УТВЕРЖДЕН
Общим собранием акционеров
ОАО «Ильюшин Финанс Ко.»
« 24 » июня 2016 г.
протокол № 94 от 28 июня 2016 г.

ПРЕДВАРИТЕЛЬНО УТВЕРЖДЕН
Советом директоров ОАО «Ильюшин Финанс Ко.»
« 24 » мая 2016 г.
протокол № 168

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«ИЛЬЮШИН ФИНАНС КО.»

ГОДОВОЙ ОТЧЕТ

за 2015 год

Генеральный директор А.И. Рубцов

Главный бухгалтер Н.В. Перина

г. Воронеж, 2016 год

Оглавление

Оглавление....1
1. Ключевые события 2015 года, влияющие на текущую деятельность Общества....3
2. Общие сведения об Обществе....5
3. Структура Общества....7
4. Положение Общества в отрасли....9
4.1. Мировой рынок воздушных перевозок....9
4.2. Рынок воздушных перевозок в России....12
4.3. Российский парк самолётов гражданской авиации....14
4.4 Производство и поставки отечественных самолетов....16
4.5. Поставки зарубежных воздушных судов....17
4.6 Положение Общества на рынке России....19
4.7 Лизинговый портфель Общества....20
4.8 Положение Общества на международном рынке....22
5. Основные направления развития и стратегия Общества....23
6. Отчет Совета Директоров о результатах развития Общества по приоритетным направлениям его деятельности....25
6.1. Финансово-экономические показатели деятельности Общества....25
6.2. Коэффициенты, характеризующие деятельность Общества....27
6.3. Нефинансовые показатели деятельности Общества....28
6.4. Кадровая политика Общества....29
7. Основные направления деятельности Общества и перспективы их развития....31
7.1. Программа самолётов семейства Ан-148/158....31
7.2. Программа семейства самолётов Ту-204....36
7.3. Программа семейства самолётов Ил-96....37
7.4. Программа семейства самолётов МС-21....38
7.5. Программа семейства самолётов SSJ100....39
7.6. Программа самолётов Bombardier....41
7.7. Программа переподготовки авиационного персонала....43
8. Корпоративное управление....46
8.1. Общее собрание акционеров....46
8.2. Совет директоров....48
8.3. Заседания, проведенные Советом директоров за отчетный период....53
8.4. Исполнительный орган Общества....57
8.5. Ревизионная комиссия....58
8.6. Сведения о соблюдении Обществом кодекса корпоративного поведения....59
9. Описание основных факторов риска, связанных с деятельностью Общества....70
10. Информация об использовании энергетических ресурсов....73
11. Информация об эффективности закупочной системы....74

12. Контактная информация. 75

1. Ключевые события 2015 года, влияющие на текущую деятельность Общества.

Остановка деятельности авиакомпании «Трансаэро»

В 2015 году авиационными властями РФ был отозван сертификат и остановлены полеты авиакомпании «Трансаэро». Последствием этого события для Общества стала необходимость в досрочном ремаркетинге трех самолетов Ту-214, принадлежащих Обществу, и двух самолетов Ту-204С, принадлежащих дочерней компании Общества - ООО «ИФК Эссет Менеджмент», находившихся в лизинге у этой авиакомпании. Процесс изъятия самолетов начат, параллельно ведутся работы по истребованию задолженности авиакомпании по лизинговым платежам.

Изменение условий договоров лизинга с авиакомпанией «Ред Вингс»

В четвертом квартале 2015 г. были изменены ключевые условия предоставления Обществом самолетов для авиакомпании «Ред Вингс» - финансовая аренда (лизинг) самолетов был переведен в операционную аренду без права выкупа ВС до окончания срока операционной аренды. Это значительно упрощает возврат самолетов от авиакомпании в случае досрочного расторжения договора лизинга (аренды) и исключает риски требования авиакомпанией дополнительных выплат от Общества в случае досрочного расторжения договора аренды и изъятия самолетов по инициативе арендодателя. Одновременно было произведено соответствующее снижение размера лизинговых платежей за 5 ВС Ту-204-100: №64020, №64043, №64046, №64049, №64050. Также была достигнута договоренность об остановке лизинга самолетов Ту-204 № 64018 и №64019 и возврате их Обществу. Расторжение договоров лизинга предполагается в 2016 г. Общество начало работы по их ремаркетингу.

Конвертация валютных кредитов

В связи со значительными колебаниями курса рубля к корзине основных валют в 2015 году Общество конвертировало часть задолженности по валютным кредитам в рубли, что позволило снизить валютные риски.

