 12071 самолёт на новые машины.



В отличие от компании Boeing, Airbus рассматривает также и российский рынок пассажирских перевозок. В отчёте говорится о том, что он, наряду с рынками Бразилии, Индии и Китая, развивается наиболее интенсивно и к 2050 г. станет одним из доминирующих. По прогнозам специалистов Airbus, в 2006-2010 гг. в странах СНГ увеличение количества перевезённых пассажиров составит 7,4%, общее количество новых воздушных судов, которые будут поставлены авиакомпаниям стран СНГ в 2006-2015 гг., – около 200 единиц, в 2016-2025 гг. – 348 единиц, то есть около 3% от общемирового количества поставок новой техники. Несмотря на то, что Airbus рассматривает СНГ в качестве отдельного региона, в отчёте также подчёркивается, что по экономическим показателям и объёму воздушных сообщений всех видов Российская Федерация в нём доминирует. В 2006-2025 гг. в России, по оценкам специалистов компании Airbus, ожидается спрос на 811 новых пассажирских самолётов на сумму 69,6 млрд долл. США.

В целом же, прогноз развития мирового рынка пассажирских авиаперевозок, подготовленный специалистами Airbus, так же как и компании Boeing, основан на предположении о том, что в период 2006-2025 гг. наиболее интенсивно будет развиваться рынок узкофюзеляжных самолётов (по их расчётам, поставки воздушных судов такого типа достигнут 68% от общего числа поставок) – и в этом коренное отличие оценок зарубежных и отечественных производителей, которые, как уже отмечалось, планируют сделать ставку на выпуск региональных самолётов.

## 5. Оценка потребностей отечественных авиакомпаний

Техническая политика гражданской авиации формируется на основе прогнозов развития рынка воздушных перевозок. По данным ТКП за 2006 год, суммарный показатель пассажирооборота всех российских авиакомпаний вырос на 9,5%, до 93,9 млрд пассажирокилометров (пкм), а по числу перевезённых пассажиров – на 8,3%, до 38,01 млн человек. По оценкам западных экспертов<sup>1</sup>, рост объёма воздушных перевозок в странах СНГ до 2015 года составит 6,8%, а в период до 2010 года количество перевезённых пассажиров увеличится на 7,4%. Данные прогнозы совпадают с оценками российских специалистов, по мнению которых ежегодный прирост пассажиропотока в предстоящие 20 лет составит около 7%.

Российским авиакомпаниям к 2010 г. потребуются новые современные и экономичные самолёты. Пополнение и модернизация парка воздушных судов является основной стратегической задачей тройки лидеров среди российских авиакомпаний. Согласно программе развития самолётного парка компании «Аэрофлот-РА», принятой в начале 2006 года, до 2010 года авиакомпания намерена полностью отказаться от эксплуатации самолётов советского производства типа Ту-134 (11 единиц), Ту-154 (25 единиц) и Ил-86 (6 единиц). Основу среднемагистрального сегмента парка составит семейство Airbus A-320 (сейчас – 18 машин). Потребность авиакомпании в дальнемагистральных лайнерах, исходя из перспективного плана развития компании, составляет около 30 единиц. Принятое решение об отказе от самолётов Ту-134 не должно ослабить позиции перевозчика на региональном уровне: в связи с задержками поставок Sukhoi SuperJet 2000, возможно промежуточное решение по лизингу судов иностранного производства.

Второй по объёму работ авиаперевозчик – авиакомпания S7 Airlines, являющаяся лидером по внутренним перевозкам, также решила отказаться от эксплуатации отечественных самолётов, продав два ВС типа Ту-204. В 2006 году авиакомпания сделала упор на развитие именно внутренних перевозок, пополнив свой парк среднемагистральных лайнеров. В апреле 2006 года S7 Airlines

---

<sup>1</sup> Прогноз развития мирового рынка воздушных перевозок компании Airbus

заключила договор с компанией GECAS о лизинге 10 самолетов Airbus A-319, в течение года 6 единиц поступили на эксплуатацию в авиакомпанию. Кроме того, S7 Airlines получила самолёты Boeing 737-400 (2 единицы), Boeing 737-500 (2 единицы) и Airbus A-310 (4 единицы). Таким образом, парк иностранных ВС авиакомпании (25 машин) является вторым крупнейшим в России и СНГ после «Аэрофлот-РА» (27 единиц). При общем воздушном парке в 61 магистральный лайнер руководство авиакомпании планирует довести численность стоместных самолётов Boeing 737-500 до 24 машин, в течение последующих пяти лет пополнить парк широкофюзеляжных самолётов Airbus A-310, начав их замену на самолеты следующего поколения с 2012 года.

Авиакомпания «Трансаэро», занимающая третье место, делает ставку на развитие дальнемагистральных рейсов. За 2006 год флот компании пополнился пятью самолётами: Boeing 737-500 (2 единицы), Boeing 737-400 (1 единица), Boeing 747-200 (2 единицы). Общее число самолётов в парке «Трансаэро» достигло 21 машины. Сейчас авиакомпания является крупнейшим заказчиком отечественных самолётов Ту-214, в 2005 году были подписаны договоры о финансовом лизинге десяти ВС этого типа. С целью дальнейшего развития сети внутрироссийских и международных маршрутов, в 2007 году «Трансаэро» планирует взять в лизинг ещё 5 ВС Boeing 737-500. С учетом реальных перспектив развития, авиакомпания подписала также соглашение о приобретении у концерна Airbus восьми дальнемагистральных лайнеров Airbus A-330-200, поставка которых начнется в 2009 г.

#### Показатели деятельности авиакомпаний в 2004-2006 гг.

| Показатель работы по видам сообщений     | 2004 г. | 2005 г. | 2006 г. | +/- 2006 г. к 2005 г. (%) |
|--|---------|---------|---------|---------------------------|
| Пассажирооборот, млрд пкм                | 82,99   | 85,78   | 93,91   | + 9,48                    |
| Международные, млрд пкм                  | 43,72   | 45,79   | 50,91   | + 11,18                   |
| Внутренние, млрд пкм                     | 39,27   | 39,99   | 43,00   | 7,53                      |
| Перевозки пассажиров, млн чел.           | 33,79   | 35,10   | 38,01   | 8,29                      |
| Международные, млн чел.                  | 14,90   | 15,88   | 17,26   | + 8,69                    |
| Внутренние, млн чел.                     | 18,89   | 19,21   | 20,75   | + 8,02                    |
| Процент занятости пассажирских кресел, % | 70,7    | 71,9    | 72,4    | + 0,70                    |
| Международные, %                         | 72,4    | 73,9    | 75,1    | + 1,62                    |
| Внутренние, %                            | 68,9    | 69,7    | 69,4    | - 0,43                    |

В целом, потребность внутреннего рынка России в гражданских самолётах до 2015 года, по оценкам специалистов ОАК, составляет: пассажирских – 600-900 единиц, грузовых – 100 единиц. В 2006 году авиационной промышленностью РФ было построено девять магистральных самолётов, в том числе один Ту-154М, при существующей потребности рынка минимум в 30 машин. В 2007-2015 гг. ОАК намерена выпустить 1110 единиц пассажирских самолётов.

К сожалению, даже прогнозируемый ОАК уровень поставок новой отечественной техники не решает проблемы дефицита воздушных судов. Для российских авиакомпаний единственным выходом по-прежнему остается

эксплуатация самолётов иностранного производства. До настоящего времени этот процесс сдерживался высоким НДС и пошлинами на ввоз иностранной авиационной техники (таможенные льготы на ввоз имели только «Аэрофлот», «Трансаэро» и «КД-авиа»), однако в отчётном году вопрос снижения пошлин на ввозимые самолёты был практически решён.

Правительство РФ подготовило проект постановления о снижении пошлин на самолёты вместимостью до 50 кресел до 8%, а на самолёты вместимостью 115-160 кресел – до 10%. Льгота будет распространяться только на те самолёты, который взяты авиакомпаниями в операционный лизинг сроком на три года, и будет действовать до 1 января 2011 года. В настоящий момент ввозная пошлина составляет 20%.

Данное решение, однако, не сможет кардинально изменить ситуацию, поскольку срок снижения пошлин – три года – слишком мал для того, чтобы можно было говорить о серьёзном обновлении парка самолётов. Лизинговые компании, как правило, передают новые самолёты на срок от пяти лет, а широкофюзеляжные дальнемагистральные – на 10-15 лет. На короткий срок в пользование предоставляются суда старше 20 лет с высоким уровнем эксплуатационных расходов при низком спросе на них для решения кратковременных задач авиакомпаний или мелких авиаперевозчиков. Тем не менее, указанные ставки могут служить неким ориентиром уже сейчас, и после того, как будет принято окончательное решение о снижении пошлин, можно ожидать некоторого роста закупок самолётов иностранного производства, прежде всего, подержанных.

Учитывая совокупность всех вышеобозначенных факторов - высокую стоимость самолётов нового поколения, снижение пошлин на ограниченные категории иностранных авиалайнеров, низкий объём производства российских воздушных судов - можно сделать вывод о том, что на данный период состояния авиационного рынка актуальным остается предложение авиакомпаниям и использование ими на перспективных внутренних линиях среднемагистральных самолетов Ту-154М. В 2006 году в России эксплуатировалось 254 лайнера этого типа, хотя такое количество самолётов недостаточно для обслуживания данного авиационного сегмента пассажирских перевозок. Кроме того, в ближайшие годы воздушное судно Ту-154М (одно из немногих отечественных магистральных самолетов, способных выполнять полёты в страны Западной Европы и Средиземноморья) будет использоваться и в международном секторе пассажирских перевозок. Основными же лайнерами на региональных линиях будут Ту-154 и Ту-134 различных модификаций, несмотря на то, что их календарный срок подходит к концу.

Пример постоянного партнёра нашей Компании, авиакомпании «ЮТэйр», подтверждает, что эксплуатация самолётов типа Ту-154 и Ту-134, прошедших капитальный ремонт, с полными межремонтными ресурсами комплектующих изделий, со всеми техническими мероприятиями, выполненными в соответствии с официальными эксплуатационными бюллетенями, предоставляемых в лизинг в состоянии полной лётной годности – это действительно выгодно динамично развивающимся авиакомпаниям.

Авиакомпания «ЮТэйр» входит в пятёрку ведущих авиаперевозчиков России. Темпы её развития можно смело назвать революционными: ещё десять лет назад это была региональная компания, которая перевозила около 400 тыс. пассажиров в год, а в 2006 году услугами «ЮТэйр» воспользовались более 2,4 млн человек. Авиакомпанией сформирована и постоянно расширяется маршрутная сеть: ежедневно самолёты «ЮТэйр» выполняют около 200 рейсов по 100 направлениям. Компания активно обновляет парк воздушных судов. Акции компании свободно обращаются на бирже, размещение облигаций позволяет привлекать дополнительные денежные средства. Создана публичная кредитная история. Появились специальные системы услуг. Дочернее предприятие компании ООО «ЮТэйр-Техник» получило сертификат одобрения Европейского агентства

авиационной безопасности (EASA), это позволяет производить техническое обслуживание воздушных судов иностранного производства, зарегистрированных в странах, на которые распространяется действие правил Евросоюза EASA Part-145. Филиал авиакомпании «ЗапСиб-Кетеринг» организует обслуживание пассажиров, внутреннюю и внешнюю уборку самолётов, приготовление бортового питания; созданным «ЮТэйр» комплексом по продаже авиабилетов пользуются десятки авиаперевозчиков. Кроме того, в декабре 2006 года была завершена процедура регистрации дочернего предприятия компании – ООО «ЮТэйр-Экспресс», получившего сертификат эксплуатанта на осуществление коммерческих воздушных перевозок на самолётах Ан-24. Тогда же ООО «ЮТэйр-Лизинг» подало заявку о приобретении 100% акций ОАО «Аэропорт Роцино» (г. Тюмень), являющегося аэропортом международного класса и имеющего статус федерального значения.

Итоги деятельности авиакомпании «ЮТэйр» в 2006 году:

- пассажирооборот составил 3 655,8 млн пассажирокилометров (+23,1%);
- объём перевозок пассажиров составил 2 417 060 чел. (+28,1%);
- объём перевезённых грузов – 9 411 т (+15,4%), почты – 1 410,6 т (+38,7%);
- количество лётных часов – 109 401 ч; +15,3%.

Обозначенные цифры дают чёткое представление о том, как избранная руководством авиакомпании стратегия развития приводит к достойному росту показателей экономической и производственной деятельности. По мнению руководства авиакомпании, внутренний рынок перевозок в России больше международного. Это понимание российского своеобразия используется при формировании стратегии развития авиакомпании. Несмотря на временную убыточность внутренних перевозок, этот рынок несёт в себе огромные возможности и прибыли для авиапредприятий. На данном убеждении основывается главная бизнес-стратегия компании – ориентация на среднемагистральные, ближнемагистральные и региональные перевозки.

Авиакомпания «ЮТэйр» стремится до предела использовать ресурс отечественной техники, в частности, среднемагистральных самолетов Ту-154. Сравнительно низкая топливная эффективность лайнеров компенсируется низкой стоимостью владения этими самолетами: относительно невысокой ценой их приобретения, расходами на эксплуатацию, обеспечение безопасности, обучение персонала. На конец 2006 года парк воздушных судов авиакомпании насчитывает 120 самолетов. В отчётном году в эксплуатацию были введены два ближнемагистральных турбовинтовых самолёта европейского производства ATR 42-320, регулярные рейсы они начали выполнять с июня 2006 года. В 2007 году «ЮТэйр» намерена приобрести еще несколько самолётов ATR 42-320 и несколько среднемагистральных лайнеров. Техническое состояние парка «ЮТэйр» соответствует международным стандартам. Правильная организация бизнеса, серьезные вложения в поддержание лётной годности своего парка воздушных судов позволяют эффективно использовать отечественные и иностранные самолеты.

Авиакомпанию «ЮТэйр» и компанию «Авиализинг» связывают пять лет сотрудничества в рамках проекта по модернизации отечественного парка среднемагистральных ВС. Диверсифицированность обеспечивает «ЮТэйр» высокую финансовую устойчивость и минимизацию бизнес-рисков. В 2006 году рост пассажиропотока авиакомпании составил 28,1%, в рейтинге крупнейших авиакомпаний России «ЮТэйр» занимает четвертое место по общему объёму перевозок пассажиров.

## 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 2006 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 позволило повысить ее прибыльность и увеличить отдачу на капитал.

## 7. Операционная деятельность Компании в 2006 году.

Компания осуществляет свою деятельность на рынке лизинга воздушных судов российского производства типа Ту-154Б и Ту-154М.

Внимание Компании сконцентрировано на сегменте потребителей – перспективных, быстроразвивающихся авиакомпаниях, имеющих значительный собственный парк среднемагистральных воздушных судов и способных своевременно осуществлять лизинговые платежи. Именно по этим критериям нами была выбрана авиакомпания «ЮТэйр», входящая в четверку крупнейших авиакомпаний России по итогам 2005 года.

В 2006 году нашими партнерами выступили:

ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» (г. Ханты-Мансийск). Авиакомпания «ЮТэйр» является долгосрочным партнером Компании. Она находится в четверке самых сильных предприятий авиационной отрасли по пассажиропотоку и, кроме того, является крупнейшим эксплуатантом вертолетной техники на мировом рынке: с 1991 года. Компания аккредитована ООН в качестве официального поставщика авиационных услуг.

ОАО «Внуковский авиаремонтный завод № 400» (г. Москва) – подрядчик по осуществлению капитальных ремонтов самолетов типа Ту-154, доработок по приведению самолетов в состояние полной летной годности в соответствии с требованиями Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (ранее ГСГА).

ООО «РегионСбытСервис» (г. Москва) - поставщик самолетов типа Ту-154М на вторичном рынке.

ОАО «Уральский завод гражданской авиации» (г. Екатеринбург) – поставщик двигателей НК–8-2У для самолетов типа Ту-154 и подрядчик по осуществлению капитальных ремонтов указанных двигателей.

ОАО «КД-авиа» (г. Калининград) – поставщик самолетов типа Ту-154М на вторичном рынке.

В сложных экономических условиях реформирующейся экономики России эти предприятия смогли сохранить кадры и технологии. Опыт сотрудничества

менеджмента Компании с менеджерами указанных предприятий носит положительный характер, при установленном Компанией уровне качества выполнения работ и поставляемой продукции цены указанных предприятий 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 аренду (лизинг) авиакомпаниям-эксплуатантам.

Такая схема работы подтвердила свою жизнеспособность.