Экономические санкции против России

В 2015-2016 годах продолжают действовать западные экономические санкции в отношении российских компаний. Это оказывает негативное влияние на реализацию программы Bombardier, задерживая и осложняя поиск клиентов для этих ВС, а также ограничивает доступ Общества к более дешевому западному финансовому рынку.

Одобрение Советом директоров Общества сделки по конвертации части долга авиакомпании «Ред Вингс» в капитал.

Осуществление сделки предполагается в 2016 году. В результате сделки собственный капитал авиакомпании «Ред Вингс» увеличится на величину инвестиций Общества, что улучшит финансовое положение авиакомпании.

График погашения оставшихся требований будет согласован дополнительно в 2016 г. При этом Общество сохранит статус крупнейшего кредитора с соответствующими правами. Формирование возможных резервов на обесценение доли Общества в авиакомпании «Ред Вингс» в дальнейшем будет зависеть от динамики развития компании и изменения рыночной стоимости акций авиакомпании «Ред Вингс».

Общество сможет использовать авиакомпанию «Ред Вингс» в качестве базы для эксплуатации других самолетов Ту-204/214, требующих ремаркетинга, а также самолетов SSJ.

2. Общие сведения об Обществе.

Полное наименование Общества	Открытое Акционерное Общество «Ильюшин Финанс Ко.».
Номер и дата выдачи свидетельства о государственной регистрации	Свидетельство о государственной регистрации № 3663/114426 выдано 13 декабря 2001 года Регистрационной палатой города Воронежа. Дата регистрации Общества - 10 марта 1999 года.
Субъект РФ	Воронежская область
Юридический адрес	394029, г. Воронеж, ул. Циолковского д. 18А
Почтовый адрес	394029, г. Воронеж, ул. Циолковского д. 18А 143082, Московская область, Одинцовский район, д. Раздоры, 1-км Рублево-Успенского ш., дом 1
Телефон/факс	+7 (495) 710-99-60
Адрес электронной почты	ifc@ifc-leasing.com

Основные виды деятельности (согласно Уставу Общества)

- Приобретение, передача в финансовую аренду (лизинг) и продажа российских воздушных судов, а также выполнение комплекса обеспечивающих работ и услуг, в том числе на экспорт.
- Инвестиционная деятельность.
- Оказание консультационных услуг российским и иностранным компаниям в любых сферах бизнеса, в том числе, по разработке технико-экономических обоснований (бизнес-планов), схем финансирования, привлечения и обеспечения кредитных ресурсов, по анализу хозяйственно-финансовой деятельности.
- Оказание информационных, маркетинговых и представительских услуг, включая агентские.
- Управление инвестиционными проектами, в том числе разработка технико-экономических обоснований (бизнес-планов), схем финансирования, схем и способов обеспечения кредитных ресурсов, выбор инвесторов.
- Разработка, приобретение, внедрение, реализация «ноу-хау», инноваций, новых технологий, методик.
- Осуществление любых видов внешнеэкономической деятельности.
- Осуществление деятельности на рынке ценных бумаг, в том числе доверительное управление ценными бумагами.
- Создание сервисных центров и систем послепродажного и технического обслуживания летательных аппаратов и их составных частей, в том числе организация складских помещений, оказание услуг по хранению запасных частей, логистическая поддержка, закупка и продажа запасных и комплектующих изделий.

Виды деятельности, осуществляемые Обществом, не требуют лицензирования.

Общество не включено в перечень стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ.

Полное наименование и адрес реестродержателя	Акционерное общество «Независимая регистраторская компания»: 121108 г. Москва, ул. Ивана Франко, 8 (Бизнес-центр «Kutuzoff Tower»).
Размер уставного капитала Общества по состоянию на 31 декабря 2015 г.	15’045’867’786 рублей
Общее количество акций по состоянию на 31 декабря 2015 г.	270’614 (Двести семьдесят тысяч шестьсот четырнадцать)
Количество обыкновенных акций по состоянию на 31 декабря 2015 г.	270’614 (Двести семьдесят тысяч шестьсот четырнадцать)
Номинальная стоимость обыкновенных акций	55’599 (Пятьдесят пять тысяч пятьсот девяносто девять) рублей
Доля Российской Федерации в уставном капитале Общества по состоянию на 31 декабря 2015 г.	0%.
Полное наименование и адрес аудитора Общества	Закрытое акционерное общество «КПМГ» (ОГРН 1027700125628), 123317, г. Москва, Краснопресненская наб., 18, блок «С».

В 2015 году Общество не осуществляло выпуск долевых ценных бумаг.