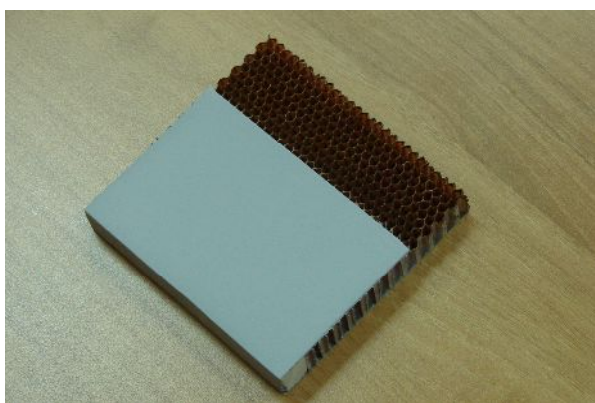
В 2006 году Компания осваивала новый сегмент рынка – лизинг ВС типа Ту-154М. В рамках новой программы модернизации на данных типах судов, при участии ОАО «Внуковский авиаремонтный завод № 400» были произведены существенные конструктивные улучшения. Наши воздушные суда имеют ряд эксплуатационных преимуществ по таким показателям, как экономия топлива и увеличение коммерческой загрузки. Это стало возможным благодаря следующим доработкам:

1. Установка крыльевых концевых обтекателей новой конфигурации. За счёт уменьшения влияния концевых вихрей повышается аэродинамическое качество. Испытания подтвердили результаты продувок и показали при коммерческой загрузке 14 тонн и дальности 5000 км экономию топлива 800 кг.

В 2006 году данное улучшение конструкции крыла было установлено на ВС типа Ту-154М трех авиакомпаний: «ЮТэйр», «Владивосток-Авиа» и «Аэрофлот - РА». Уже получен положительный опыт эксплуатации концевых обтекателей крыла новой конструкции на самолетах типа Ту-154М: в «ЮТэйр» на одном ВС, во «Владивосток-Авиа» на двух ВС, в «Аэрофлот - РА» на 20 ВС данного типа. В результате средняя экономия авиатоплива на 1 час полета ВС типа Ту-154М составила 146,5 кг/час.



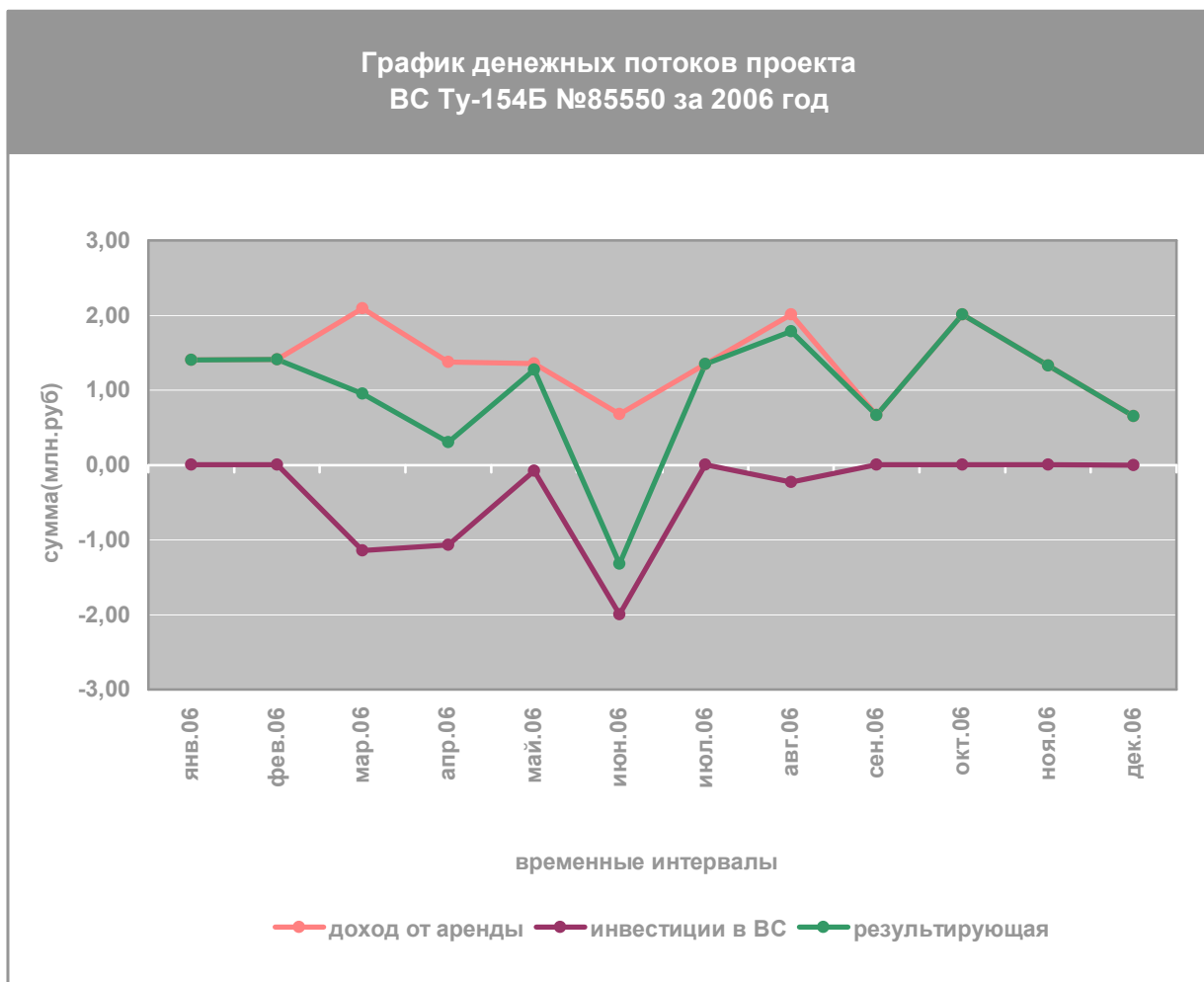
2. Установка облегчённых полов сотовой конструкции фирмы «Хексель». Данное улучшение позволяет облегчить вес полов самолёта и тем самым увеличить коммерческую загрузку каждого модернизированного судна на 630 кг.



В 2006 году Компания реализовала три проекта приобретения и сдачи в аренду воздушных судов Ту-154М, бортовые номера RA – 85789, 85013 и 85016. Воздушные суда в состоянии полной летной годности переданы в аренду нашему постоянному партнеру – ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр»: Ту-154М, бортовой номер 85789 – 28 февраля 2006 года, Ту-154М, бортовой номер 85013 – 21 октября 2006 года, Ту-154М, бортовой номер 85016 – 27 декабря 2006 года. Также осуществлена покупка-продажа одного самолета типа Ту-154М бортовой номер 85788 – 6-7 апреля 2006 года.

В процессе реализации проектов Компания использовала созданную еще 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.

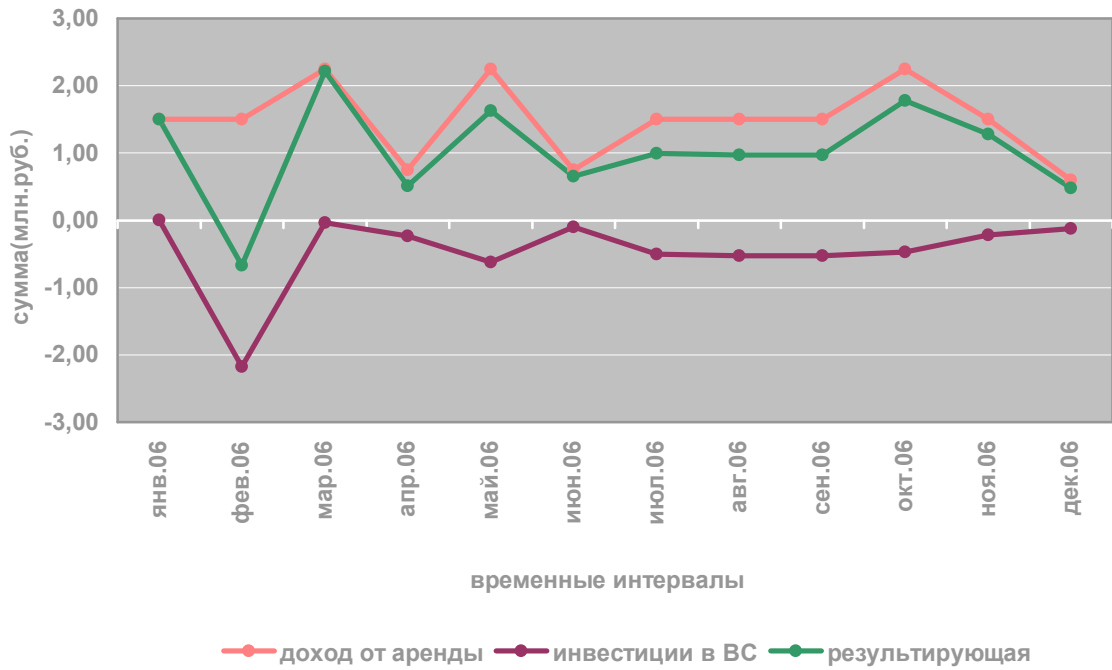
## Проекты 2006 года:



В декабре 2004 года реализован проект передачи в аренду ВС Ту-154Б, бортовой номер 85550. Для реализации данного проекта в 2004 году был заключен договор с ОАО «Завод 411 Гражданской авиации», который осуществил весь комплекс работ по восстановлению ВС. Платежи за работы произведены в I полугодии 2005 года. Во втором квартале 2006 года приобретено ВСУ ТА-6А. Это повлияло на структуру расходов 2006 года.



График денежных потоков проекта  
 ВС Ту-154Б №85557 за 2006 год



В феврале 2006 года приобретен авиадвигатель НК-8-2У, с мая 2006 года один авиадвигатель НК-8-2У получен в аренду, что повлияло на структуру расходов данного проекта.

График денежных потоков проекта  
ВС Ту-154Б №85504 за 2006 год

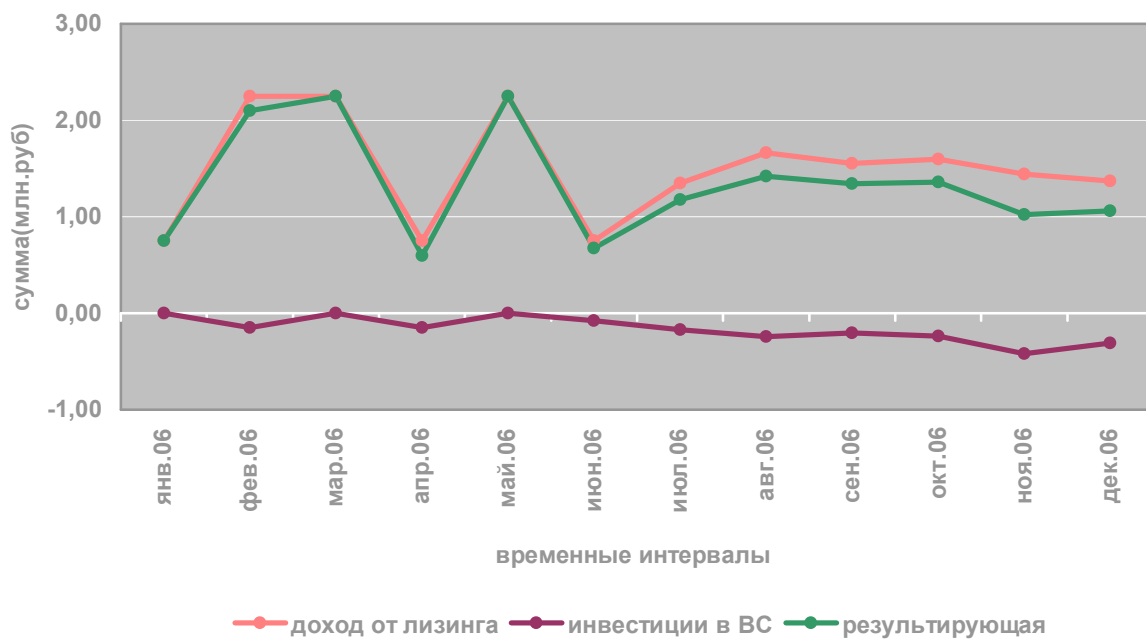


График денежных потоков проекта  
ВС Ту-154М № 85789 за 2006 год

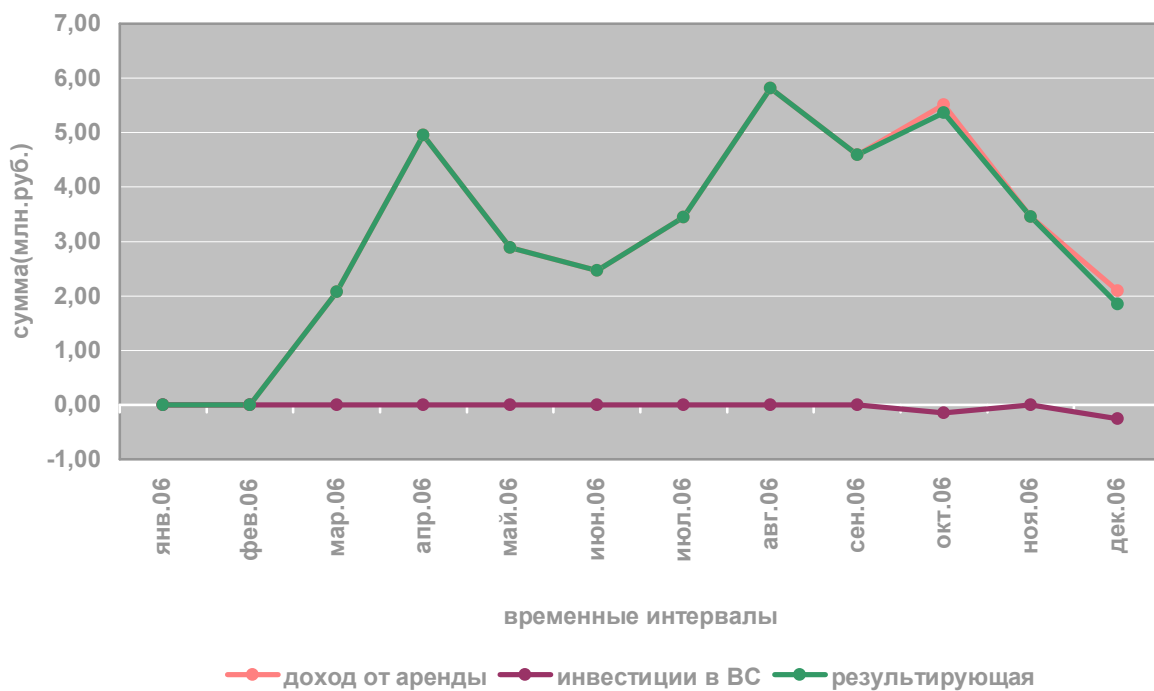
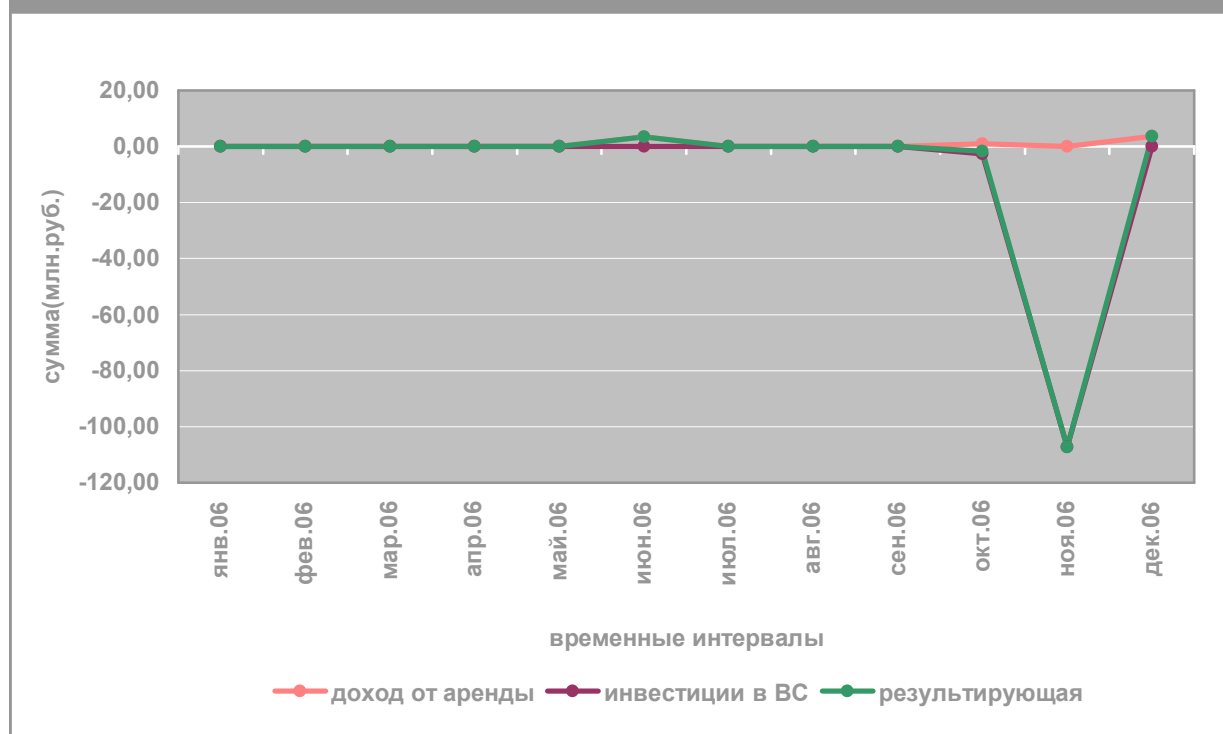
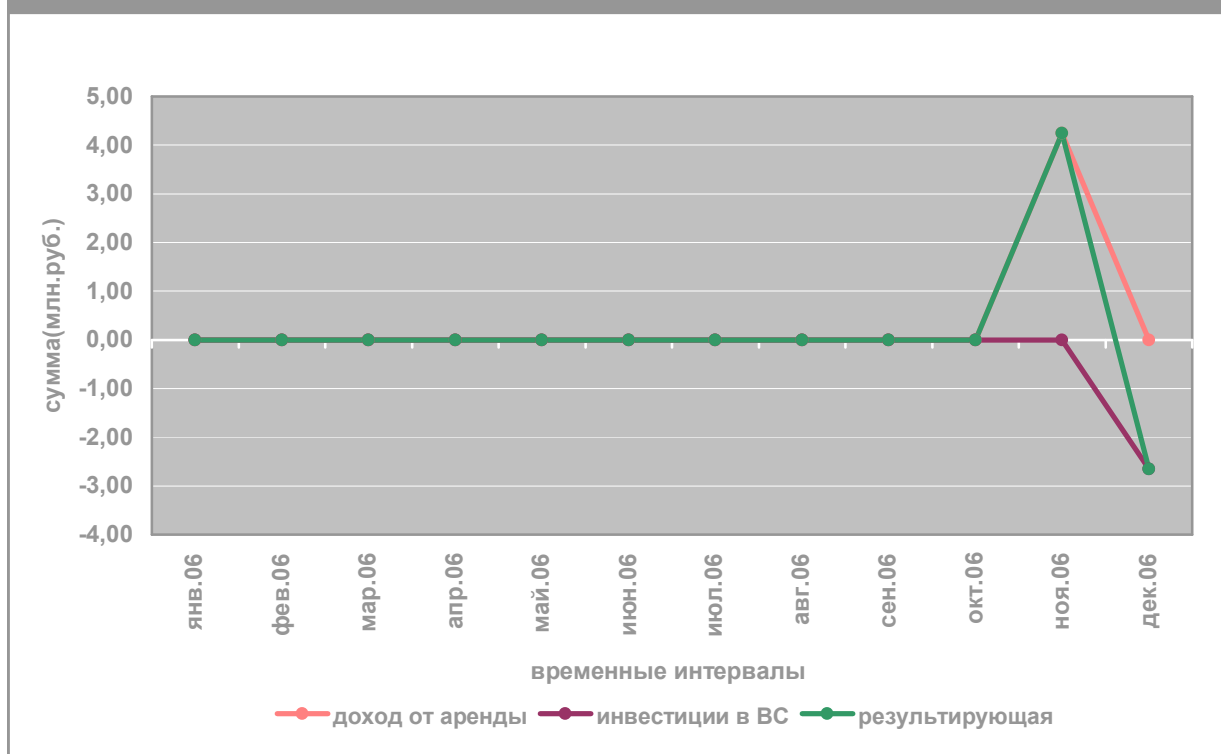


График денежных потоков проекта  
ВС Ту-154М № 85013 за 2006 год



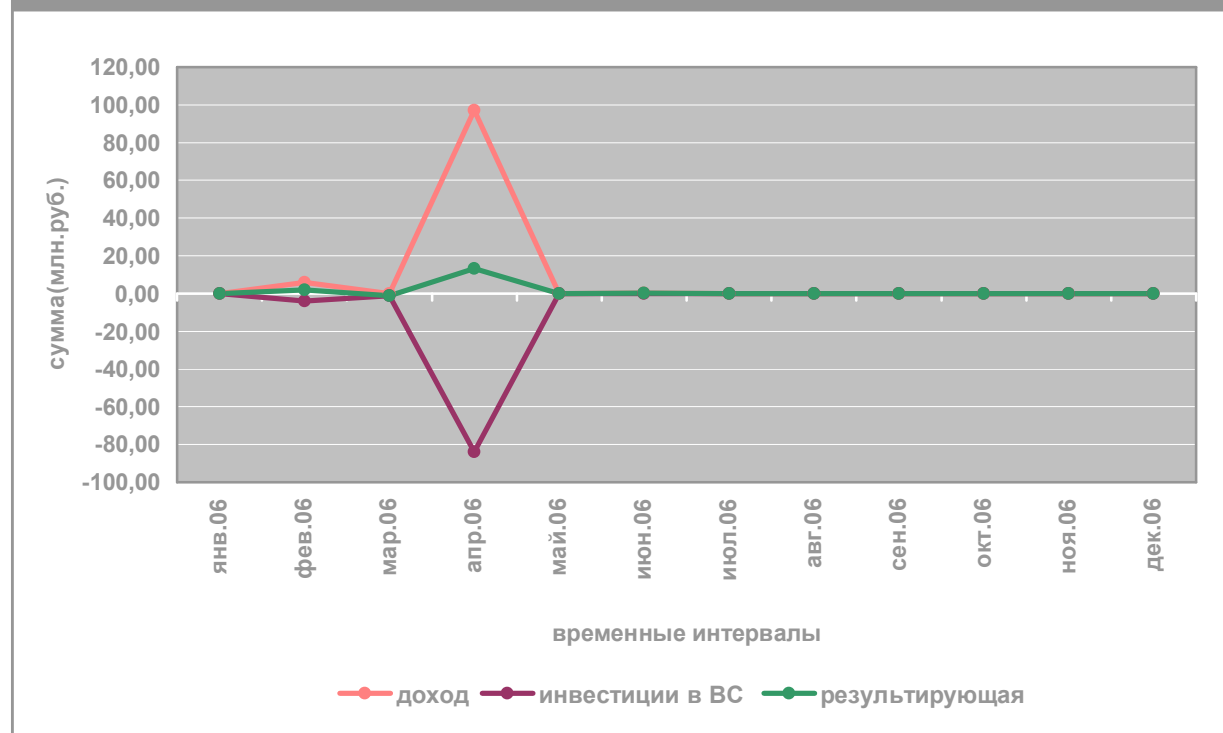
В ноябре 2006 года реализован проект приобретения и сдачи в аренду ВС Ту-154М бортовой номер 85013.

### График денежных потоков проекта ВС Ту-154М № 85016 за 2006 год



В IV квартале 2006 года начался процесс реализации проекта ВС Ту-154М бортовой номер 85016. В ноябре 2006 года получен депозит, в декабре 2006 года произведена часть расходов на приобретение ВС.

График денежных потоков проекта  
ВС Ту-154М № 85788 за 2006 год



В апреле 2006 года Компания осуществила сделку купли-продажи ВС Ту-154М бортовой номер 85788.

В результате проведения операционной деятельности в Компании сложился определенный технологический процесс. Менеджмент получил значительный практический опыт, были выявлены основные факторы риска.

Основными технологическими этапами совершения лизинговой сделки авиакомпанией, 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: характер будущих перевозок, конкурентоспособность авиакомпании, имеющиеся в наличии оборотные средства, источники финансирования, влияние на финансовый баланс авиакомпании, появление в будущем некоторой технической избыточности. Также необходимо провести чрезвычайно сложный экономический анализ эксплуатации – пункт за пунктом.

- 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, 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. Даже если 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. На настоящий момент в соответствии с законодательством РФ обязательным является:

- Страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна.

- Страхование жизни и здоровья членов экипажа воздушного судна при исполнении ими служебных обязанностей.

- Страхование ответственности за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира воздушного судна, а также за вред, причиненный багажу и находящимся при пассажире вещам.

- Страхование ответственности перед грузовладельцем или грузоотправителем за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза.

- Страхование ответственности за вред, который может быть причинен в связи с выполнением им авиационных работ.

По условиям договоров аренды (лизинга), заключенных ЗАО «ПИФК «Авиализинг», страхование ВС осуществляется самой Компанией. Такая практика обусловлена требованиями банков, кредитующих наши инвестиционные проекты, с одной стороны, и преимуществом для эксплуатантов (им не надо отвлекать значительные денежные ресурсы) с другой.

- 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 операционной деятельности Компании, по нашему мнению, являются:

- потенциальный риск неплатежа авиакомпаний – арендаторов воздушных судов;

- простои воздушных судов в результате выхода из строя различных компонентов ВС как в связи с выработкой ресурсов, так и по ряду не ресурсных факторов (в том числе форс-мажорных), и, как следствие, риск снижения размера лизинговых платежей;

- летные происшествия с воздушными судами типа Ту-154 и, как следствие, риск принятия регулирующими органами решения о временной приостановке эксплуатации всех 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 трех структурных подразделений Компании: правового управления, производственно-технического отдела и отдела маркетинга.

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 2006 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, эксплуатируемых в ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр», составили: 121,21 часов - Ту-154Б (бортовой номер 85557), 129,92 часов - Ту-154Б (бортовой номер 85504), 136,25 часов - Ту-154Б (бортовой номер 85550), 101,23 часов - Ту-154М (бортовой номер 85789).

Достижение стабильно высоких показателей становится реальным благодаря постоянно ведущимся работам по расширению эксплуатационных возможностей машины, а также ее модернизации под современные требования, предъявляемые к авиационной технике.

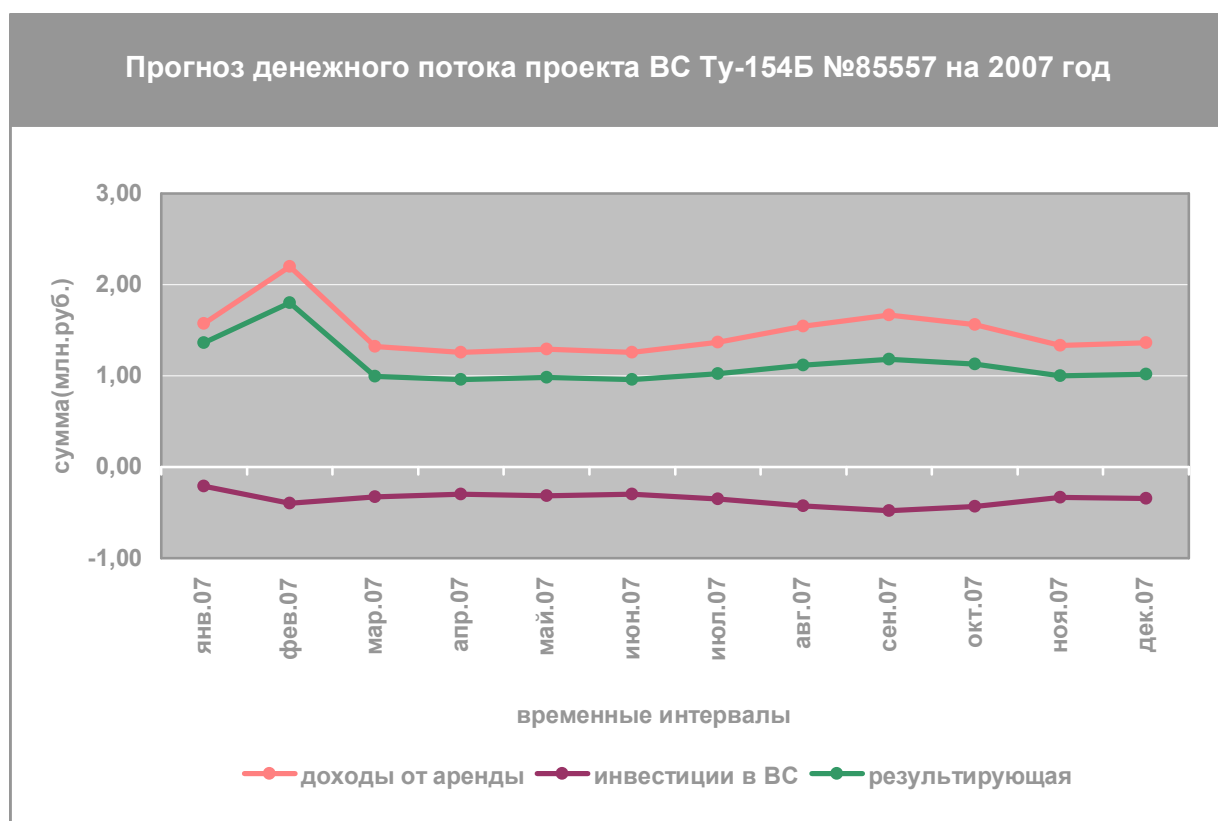
## 8. Перспективы развития Компании.

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 для 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.

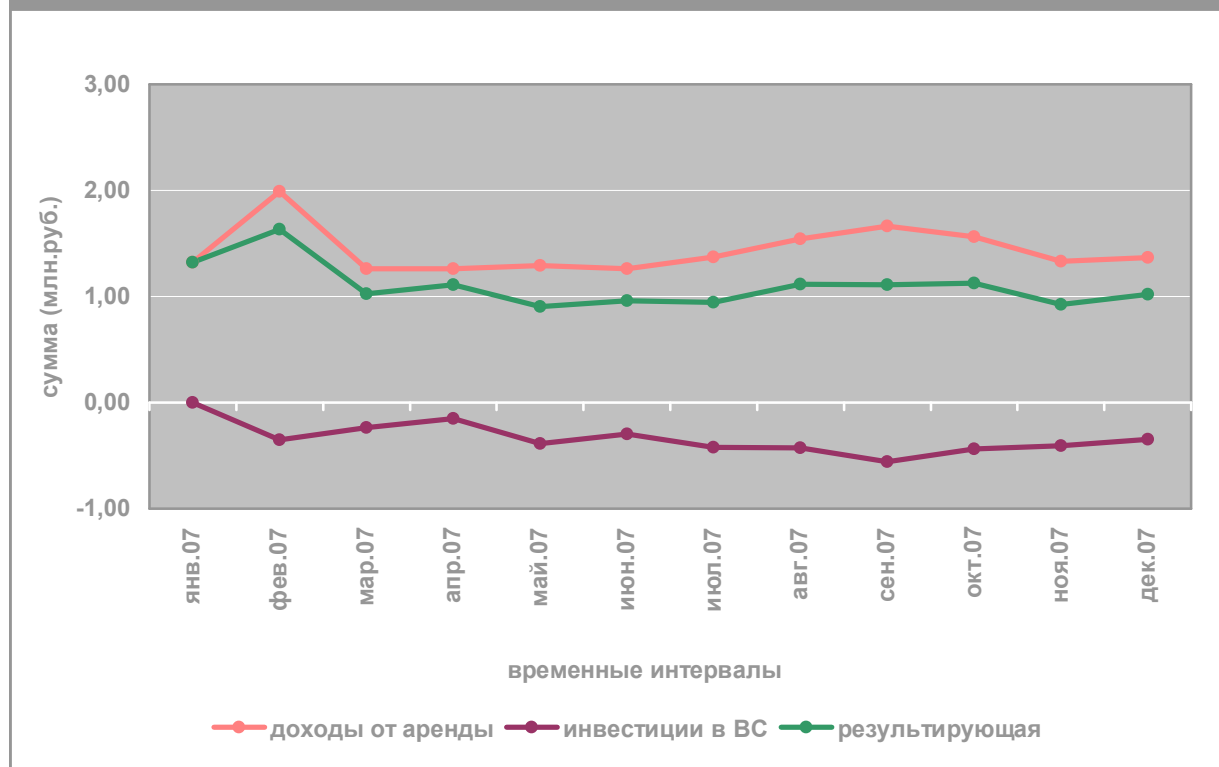
Мы имеем стабильный прогноз развития существующих проектов на 2007 год: ВС Ту-154Б №85557, ВС Ту-154Б №85504, ВС Ту-154Б №85550, ВС Ту-154М №85789, ВС Ту-154М №85013, ВС Ту-154М №85016; а также готовы к реализации в 2007 году новых проектов – ВС Ту-154М №85018, ВС Ту-154М №85056, ВС Ту-154М №85069.



В рамках проекта ВС Ту-154Б №85557 в апреле 2007 года планируется приобрести 1СУ с оплатой в течение 6 месяцев с момента поставки, а также продолжить использование арендованной 3СУ.