Таблица 2-1. Акционеры, владеющие голосующими акциями Общества (доля в УК более 5%) по состоянию на 31.12.2015

Наименование держателя акций	Количество акций	Доля, %
ООО «Инвестиционная компания Внешэкономбанка («ВЭБ Капитал»)» (владелец)	37 993	14,04%
АО АКБ «ГЛОБЭКС» (владелец)	19 900	7,35%
ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (владелец)	130’979	48,40%
ООО «ИФК Авиаинвест» (владелец)	44 106	16,30%
АКБ «Национальный резервный банк» (ОАО) (владелец)	14 732	5,44%

3. Структура Общества.

- Общество с ограниченной ответственностью «ИФК-ДЖЕТС», ИНН 0411096193 КПП 04110101, свидетельство о регистрации № И-280 от 30.06.2001 выдано Администрацией г. Горно-Алтайска, Свидетельство о внесении записи в ЕГРЮЛ серия 04 № 0048685, выдано Инспекция МНС России по г. Горно-Алтайску, 03.10.2002 г., ОГРН: 1020400733165.

Юридический адрес: Республика Алтай, г. Горно-Алтайск, п. Коммунистический, 53.

Цель участия – получение дохода, контроль за управлением инвестиционными проектами компании в области лизинга авиатехники.

Виды деятельности: услуги по реализации чартеров на самолетах деловой авиации, лизинговая деятельность, управление инвестиционными проектами в области лизинга авиатехники, оказание информационно-консультационных услуг и др.

Обществу принадлежит 100% долей в уставном капитале ООО «ИФК-ДЖЕТС».

- Общество с ограниченной ответственностью «ИФК Эссет Менеджмент», ИНН 7706250679 КПП 366301001, свидетельство о регистрации № 001.461.218 от 26.11.2001 выдано Московской регистрационной палатой, Свидетельство о внесении записи в ЕГРЮЛ серия 77 № 006920444, выдано Межрайонная инспекция МНС России №39 по г. Москве, 05.02.2003 г., ОГРН: 1037739416098.

Юридический адрес: 432072, г. Ульяновск, пр-т Антонова,1.

Цель участия – получение дохода, представление интересов Общества в Ульяновской области, контроль за управлением инвестиционными проектами компании в области лизинга авиатехники.

Виды деятельности: представление интересов Общества на территории г. Ульяновска, посреднические услуги, управление инвестиционными проектами в области лизинга авиатехники, оказание информационно-консультационных услуг и др.

Обществу принадлежит 100% долей в уставном капитале ООО «ИФК Эссет Менеджмент».

- Общество с ограниченной ответственностью «ИФК Авиаинвест», ИНН 5032251006 КПП 503201001, зарегистрировано Межрайонной инспекцией Федеральной налоговой службы №22 по Московской области 18.04.2012г., номер свидетельства 013267215, серия 50, ОГРН: 1125032002876.

Юридический адрес: 143082, Московская обл., Одинцовский район, Барвихинское с/п, 1км Рублево-Успенского шоссе д.6.

Цель участия – получение дохода.

Виды деятельности: финансовый лизинг, финансовое посредничество и другие финансовые операции.

Обществу принадлежит 28,22% долей в уставном капитале ООО «ИФК Авиаинвест».

- Общество с ограниченной ответственностью «ИФК ТРЕНИНГ», ИНН 5009077448 КПП 500901001, Свидетельство о внесении записи в ЕГРЮЛ серия 50 № 012526631, выдано Инспекцией ФНС по г. Домодедово Московской области 13.01.2011 г., ОГРН: 1115009000050.

Юридический адрес: 142000, Московская область, г. Домодедово, ул. 25 лет Октября, дом 9, помещение 16.

Цель участия – получение дохода, контроль за организацией услуг подготовки авиационного персонала в рамках исполнения контрактов Общества.
Виды деятельности: организация услуг по дополнительному профессиональному образованию и подготовке авиационного персонала, специалистов в области авиационного бизнеса и связанных с ним сферах деятельности.
ООО «ИФК Тренинг» – дочерняя структура ООО «ИФК Джетс» и ООО «ИФК Эссет Менеджмент», доля в уставном капитале – 100%.

- IFC AVIATION CAPITAL INTERNATIONAL

Регистрационный номер: B 174390. Юридический адрес: L – 2310 Люксембург, авеню Пастер, 16.