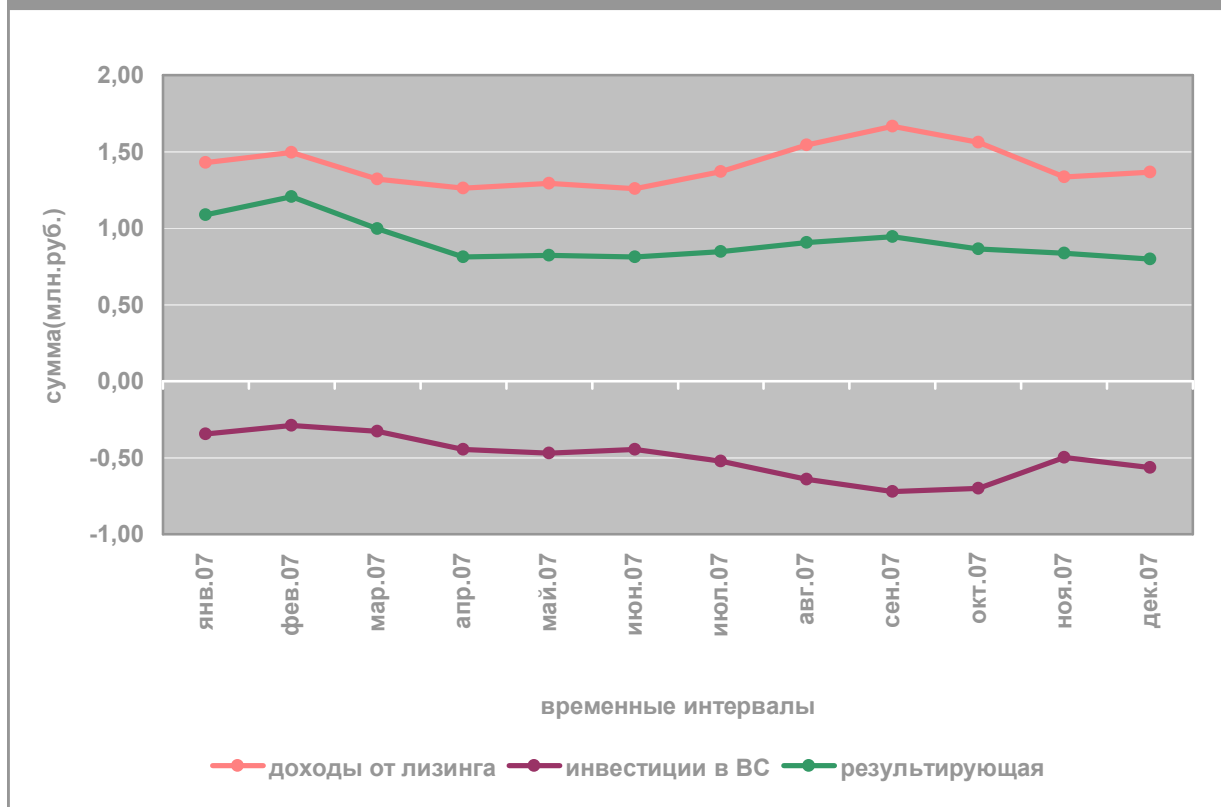


### Прогноз денежного потока ВС Ту-154Б №85550 на 2007 год



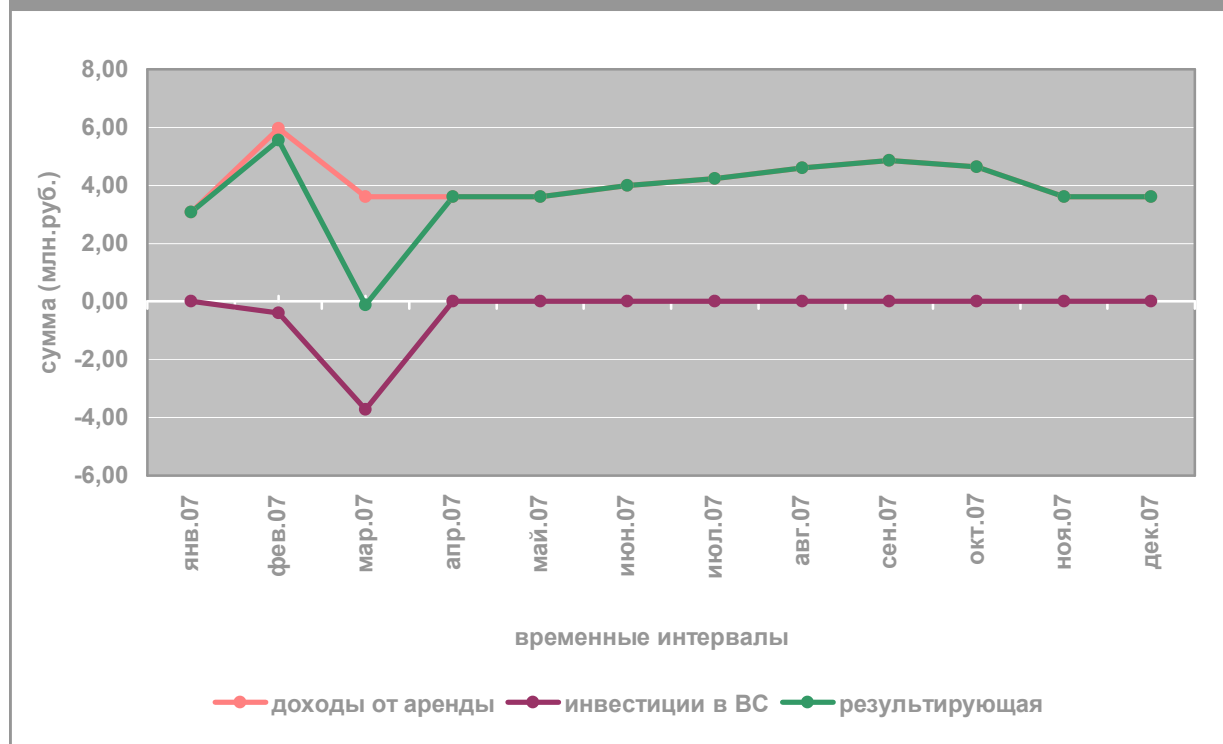
По проекту ВС Ту-154Б №85550 в 2007 году планируются расходы на аренду двух авиадвигателей НК-8-2У, что повлияет на структуру расходов данного проекта.

### Прогноз денежного потока проекта ВС Ту-154Б №85504 на 2007 год



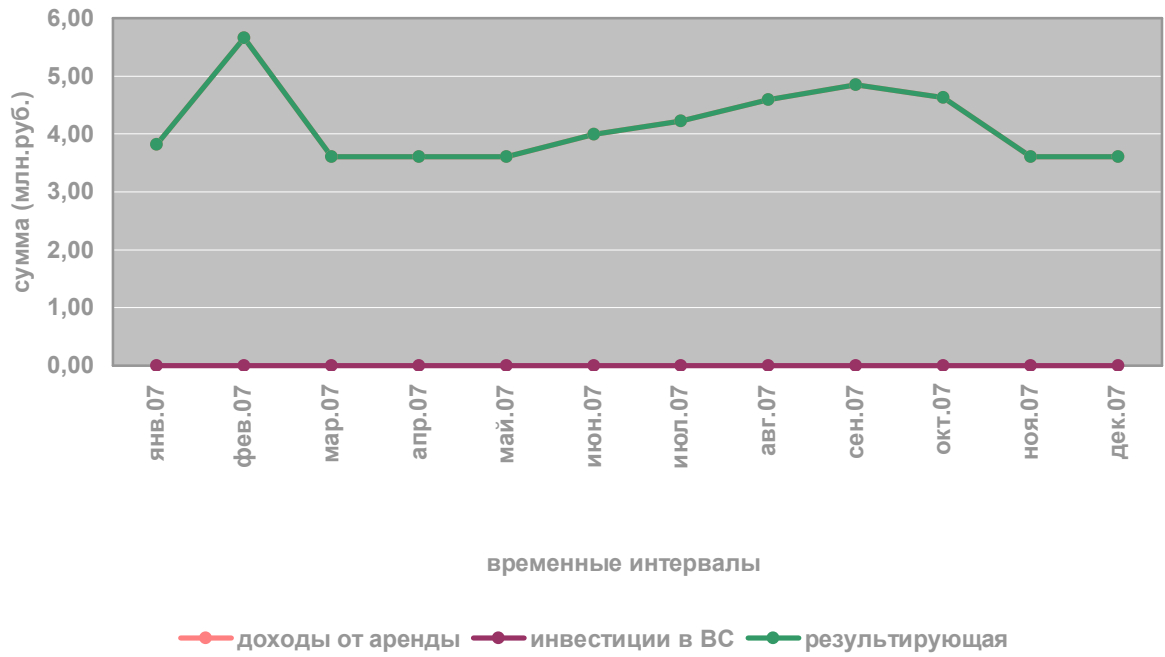
По проекту ВС Ту-154Б №85504 в 2007 году Компанией планируется эксплуатация ВС с тремя арендованными авиадвигателями НК-8-2У.

### Прогноз денежного потока проекта ВС Ту-154М №85789 на 2007 год

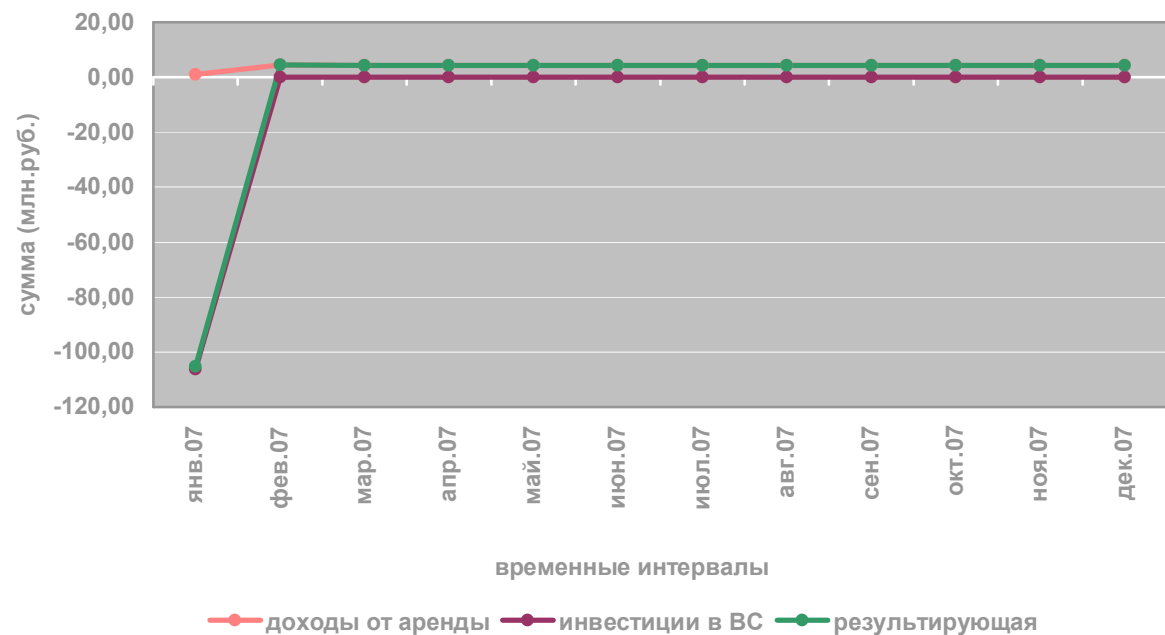


В первом квартале 2007 года по проекту ВС Ту-154М №85789 планируется приобрести ВСУ ТА-6А, что повлияет на структуру расходов данного проекта.

Прогноз денежного потока проекта ВС Ту-154М №85013 на 2007 год.

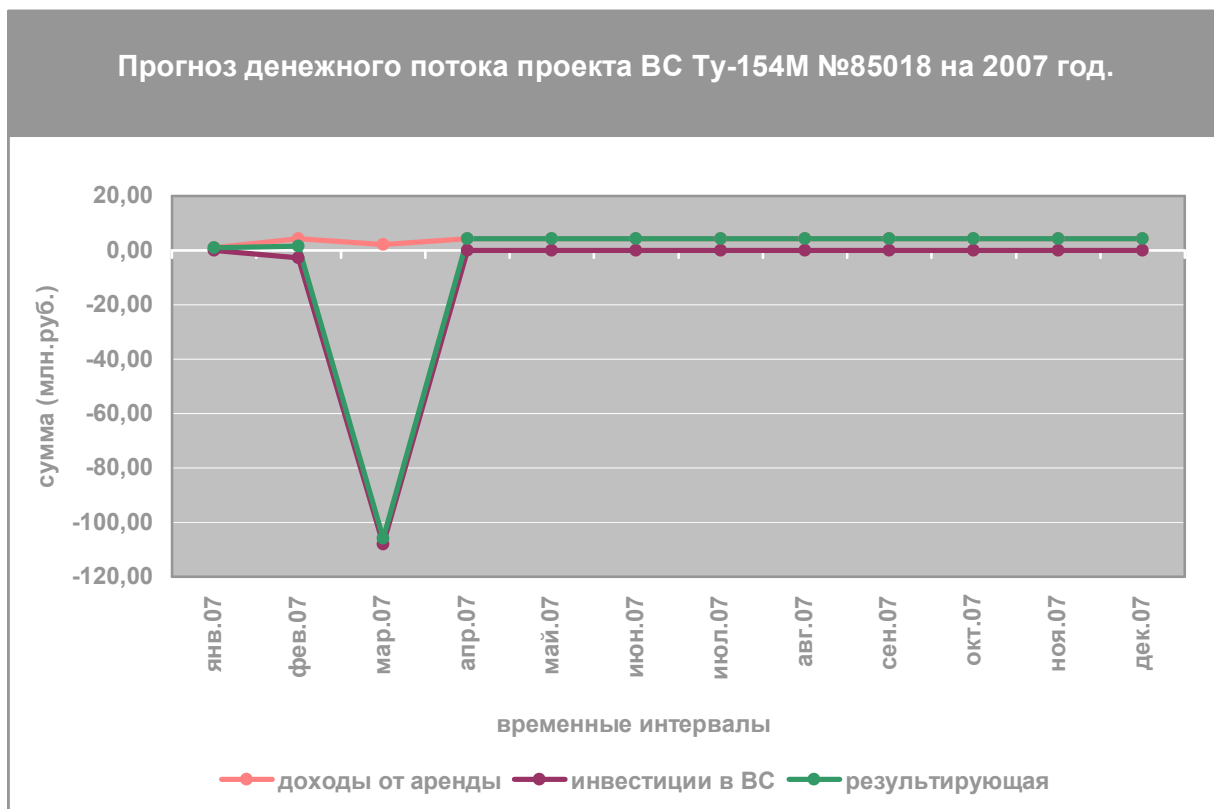


Прогноз денежного потока проекта ВС Ту-154М №85016 на 2007 год.

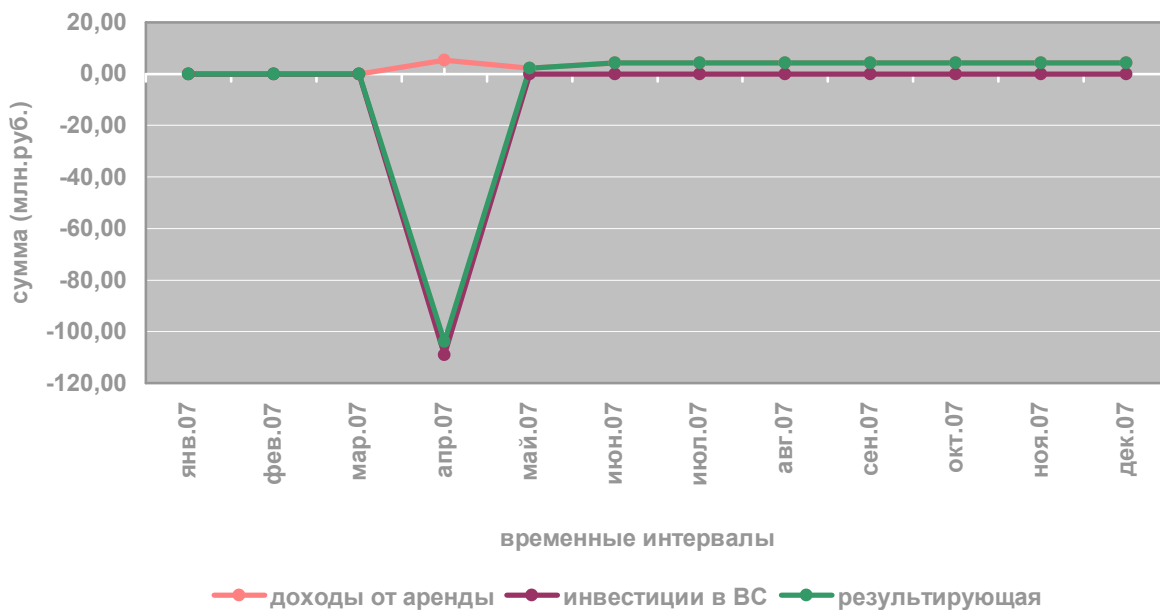


В планах Компании на 2007 год: приобретение трех ВС Ту-154М бортовые номера 85018, 85056, 85069; приведение ВС в состояние полной летной годности; передача ВС в аренду.

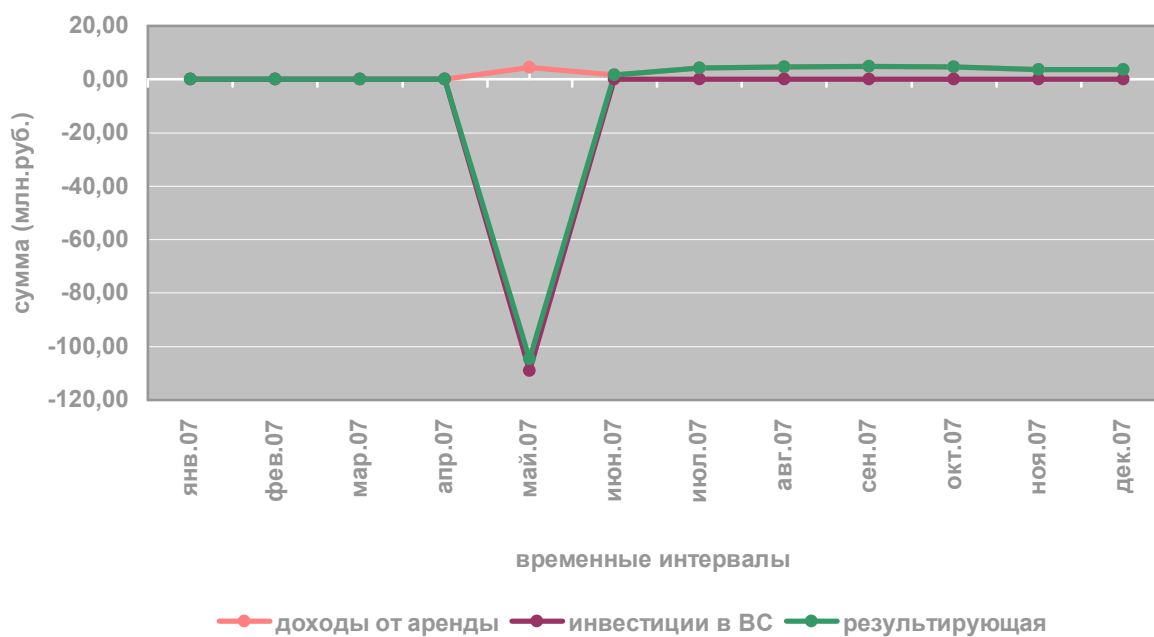
Компания планирует осуществить инвестирование в указанные воздушные суда за счет сформированных денежных потоков от аренды эксплуатируемых ВС, то есть за счет собственных возможностей, а также за счет привлечения заемного капитала (кредитов банков).



### Прогноз денежного потока проекта ВС Ту-154М №85056 на 2007 год.



### Прогноз денежного потока проекта ВС Ту-154М №85069 на 2007 год



Компания продолжает совместно с наиболее крупными российскими авиакомпаниями разрабатывать проекты лизинга воздушных судов нового поколения отечественного производства на базе Ту-204, нового регионального самолета Sukhoi Superjet 100, а также воздушных судов импортного производства.

По нашим оценкам, в сегменте рынка, в котором работает Компания, в настоящее время остается высокий барьер для вхождения. Для иностранных лизинговых компаний этот барьер связан с наличием значительных ввозных пошлин на импортные воздушные суда, а также с рисками, обусловленными нератификацией Кейптаунской Конвенции. Для российских лизинговых компаний – недостаточные капитализация и кредитоспособность, притом, что бизнес в этом сегменте весьма капиталоемкий. Мы не исключаем, что вступление Российской Федерации в ВТО может существенно изменить ситуацию на рынке лизинга воздушных судов. Адекватный ответ этому, на наш взгляд, – максимальное повышение эффективности экономической деятельности Компании.

Таким образом, повышение эффективности экономической деятельности Компании, сохранение ее лидирующего положения в имеющемся рыночном сегменте будет достигнуто за счет:

- поддержания высоких темпов развития;
- привлечения сбалансированных и оптимальных заимствований на рынке капитала и кредитном рынке;
- совершенствования системы корпоративного управления;
- составления отчетности в соответствии с международными стандартами финансовой отчетности (МСФО), начиная с отчетности за 2007 год. Финансовая (бухгалтерская) отчетность эмитента является одним из основных элементов, который подвергается анализу при оценке кредитоспособности компании, привлекательности ее ценных бумаг в качестве объекта инвестиций. При этом особое внимание уделяется надежности, доступности, понятности, сопоставимости и достоверности раскрываемой финансовой информации. Такими характеристиками, как известно, обладает финансовая отчетность, составленная в соответствии с МСФО. Улучшение качества финансовой информации будет способствовать не только повышению инвестиционной привлекательности, но и позволит инвесторам и управленческому звену компании получить более полное детализированное представление об их реальных результатах и условиях финансовой и хозяйственной деятельности.

## **9. Инструменты фондового рынка. Тактика привлечения капитала.**

В России продолжается рост интереса активных участников рынка к возможностям привлечения в капитал компаний финансовых ресурсов с целью их последующего производительного использования.

В настоящее время к основным способам привлечения внешних заимствований относятся: привлечение внешнего инвестора (количество акций меньше контрольного пакета); вексельный и облигационный займы; банковский кредит под обеспечение (залог, гарантия); размещение на международных финансовых рынках (IPO); размещение деривативов (производных от акций финансовых инструментов).

Компания, принявшая решение выйти на рынок заемного капитала, имеет возможность выбрать из вышеперечисленных инструментов наиболее приемлемый вариант, который соответствовал бы финансовому состоянию и потребностям заемщика в капитале. Кроме того, он должен отвечать ожиданиям

инвесторов, соответствовать их представлению о возможностях компании обслуживать данный долговой инструмент.

Анализ основных инструментов инвестирования является, на наш взгляд, неотъемлемым этапом при принятии стратегических решений, касающихся механизмов привлечения капитала.

**Акции.** Рынок ценных бумаг в России развивался с самого начала как рынок корпоративного контроля, и в настоящее время интенсивный процесс обращения акций существенно меняет состав собственников предприятий, активизируя передел собственности между участниками фондового рынка – владельцами акций. Современная ситуация на фондовом рынке характеризуется снижением объема операций, формирующих портфельные инвестиции, и увеличением масштабов выкупа акций с целью передела собственности, который имеет легальную основу прежде всего в существовании рынка ценных бумаг, который является инструментом осуществления этих операций. Дефицит внутренних денежных ресурсов в России в качестве фундаментального фактора формирует очень ограниченный в своих возможностях и объемах рынок ценных бумаг – рынок с лимитированной операционной способностью привлекать деньги. Российский фондовый рынок повторил основные черты дореволюционного рынка ценных бумаг: преобладание банков; долговой характер и незначительная роль акций; сильное влияние государства и значительная доля государственных ценных бумаг; выполнение банками операций по учредительству и размещению ценных бумаг на первичном рынке, комиссионных операций с ними, инвестиций за собственный счет в акционерные капиталы предприятий.

Говоря о плюсах и минусах привлечения акционерного капитала, отметим, что преимущества акционерного капитала таковы:

1. привлечение долгосрочных финансовых ресурсов (на срок существования общества);
2. отсутствие необходимости возврата привлеченных финансовых средств;
3. увеличение уставного капитала: возможность расширить долговое финансирование общества в будущем;
4. справедливая рыночная оценка общества;
5. повышение капитализации и ликвидности активов общества;
6. улучшение имиджа, повышение узнаваемости бренда общества.

К недостаткам акционерного капитала можно отнести следующее:

1. право голоса на общем собрании акционеров общества, «размывание» долей акционеров;
2. право на получение дивидендов, а также на получение части имущества общества в случае его ликвидации;
3. привязка размещаемых акций к количеству объявленных, стоимости чистых активов общества – к его уставному капиталу;
4. необходимость считаться с мнением инвестиционного сообщества, прогнозировать влияние принимаемых решений на курсовую стоимость акций;
5. отсутствие гарантий удачного размещения;
6. обязательства по систематическому раскрытию информации, публикация данных, ранее считавшихся конфиденциальными.



Для бизнесов, не являющихся крупными (к таким мы сами относим нашу Компанию), размещение акций на открытом рынке представляет собой весьма дорогостоящую процедуру и является экономически неоправданным.

**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 (облигации в большинстве случаев являются альтернативой банковским кредитам по ставкам заимствования, и, в отличие от дополнительной эмиссии акций, привлечение финансирования через корпоративные облигации не является угрозой внешнего вмешательства в капитал, с точки зрения акционеров компании). Государство также должно быть заинтересовано в развитии этого сегмента рынка ценных бумаг, так как корпоративная облигация – гораздо более прозрачный и контролируемый финансовый инструмент, чем, например, вексель.

В современных условиях эмиссия облигаций предоставляет компаниям большие возможности в решении проблемы привлечения инвестиций за счет вовлечения в хозяйственный оборот свободных средств широкого круга инвесторов. Преимущества финансовых вложений в корпоративные облигации для инвесторов:

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.

Основные преимущества облигационного займа с точки зрения компании-эмитента:

1. возможность мобилизации значительных объемов денежных средств и финансирования крупномасштабных инвестиционных проектов и программ на экономически выгодных для эмитента условиях без угрозы вмешательства инвесторов (владельцев облигаций) в управление текущей финансово-хозяйственной деятельностью компании-заемщика;

2. возможность маневрирования при определении характеристик выпуска: все параметры облигационного займа (объем эмиссии, процентная ставка, сроки, условия обращения и погашения) определяются эмитентом самостоятельно с учетом характера осуществляемого за счет привлекаемых средств инвестиционного проекта;

3. обеспечение оптимального сочетания уровня доходности для инвесторов – с одной стороны, и уровня затрат предприятия-эмитента на подготовку и обслуживание облигационного займа – с другой.

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 последние годы увеличилось число сделок, связанных с куплей-продажей лизинговых проектов. Мы полагаем, что покупка специализированных лизинговых портфелей станет следующим этапом развития финансовой составляющей лизингового рынка.

В последние годы несколько лизинговых компаний заявили о себе на фондовом рынке. Одним из первых этот инструмент освоил «РТК-лизинг»,

погасивший уже три займа – на 500 млн руб., 1 млрд руб., 1,5 млрд руб. (процентная ставка 1 и 2 купонов – 18% годовых, 3 и 4 купонов – 16% годовых). В настоящий момент в обращении находится четвертый заем на 2,25 млрд руб., выпущенный в апреле 2005 года (купонный доход по облигациям выплачивается раз в полгода, ставка 1-2 купонов – 9,69%), и пятый облигационный заем на 2,25 млрд руб., выпущенный компанией «РТК-лизинг» в июле 2006 года (по выпуску предусмотрено 8 полугодовых купонов, ставки 1-2 купона – 8,8%). Также в обращении находятся облигационные займы лизинговых компаний «Глобус-лизинг» (на 400 млн руб. – ставка 14,4%; 320 млн руб. – ставки 1-4 купонов 17%, 5-8 купонов 15%; 500 млн руб. – ставка 13%; с июня 2006г. – на сумму 500 млн руб. – ставка по первому купону – 12,7%), «Информ-сервис-лизинг» (15 млн руб. – ставка 1 купона 15%, 2-8 купонов – 12%; 150 млн руб. – ставка 15% и 20 млн руб.) и «ПН-лизинг» (20 млн руб. – ставка купона 20%). В 2006 году эмиссию провели лизинговые компании: «Альянс Лизинг» (2,5 млрд тенге – ставка купона – 9,5%), ОАО «Уральский лизинговый центр» (1 млрд руб.). Для всех этих эмитентов были характерны сначала полугодовые размещения, затем – годовые, а потом – двухгодичные и трехгодичные.

Намерение провести эмиссию продекларировали еще несколько лизинговых компаний. Это означает, что в 2007-2008 годах следует ожидать выпуска новых облигаций. Однако не все лизингодатели считают привлекательным для себя такой путь финансирования лизинговых сделок, исходя из того, что эмиссия не всегда может быть выгодной, например, если ее размер составляет менее 200 млн руб. Дело в том, что часть затрат при организации займа является фиксированной. Следовательно, чем меньше величина займа, тем больше сумма относительных затрат эмитента. Считается также, что небольшие по величине займы не столь ликвидны. По мнению наших консультантов (КИТ Финанс), размещение облигационных инструментов на открытом рынке экономически оправдано и целесообразно (помимо прочих факторов), начиная с объема 300 млн рублей. 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.

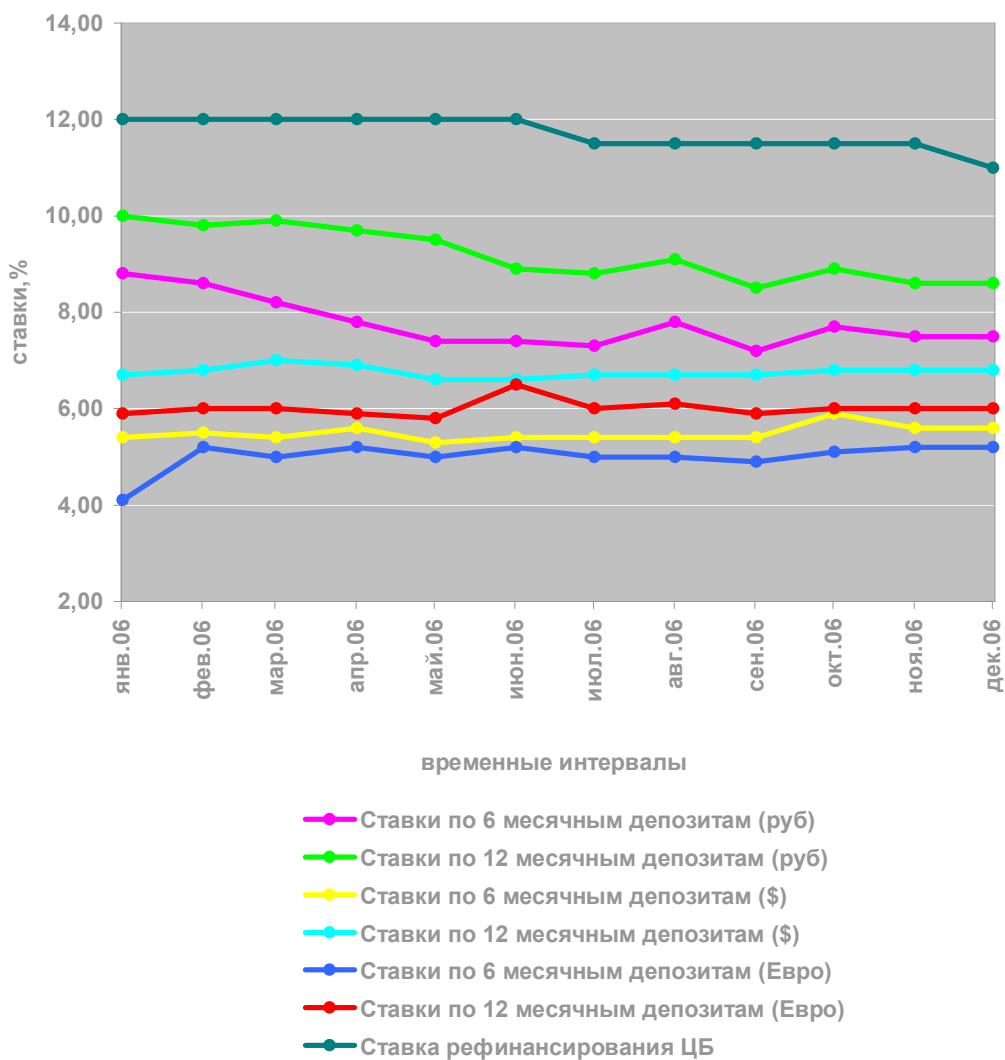
**Формы коллективного инвестирования.** В рамках сложившейся практики инвестирования к коллективным инвесторам относятся:

- инвестиционные фонды;
- кредитные союзы;
- акционерные инвестиционные фонды;
- негосударственные пенсионные фонды.

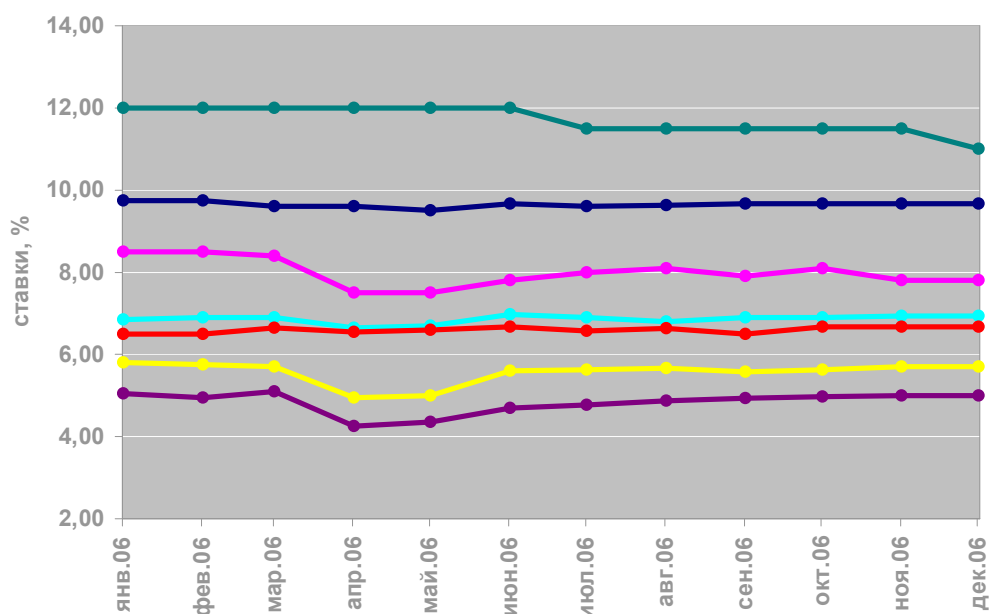
В экономическом плане понятие «коллективное инвестирование» означает такую схему организации инвестиционного бизнеса, при которой средства, осознанно и целенаправленно вложенные мелким инвестором в определенное предприятие (фонд), аккумулируются в единый пул под управлением профессионального управляющего с целью их прибыльного последующего вложения. В России в настоящее время актуальность системы коллективного инвестирования вызвана, с одной стороны, заинтересованностью населения в надежном и прибыльном способе помещения своих доходов, с другой стороны – растущими потребностями российских предприятий во внешних негосударственных источниках финансирования.

**Депозиты.** Средние депозитные ставки для физических и юридических лиц, действовавшие в течение 2006 года на территории РФ и Пермского края, представлены в соответствующих графиках.

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



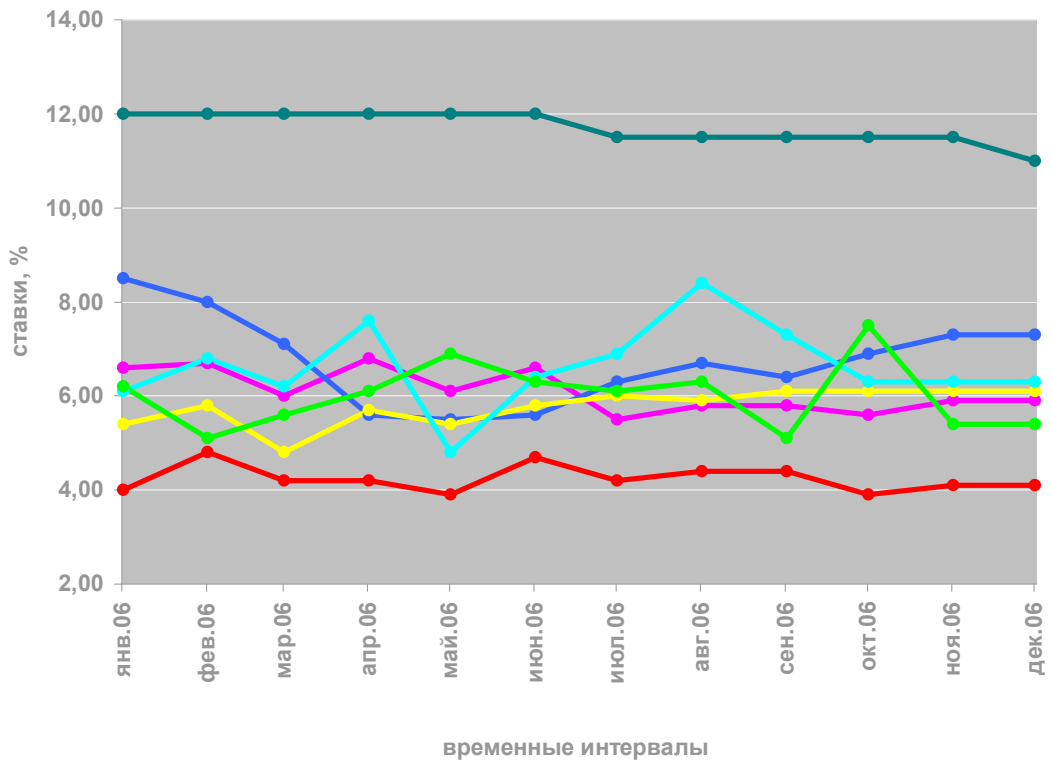
### Ставки по 6 и 12 месячным депозитам для физических лиц, действующие на территории Пермского края



временные интервалы

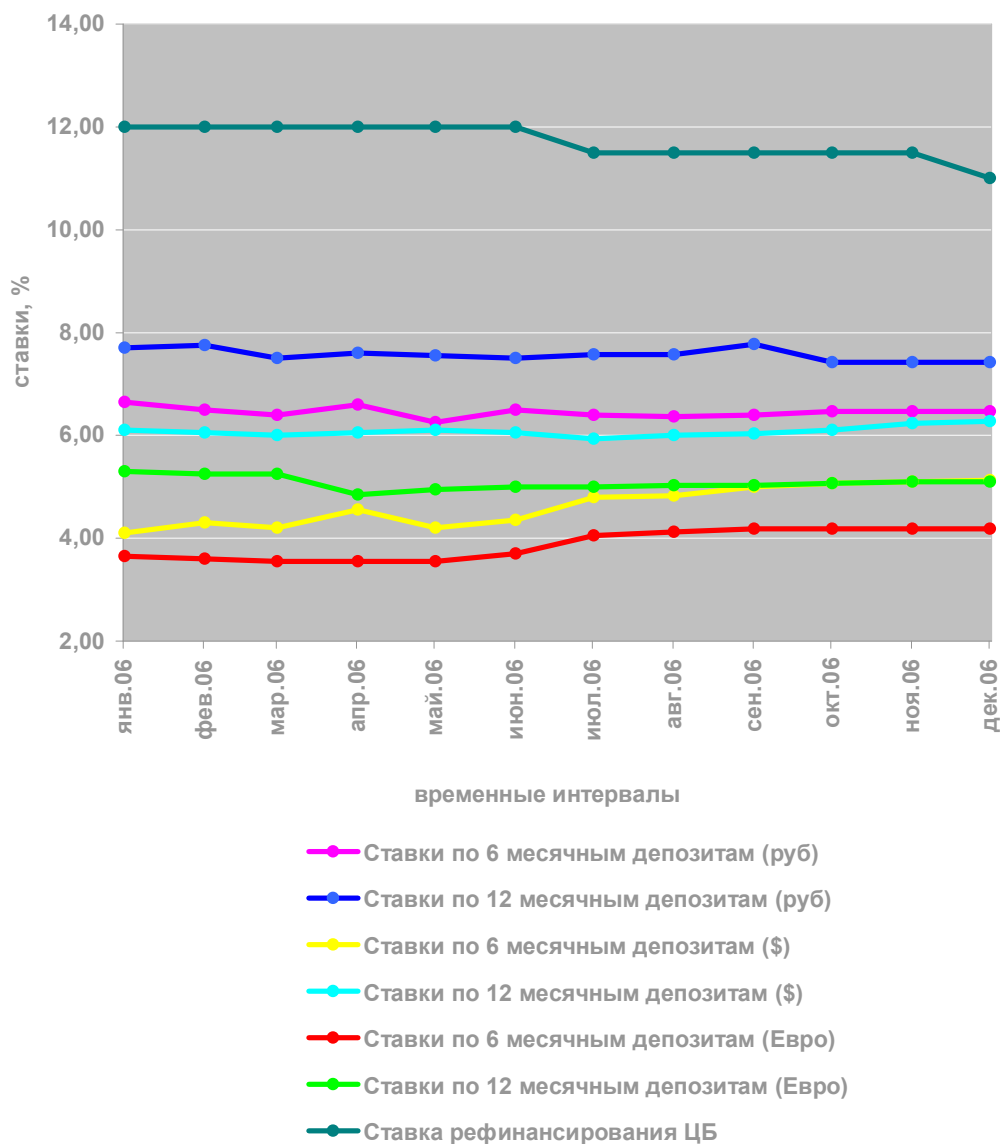
- Ставки по 6 месячным депозитам (руб)
- Ставки по 12 месячным депозитам (руб)
- Ставки по 6 месячным депозитам (\$)
- Ставки по 12 месячным депозитам (\$)
- Ставки по 6 месячным депозитам (Евро)
- Ставки по 12 месячным депозитам (Евро)
- Ставка рефинансирования ЦБ

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



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

## Ставки по 6 и 12 месячным депозитам для юридических лиц, действующие на территории Пермского края



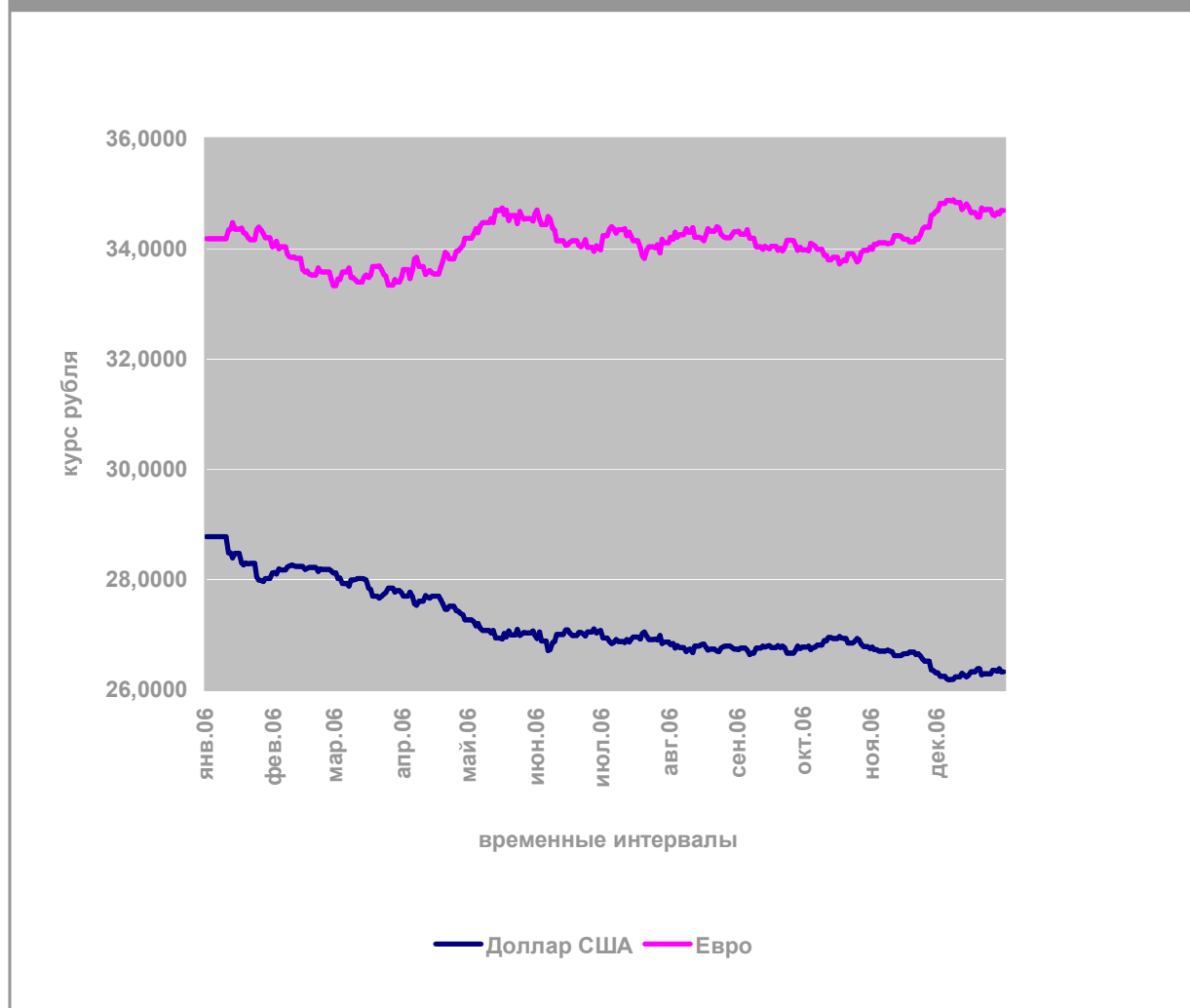
В течение 2006 года на финансовом рынке продолжалась тенденция снижения процентных ставок по вкладам физических лиц. Данная тенденция связана с зависимостью ставок от таких факторов, как: депозитная политика банка, ставка рефинансирования ЦБ, уровень инфляции в стране, состояние денежного рынка. По итогам отчетного года, процентные ставки на внутреннем рынке снизились примерно на 1%. В 2006 году ставка рефинансирования снижалась дважды – в июне с 12 до 11,5 % годовых, в октябре - с 11,5 до 11 % годовых. С помощью ставки рефинансирования Банк России воздействует на ставки по депозитам юридических и физических лиц, кредитам, предоставляемым им кредитным организациям. Таким образом, коммерческие банки в значительной степени ориентируются на данную ставку при установлении процентов на свои

деPOSITные продукты, предлагаемые населению. Ставка рефинансирования Банка России на данный момент находится выше уровня инфляции. По данным Центра макроэкономических исследований компании БДО Юникон, в 2006 году только рублевые депозиты обеспечили защиту сбережений граждан от инфляции, показав реальную доходность на уровне 0,39 % (в среднем по 15 ведущим российским банкам). Немаловажной причиной снижения ставок является начало работы системы страхования вкладов. Участие в этой системе требует дополнительных финансовых издержек на организацию процесса, в связи, с чем банки изыскивают свободные средства за счет клиентов – снижая проценты по вкладам. Помимо системы страхования вкладов, на уровень ставок по вкладам влияют и крайне низкие в последнее время ставки на рынке межбанковского кредитования (около 1%). Однако депозиты все равно выгодны населению – если учесть, что уровень инфляции в 2007 году, по прогнозам Минфина, составит от 6,5 до 8%, то доходность по рублевым вкладам для сроков от полугода превышает эти прогнозы. Укрепление рубля на фоне снижения цен на нефть помогло и населению, и корпоративным клиентам поверить в рубль: сейчас считается более надежным и удобным способом сохранять свои сбережения на рублевых депозитах, соответственно общей тенденцией депозитного рынка является сейчас увеличение доли рублевых вкладов. По данным РБК, прирост объемов привлеченных банковских вкладов физических лиц за 2006 год составил 34%, до 3,4 трлн. руб. (за 2005 год этот показатель увеличился на 26%). Быстрее всего увеличивается число рублевых вкладов сроком более одного года. На эту тенденцию банкиры отреагировали, несколько снизив ставки для рублевых депозитов, особенно по «длинным» вкладам, в то же время не «тронув», а то и увеличив ставки по среднесрочным валютным вкладам. Ставки по валютным вкладам (в среднем 6% годовых) в 2006 году практически не менялись.

**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. Официальный курс доллара к российскому рублю за 2006 год снизился на 8,52%, а евро вырос на 1,5%, что меньше уровня инфляции. На фоне укрепления рубля, вложения в национальной валюте являются весьма привлекательным средством сбережения для вкладчиков. Доходность по таким вкладам сейчас выше, даже если конвертировать рубли в иностранную валюту и хранить на валютном депозите.



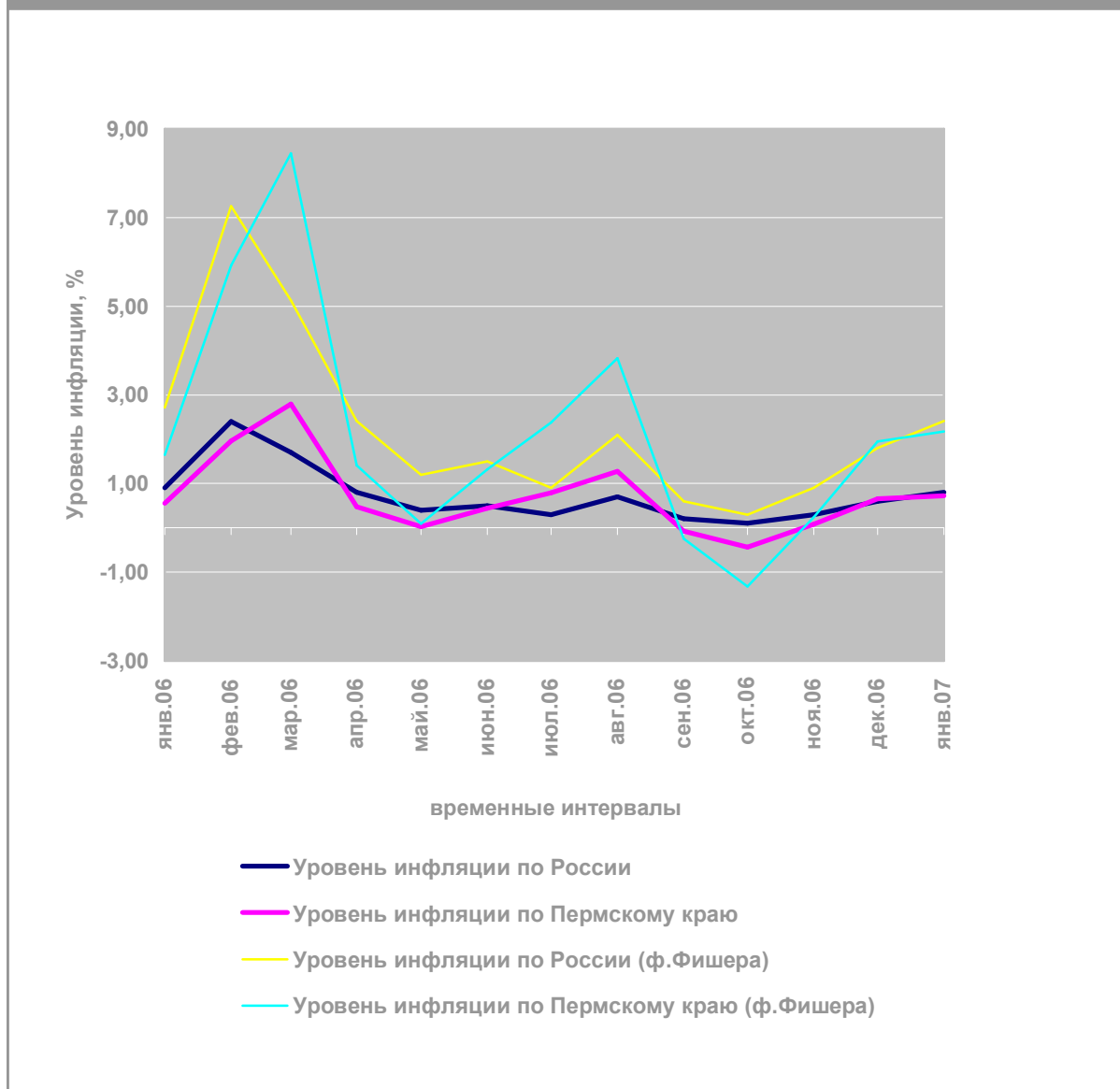
График изменения курсов ДОЛЛАРА США и ЕВРО



**Инвестиции в драгоценные металлы.** Данный вид инвестиций является для России достаточно экзотической формой накопления богатства. Ликвидность этих инструментов низка, а метод формирования котировок и методы поддержания ликвидности этого рынка неочевидны.

**Инфляция.** Инфляционная составляющая является одним из важнейших факторов, учитываемых при принятии инвестиционных решений. При этом необходимо иметь в виду, что в разных регионах инфляция часто отличается от показателей по России в целом. Согласно официальным данным, за 2006 год инфляция (индекс потребительских цен) составила в Российской Федерации 9%. Специалисты нашей Компании считают, что наиболее корректно рассчитывать инфляционные показатели по формуле Фишера. Расчетные показатели инфляционной составляющей, выведенные по данной формуле, существенно отличаются от официально публикуемых Госкомстатом и средствами массовой информации (см. диаграмму на стр. 73).

График изменения уровня инфляции



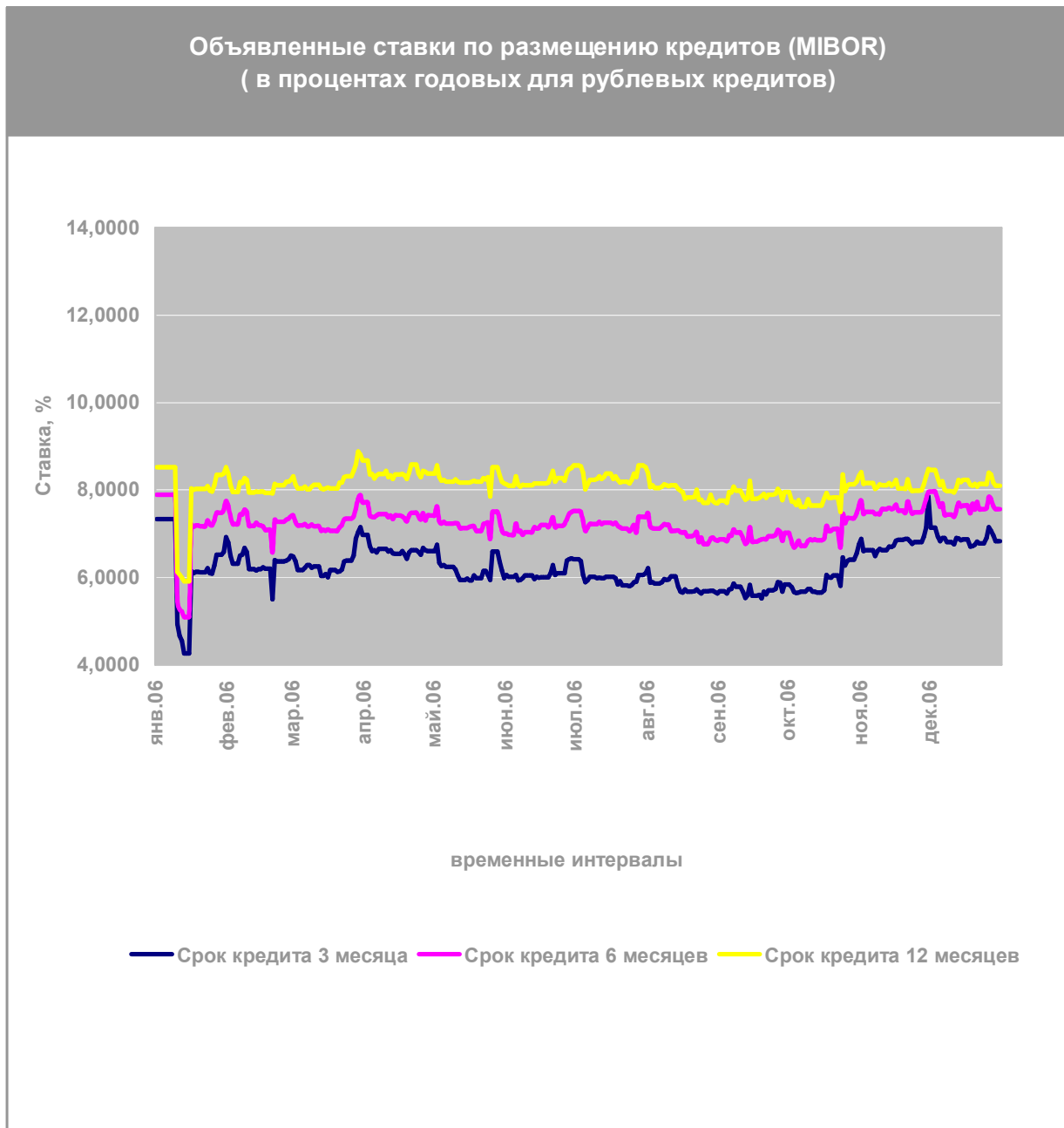
На основе анализа всех вышеуказанных факторов можно сделать вывод о том, что для привлечения прямых инвестиций Компании следует предлагать рынку доходность не менее уровня ставки рефинансирования (после налогообложения и с учетом ежемесячного реинвестирования процентного дохода).

**Кредиты.** Согласно исследованиям, проведенным специалистами Компании, банковский кредит остается основным источником финансирования лизинговых сделок в отрасли. В 2006 году для развития операционной деятельности Компания также проводила активную политику кредитных заимствований. Средневзвешенная стоимость заимствований в 2006 году составила 14,37% 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 2007 году.

Наиболее целесообразные решения по соотношению «цена / объем» и «скорость привлечения / объем привлечения» нам видятся в кредитовании под ставку, обеспечивающую в 2007 году средневзвешенную ставку не выше

имеющейся средневзвешенной ставки в 2006 году, а также заимствований путем эмиссии облигаций для заранее определенного круга инвесторов с доходностью в пределах 12 % – 16 % годовых, с ежеквартальной выплатой процентов.

Динамика средних объявленных ставок по предоставлению кредитов (MIBOR) в 2006 году представлена в диаграмме.



## 10. Отчет Совета директоров.

Общее руководство деятельностью Общества за отчетный период осуществлял Совет директоров Общества. В соответствии с законодательством об акционерных обществах и уставом Общества Совет директоров ЗАО «ПИФК «Авиализинг» ежегодно избирается годовым общим собранием акционеров в количестве 5 человек.

За отчетный период изменений в персональном составе Совета директоров не произошло. По итогам голосования на годовом Общем собрании акционеров был переизбран ныне действующий состав членов Совета директоров. Председателем Совета директоров является Сопов Сергей Алексеевич, его заместителями - Новиков Виктор Юрьевич и Киндеркнехт Владимир Викторович.

Информация о владении членами Совета директоров акциями Компании:

| Состав Совета Директоров  | Владение акциями Компании |
|---|---------------------------|
| Сопов Сергей Алексеевич - Председатель Совета Директоров                            | 0%                        |
| Киндеркнехт Владимир Викторович – Первый заместитель Председателя Совета директоров | 0%                        |
| Новиков Виктор Юрьевич - Заместитель Председателя Совета директоров                 | 0%                        |
| Кислухин Олег Леонидович  | 0%                        |
| Чудинов Анатолий Аркадьевич   | 0%                        |

В течение 2006 г. Советом директоров проведено 12 заседаний (все заседания проведены в очной форме). На заседаниях регулярно обсуждались вопросы текущей финансово-хозяйственной деятельности Общества, определялись промежуточные и итоговые результаты работы, рассматривались вопросы сбыта, поддержания летной годности воздушных судов, перспективы развития компании, с учетом складывающейся экономической ситуации рассмотрены вопросы по приоритетным направлениям развития Общества, а также иные актуальные проблемы, отнесенные к компетенции Совета директоров.

Руководство текущей деятельностью Общества осуществлял Генеральный директор ЗАО «ПИФК «Авиализинг» - Кислухин Олег Леонидович, 1971 года рождения, образование – высшее профессиональное (1. ПГУ, специальность «Правоведение», 2. ПГУ, специальность «Бухучет, анализ и аудит»), с 1991 г. по 1996 г. – работа юрисконсульт в банке «Заря Урала», с 1996 г. по 2001 г. – работа в ЗАО «Корпорация «Авиализинг», с 2001 г. – работа в ЗАО «ПИФК «Авиализинг».

Коллегиальный исполнительный орган в компании не сформирован.

## 11. Финансовые показатели за отчетный период.

Уставный капитал Компании составляет 5 млн рублей.

Выручка от реализации услуг в 2006 году составила – 84.139 тыс. руб., в том числе:

- аренда ВС Ту-154М №85789 – 32.750 тыс. руб.,
- аренда ВС Ту-154Б №85557 – 15.316 тыс. руб.,
- аренда ВС Ту-154Б №85504 – 15.295 тыс. руб.,
- аренда ВС Ту-154Б №85550 – 13.788 тыс. руб.,
- аренда ВС Ту-154М №85013 (планер, авиадвигатели, ВСУ) – 5.628 тыс. руб.

Прочие доходы в 2006 году составили 93.086 тыс. руб., в том числе:

- от реализации ВС Ту-154М №85788 – 87.575 тыс. руб.,
- от реализации ценных бумаг (векселей) – 2.700 тыс. руб.

Проценты к получению (согласно договорам с обслуживающими банками на расчетно-кассовое обслуживание на остаток денежных средств на расчетных счетах) в 2006 году составили 81 тыс. руб.

Себестоимость оказанных услуг (амортизация основных средств – ВС, авиадвигателей, ВСУ; аренда авиадвигателей, запасные части и материалы для ВС; услуги по обслуживанию ВС; страхование ВС) составила 46.285 тыс. руб.

Управленческие расходы Компании, связанные с основным видом деятельности, составили 23.628 тыс. руб. (заработная плата, отчисления от заработной платы, хозяйственные расходы и прочее).

Прочие расходы составили всего – 81.836 тыс. руб., из них:

- покупная стоимость ВС Ту-154М №85788 – 73.559 тыс. руб.,
- проценты по кредитам банков – 16.591 тыс. руб.,
- налоги и сборы – 3.017 тыс. руб.,
- покупная стоимость ценных бумаг (векселей) – 2.700 тыс. руб.,
- проценты по векселям – 1.194 тыс. руб.

Прибыль от реализации по основному виду деятельности в 2006 году составила 14.225 тыс. руб.

Прибыль до налогообложения – 7.691 тыс. руб.

Чистая прибыль 2006 года – 7.693 тыс. руб. (В ходе сверки с ИФНС были сторнированы пени).

Чистые активы по состоянию на 31.12.2006 года составили 17.027 тыс. руб.

В соответствии с учредительными документами сформирован резервный капитал – в размере 5% от уставного капитала (250 тыс. руб.).

Выплачены дивиденды за 2005 год в сумме 1.275 тыс. руб.

Заемных средств в 2006 году привлечено на сумму 222.180 тыс. руб., в том числе:

- кредит ООО КБ «Национальный Стандарт» - 107.180 тыс. руб.,
- кредит Западно-Уральского банка Сбербанка РФ – 115.000 тыс. руб.

Погашено заемных средств в 2006 году – 32.453 тыс. руб., в том числе:

- кредиты Западно-Уральского банка Сбербанка РФ – 24.696 тыс. руб.,
- выданные простые процентные векселя – 7.757 тыс. руб.

Выплачены проценты по банковским кредитам – 16.032 тыс. руб., проценты по заемным средствам – 323 тыс. руб.

Балансовая стоимость основных производственных фондов (основных средств) по состоянию на 31.12.2006 г.- 293.516 тыс. руб., в том числе:

- машины, оборудование, транспортные средства, в том числе воздушные суда – 290.889 тыс. руб.,
- офис (2 этажа общей площадью 633,5 кв. м в 12-этажном здании в центре г. Перми) – 2.080 тыс. руб.,
- другие виды основных средств – 547 тыс. руб.

Долгосрочные финансовые вложения – 2.799 тыс. руб.

Дебиторская задолженность на конец 2006 года составила 53.005 тыс. руб., в том числе:

- покупатели и заказчики – 8.269 тыс. руб.

Просроченная дебиторская задолженность составляет 1.367 тыс. руб.

Кредиторская задолженность по состоянию на 31.12.2006г. – 125.604 тыс. руб., в частности:

- поставщики и подрядчики – 106.971 тыс. руб.
- задолженность по налогам и сборам – 1.417 тыс. руб.

Задолженность по кредитам и займам, включая проценты, – 217.013 тыс. руб.

Вся кредиторская задолженность Компании является текущей (просроченная кредиторская задолженность отсутствует).

## **12. Дополнительная информация для акционеров.**

В отчетном году Компанией совершен ряд сделок, направленных на расширение деятельности в сегменте аренды (лизинга) ВС Ту-154.

Основные завершённые проекты 2006 года – приобретение четырех самолетов типа Ту-154М: ВС, бортовые номера 85789, 85013, 85016 - для передачи в аренду, ВС, бортовой номер 85788 – с целью дальнейшей продажи.

Для реализации указанных проектов были заключены договоры купли-продажи на приобретение воздушных судов Ту-154М: с ОАО «КД-авиа» (ВС, бортовой № 85789 и №85788) и с ООО «РегионСбытСервис» (ВС, бортовой № 85013 и 85016). На заключение указанных договоров, являющихся в соответствии с Федеральным законом «Об акционерных обществах» для Компании крупной сделкой, было получено соответствующее одобрение общего собрания акционеров Общества.

ВС Ту-154М № 85789 было передано в аренду ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» в феврале 2006 года. В 2006 году заключены договоры аренды воздушных судов Ту-154М, бортовой номер 85013 и 85016, с ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр», самолеты переданы эксплуатанту в октябре и декабре соответственно.

Приобретенное у ОАО «КД-авиа» в январе 2006 года воздушное судно Ту-154М, бортовой № 85788, в марте 2006 года было реализовано по договору купли-продажи ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр».

Кроме того, в целях расширения деятельности в сегменте аренды (лизинга) ВС Ту-154 в 2006 году Компанией заключены еще три договора купли-продажи с ООО «РегионСбытСервис» на приобретение воздушных судов типа Ту-154М (заводской номер 90А852, 90А845, 90А863), проходящих капитальный ремонт на ОАО «ВАРЗ 400»; сроки поставки ВС по договорам - первое полугодие 2007 года.

Для реализации указанных ВС заключены договоры аренды с ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр», срок передачи ВС эксплуатанту - первое полугодие 2007 года.

В целях финансирования проекта по приобретению ВС №85789 был заключен договор с ОАО Акционерный коммерческий Сберегательный банк Российской Федерации об открытии невозобновляемой кредитной линии с лимитом в сумме 115.000.000,00 (Сто пятнадцать миллионов) рублей под 15,5% годовых на срок 5 лет.

В качестве обеспечения исполнения указанного договора заключены договоры залога воздушных судов Ту-154Б, бортовые номера 85504, 85550, 85557; договор залога помещений, принадлежащих Компании на праве собственности, расположенных на 4, 5 этажах здания по адресу: г. Пермь, ул. Куйбышева, 47; договор залога прав по Договору № 1/85789/05/85/05 аренды воздушного судна Ту-154М (бортовой номер 85789) от 15 декабря 2006 года; договор залога земельного участка, принадлежащего на праве собственности Новикову В.Ю., расположенного по адресу: г. Пермь, ул. Линия 5-я, 1а. Заключение договоров об открытии невозобновляемой кредитной линии, договоров залога воздушных судов и помещений, принадлежащих Компании на праве собственности, являющихся крупными сделками, было одобрено общим собранием акционеров Общества. Заключение с Новиковым В. Ю. соглашения, являющегося сделкой, в совершении которой имеется заинтересованность, о предоставлении им в залог банку принадлежащего ему земельного участка, было одобрено Советом директоров Общества.

В связи с погашением части задолженности по вышеуказанному кредиту, было снято обременение со следующего имущества: три воздушных судна Ту-154Б (бортовой № 85504, №85550, №85557), а также земельный участок, принадлежащий на праве собственности Новикову В.Ю. Кроме того, по кредитным договорам с ОАО АК Сберегательный банк РФ № 282-И-НКЛ от 30 декабря 2005 года (на сумму 115 000 000,00 рублей) и № 289-И-НКЛ от 20 декабря 2004 года (на сумму 15 000 000,00 рублей) была снижена процентная ставка до 14% годовых.

Для финансирования проекта по приобретению ВС, бортовой номер № 85013, заключен договор с ООО Коммерческий Банк «Национальный стандарт» о предоставлении кредита в размере 107 180 000,00 (Сто семь миллионов сто семьдесят тысяч) рублей под 14% годовых на срок 5 лет. В качестве обеспечения исполнения указанного договора заключен договор залога воздушного судна Ту-154М, бортовой № 85013, с установленными на нем тремя двигателями и одной ВСУ.

С целью финансирования проекта по приобретению ВС, бортовой номер № 85016, заключен договор с ООО Коммерческий Банк «Национальный стандарт» о предоставлении кредита в размере 106 280 000,00 (Сто шесть миллионов двести восемьдесят тысяч) рублей под 14 % годовых на срок 5 лет. В качестве обеспечения исполнения указанного договора заключен договор залога воздушного судна Ту-154М, бортовой № 85016, с установленными на нем тремя двигателями и одной ВСУ.

Совершение таких крупных сделок, как заключение кредитных договоров с ООО Коммерческий Банк «Национальный стандарт», а также передача в залог ВС,

бортовой номер 85016 и 85013, в качестве обеспечения по кредитным договорам, было одобрено Общим собранием акционеров Общества.

В отчетном году производилось сопровождение проектов Ту-154Б №85504, №85557, №85550: приобретение двигателя НК-8-2У, ВСУ ТА-6А, произведены плановые замены отработавших ресурс двигателей, выполнена замена 1-го колеса компрессора низкого давления двигателя НК-8-2У, осуществлена замена вышедшего из строя реверса на двигателе НК-8-2У. Для замены отработавших ресурс двигателей использовались как приобретенные в собственность двигатели, так и двигатели, арендованные у ОАО «Уральский завод гражданской авиации». Отработавшие ресурс двигатели, не пригодные для дальнейшей эксплуатации, были реализованы по договорам купли-продажи ООО «АПК Росавиатехника», ОАО «Уральский завод гражданской авиации».

По проектам Ту-154Б, бортовые номера 85504, 85557, были организованы и проведены работы по определению технического состояния воздушных судов и работы по продлению назначенного ресурса и срока службы ВС. Кроме того, были проведены работы по определению технического состояния и продлению ресурсов двигателей НК-8-2У и ВСУ ТА-6А.

В течение 2006 года в рабочем порядке заключены и исполнены договоры страхования воздушных судов (договоры авиационного страхования ВС, бортовой №85557, №85504, №85550, № 85789, №85013, № 85016). Страховщиком выступило ОАО «Военно-страховая компания».

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

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.

### **Итоги голосования на годовом собрании акционеров Компании за 2006 год.**

На проведенном 29 марта 2007 года годовом общем собрании акционеров Компании за 2006 год были приняты следующие решения:

1. Утвердить годовой отчет, бухгалтерский баланс, отчет о прибылях и убытках Общества за 2006 год.

Прибыль за 2006 год в размере 7 692 884, 63 рублей направить на следующие цели:

- на выплату дивидендов акционерам Общества в сумме 1 280 000,00 рублей, что составляет 25,6 % от уставного капитала Общества, из расчета 256,00 рублей на одну акцию стоимостью 1000,00 рублей (25,6% годовых); выплату дивидендов осуществить во втором квартале 2007 года;

- оставшуюся часть чистой прибыли в размере 6 412 884,63 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



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.

### 13. Сведения о выпущенных Компанией ценных бумагах.

Компанией по состоянию на 2006 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,<br>принадлежащих акционеру, % |
|---|--|--|
| 1 | ООО Консалтинговая компания<br>«Урал Консалтинг» | 34   |
| 2 | ЗАО «Авиа Консалтинг»                            | 33   |
| 3 | ЗАО «Эссетс»                                     | 33   |

Компанией в 2006 году ценные бумаги, в том числе векселя, не выпускались.

Погашена задолженность:

- по векселям, выпущенным до 2006 года – 8.080.198,68 рублей, в том числе процентов на сумму 323.449,32.

**14. Аудиторское заключение по финансовой (бухгалтерской) отчетности  
ЗАО «Пермская инвестиционно-финансовая компания «Авиализинг»  
за период с 1 января 2006 года по 31 декабря 2006 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».

Местонахождение: 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 343821 регистрационный № 586 от 22 ноября 2005 года, выдана Региональным управлением Федеральной службы безопасности России по Пермской области сроком до 7 сентября 2008 года.

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».

Местонахождение: Россия, 614016, г. Пермь, ул. Куйбышева, 47.

Государственная регистрация: Свидетельство о регистрации юридического лица № 7578 от 25.09.2001 года.

Свидетельство о внесении в ЕГРЮЛ серия 59 № 001616430 от 11.11.2002 года, ОГРН № 1025900892335.

Мы провели аудит прилагаемой финансовой (бухгалтерской) отчетности Закрытого акционерного общества «Пермская инвестиционно-финансовая компания «Авиализинг» за период с 1 января 2006 года по 31 декабря 2006 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 07.08.2001 г. №119-ФЗ «Об аудиторской деятельности»;
- федеральными правилами (стандартами) аудиторской деятельности, утвержденными Постановлением Правительства РФ от 23.09.2002 г. № 696;
- федеральными правилами (стандартами) аудиторской деятельности, утвержденными Комиссией по аудиторской деятельности при Президенте Российской Федерации;
- внутренними правилами (стандартами) аудиторской деятельности НП «Российская коллегия аудиторов»;
- 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 2006 года и результаты финансовой (бухгалтерской) отчетности за период с 1 января 2006 года по 31 декабря 2006 года включительно.

«28» марта 2007 года

Генеральный директор  
ООО «Инвест-аудит»  
Е. А. Чурин

**15. Отчет о проведении ревизии за 2006 год  
ЗАО «Пермская инвестиционно-финансовая компания «Авиализинг».**

г. Пермь

21-25 февраля 2007 г.

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 1 января 2006 г. по 31 декабря 2006 г.

Должностными лицами организации в проверяемом периоде являлись:

- генеральный директор – Кислухин О.Л.;
- 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 от 27.06.2003 г.), 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.

Выручка-нетто от реализации по основному виду деятельности составила 84 139 тыс. руб.

Прочие доходы – 93.086 тыс. руб., в том числе:

- от реализации ВС Ту-154М № 85788 – 87.585 тыс. руб.,
- от реализации ценных бумаг (векселей) – 2.700 тыс. руб.,

Прочие расходы – 81.836 тыс. руб., из них:

- стоимость ВС Ту-154М № 85788 – 73.559 тыс. руб.,
- проценты по кредитам банков – 16.591 тыс. руб.,
- налоги и сборы – 3.017 тыс. руб.,
- стоимость ценных бумаг (векселей) – 2.700 тыс. руб.,
- проценты по векселям – 1.194 тыс. руб.

В результате прибыль отчетного года до налогообложения составила 7.691 тыс. руб.

Чистая прибыль 2006 года составила 7.693 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 2006 году законодательными актами.
2. Результаты проведенной проверки дают возможность сделать вывод о достоверности данных, содержащихся в годовом отчете Общества и годовой бухгалтерской отчетности за 2006 год.
3. Рекомендовать собранию акционеров – утвердить годовой отчет и годовую бухгалтерскую отчетность ЗАО «Пермская инвестиционно-финансовая компания «Авиализинг» за 2006 год.

Ревизор:

Ю. В. Москаленко

## Приложение № 1<sup>1</sup> к годовому отчету

### ЗАО «Пермская инвестиционно-финансовая компания «Авиализинг»

---

<sup>1</sup> Финансовая отчетность Компании за 2006 год составлена в соответствии с законодательством РФ (РСБУ). В 2006 году Компания начала работу по переходу на отчетность по МСФО. МСФО (IAS) 1 устанавливает требование о том, что в каждый числовой показатель, вводимый в отчетность, в обязательном порядке должна включаться информация за предыдущий период. В связи с этим финансовая отчетность Компании согласно МСФО будет опубликована в отчете о деятельности ЗАО «ПИФК «Авиализинг» за 2007 год.

**1. Финансовая отчетность за 2006 год.  
Бухгалтерский баланс. Форма №1  
(единица измерения: тысячи рублей)**

| Актив   | На начало<br>отчетного года | На конец<br>отчетного года |
|---|-----------------------------|----------------------------|
| <b>I. Внеоборотные активы</b>   |                             |                            |
| Нематериальные активы   | 3                           | 2                          |
| Основные средства   | 30676                       | 293516                     |
| Незавершенное строительство   | 27                          | 0                          |
| Доходные вложения в материальные ценности   | 0                           | 0                          |
| Долгосрочные финансовые вложения  | 2799                        | 2799                       |
| Отложенные налоговые активы   | 0                           | 0                          |
| Прочие внеоборотные активы  | 0                           | 0                          |
| <b>ИТОГО по разделу I</b>   | <b>33505</b>                | <b>296317</b>              |
| <b>II. Оборотные активы</b>   |                             |                            |
| Запасы  | 1233                        | 5620                       |
| в том числе:  |                             |                            |
| сырье, материалы и другие аналогичные ценности  | 0                           | 0                          |
| затраты в незавершенном производстве  | 0                           | 0                          |
| готовая продукция и товары для перепродажи  | 0                           | 0                          |
| товары отгруженные  | 0                           | 0                          |
| расходы будущих периодов  | 1233                        | 5620                       |
| прочие запасы и затраты   | 0                           | 0                          |
| Налог на добавленную стоимость  | 65                          | 0                          |
| 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)       | 9285                        | 53005                      |
| в том числе:  |                             |                            |
| покупатели и заказчики  | 3952                        | 8269                       |
| прочие дебиторы   | 5333                        | 44736                      |
| задолженность участников (учредителей) по взносам в уставный капитал                                    | 0                           | 0                          |
| Краткосрочные финансовые вложения   | 0                           | 0                          |
| Денежные средства   | 4704                        | 4702                       |

|                            |              |               |
|----------------------------|--------------|---------------|
| Прочие оборотные активы    | 0            | 0             |
| <b>ИТОГО по разделу II</b> | <b>15287</b> | <b>63327</b>  |
| <b>Баланс</b>              | <b>48792</b> | <b>359645</b> |

| <b>Пассив</b> | <b>На начало отчетного года</b> | <b>На конец отчетного года</b> |
|---------------|---------------------------------|--------------------------------|
|---------------|---------------------------------|--------------------------------|

### **III. Капитал и резервы**

|   |              |              |
|---|--------------|--------------|
| Уставный капитал  | 5000         | 5000         |
| Собственные акции, выкупленные у акционеров                       | 0            | 0            |
| Добавочный капитал  | 0            | 0            |
| Резервный капитал   | 250          | 250          |
| в том числе:  |              |              |
| резервы, образованные в соответствии с законодательством          | 250          | 250          |
| резервы, образованные в соответствии с учредительными документами | 0            | 0            |
| Целевые финансирование и поступления                              | 0            | 0            |
| Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)                      | 5360         | 11777        |
| <b>ИТОГО по разделу III</b>                                       | <b>10610</b> | <b>17027</b> |

### **IV. Долгосрочные обязательства**

|                                    |             |               |
|------------------------------------|-------------|---------------|
| Займы и кредиты                    | 9669        | 207616        |
| Отложенные налоговые обязательства | 0           | 0             |
| Прочие долгосрочные обязательства  | 0           | 0             |
| <b>ИТОГО по разделу IV</b>         | <b>9669</b> | <b>207616</b> |

### **V. Краткосрочные обязательства**

|   |       |        |
|---|-------|--------|
| Займы и кредиты   | 16284 | 9398   |
| Кредиторская задолженность  | 12229 | 125604 |
| в том числе:  |       |        |
| поставщики и подрядчики   | 1220  | 106971 |
| задолженность перед персоналом организации                        | 0     | 0      |
| задолженность перед государственными внебюджетными фондами        | 0     | 0      |
| задолженность по налогам и сборам                                 | 1603  | 1417   |
| прочие кредиторы  | 9406  | 17216  |
| Задолженность перед участниками (учредителями) по выплате доходов | 0     | 0      |



|                                    |              |               |
|------------------------------------|--------------|---------------|
| Доходы будущих периодов            | 0            | 0             |
| Резервы предстоящих расходов       | 0            | 0             |
| Прочие краткосрочные обязательства | 0            | 0             |
| <b>ИТОГО по разделу V</b>          | <b>28513</b> | <b>135001</b> |
| <b>Баланс</b>                      | <b>48792</b> | <b>359645</b> |

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

| Наименование показателя  | 2002<br>год | 2003<br>год | 2004<br>год | 2005<br>год | 2006<br>год |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>I. Доходы и расходы по обычным видам деятельности</b>   |             |             |             |             |             |
| Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов, и аналогичных обязательных платежей) | 18981       | 26615       | 28814       | 44611       | 84139       |
| Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг   | 0           | 14020       | 16721       | 16560       | 46285       |
| Валовая прибыль  | 18981       | 12595       | 12093       | 28051       | 37854       |
| Коммерческие расходы   | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           |
| Управленческие расходы   | 12779       | 16566       | 7981        | 18336       | 23628       |
| Прибыль (убыток) от продаж   | 6202        | -3971       | 4113        | 9715        | 14225       |
| <b>II. Прочие доходы и расходы</b>   |             |             |             |             |             |
| Проценты к получению   | 0           | 32          | 205         | 67          | 81          |
| Проценты к уплате  | 8470        | 2636        | 1180        | 3618        | 17785       |
| Доходы от участия в других организациях  | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           |
| Прочие доходы  | 8           | 30796       | 5392        | 3122        | 93005       |
| Прочие расходы   | 1029        | 18081       | 6295        | 4965        | 81836       |
| <b>III. Прибыль (убыток) до налогообложения</b>  |             |             |             |             |             |
| Отложенный налоговый актив   | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           |
| Отложенное налоговое обязательство   | 0           | 317         | -317        | 0           | 0           |
| Текущий налог на прибыль   | 0           | 1223        | 177         | 918         | 0           |
| Пени, штрафы   | 0           | 37          | 4           | 2           | -2          |
| Корректировка налога на прибыль  | 0           | 0           | -258        | 0           | 0           |
| <b>IV. Чистая прибыль (убыток) отчетного периода</b>   |             |             |             |             |             |
|  | -3289       | 4565        | 2630        | 3401        | 7693        |
| <b>СПРАВОЧНО</b>   |             |             |             |             |             |
| Постоянные налоговые обязательства   | 0           | 33          | 0           | 0           | 0           |
| Базовая прибыль (убыток) на акцию  | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           |
| Разводненная прибыль (убыток) на акцию   | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           |