Виды деятельности: приобретение долей участия в Люксембурге и за рубежом, в любых компаниях и предприятиях любой организационно-правовой формы и управление такими долями в рамках реализации лизинговых сделок с самолетами иностранного производства. Начиная с момента создания и до настоящего времени компания не вела фактической деятельности. В дальнейшем планируется её использование для авиализинговых сделок, планируемых Обществом на международном рынке.
Цель участия – получение дохода, продвижение авиализинговых сделок на международном рынке.
Обществу принадлежит 100% долей в уставном капитале IFC AVIATION CAPITAL INTERNATIONAL

Общество имеет обособленное подразделение по адресу: 143030, Московская область, Одинцовский р-н, 1-км Рублево-Успенского шоссе, здание 6 (Уведомление о постановке на учет от 04.04.2006г. ИФНС по г. Одинцово).

Общество имеет обособленное подразделение по адресу: 196210, г. Санкт-Петербург, Взлетная ул., 7,1 лит. А (Уведомление о постановке на учет от 15.05.2011 г. МИФНС № 23 по г. Санкт-Петербургу).

Общество не имеет филиалов и представительств.

В 2015 г. Общество не приобретало и не продавало доли, акции, паи хозяйственных товариществ и обществ.

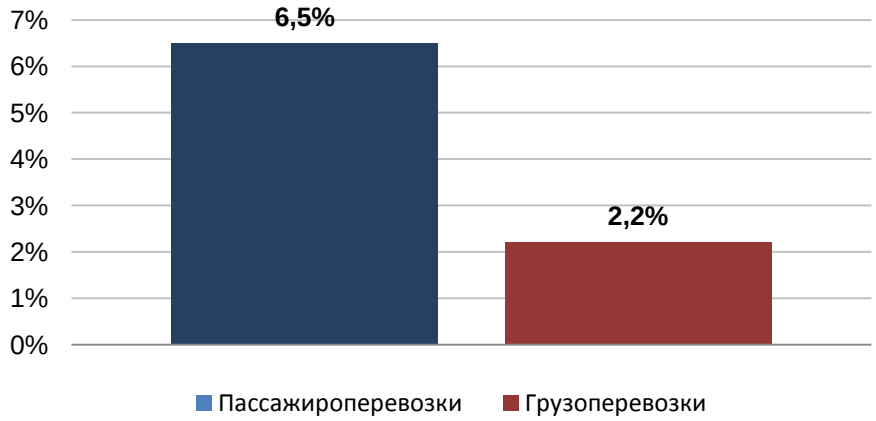
4. Положение Общества в отрасли

4.1. Мировой рынок воздушных перевозок

В 2015 г. прирост пассажирских авиаперевозок составил рекордные 6,5% по сравнению с 2014 г., превысив средний за последние 10 лет показатель роста в 5,6%. Несмотря на более сложную, по сравнению с прошлым годом, экономическую ситуацию, объем пассажироперевозок вырос за счет снижения цен на авиабилеты – после приспособления к выросшему курсу доллара цены на билеты оказались в среднем на 5% ниже, нежели в 2014 году. По оценкам ИАТА, более низкие цены обеспечили около половины прироста объема пассажироперевозок. Замедление темпов роста пассажироперевозок ближе к концу года было связано с временными факторами, которые включали в себя, например, забастовки работников европейских авиакомпаний. Объем роста грузоперевозок составил 2,2%, что значительно ниже показателя за прошлый год (5,0%), что связано с низкими темпами роста объемов торговли в Европе и Азиатско-Тихоокеанском регионе.

В региональном разрезе наибольший рост продемонстрировали ближневосточные перевозчики, международный пассажирооборот которых вырос на 10,5% по сравнению с прошлым годом. Доля ближневосточных перевозчиков в международном пассажирообороте выросла до 14,2%, превысив по итогам 2015 года долю североамериканских перевозчиков (13,4%).

Диаграмма 1. Динамика роста авиаперевозок в мире в 2015 г.



Источник: ИАТА

На долю перевозчиков Азиатско-Тихоокеанского региона пришлась треть прироста международного пассажиропотока, объемы их перевозок увеличились на 8,2%. Увеличение на 7,3% количества прямых рейсов в азиатском регионе, что способствовало экономии времени пассажиров, оказало влияние на рост спроса и отчасти компенсировало замедляющиеся темпы экономического роста некоторых стран региона.

Европейские перевозчики также внесли значительный вклад в рост объема пассажироперевозок – 5%-процентный рост был стимулирован увеличением потребительских

расходов и частот рейсов. Однако, рост замедлился к концу года, когда работники авиакомпании «Люфтганза» вышли на забастовку, а авиакомпания «Трансаэро» ушла с рынка.

Международные пассажироперевозки североамериканских перевозчиков увеличились на 3,2%, что практически равно темпу роста аналогичного показателя в 2014 году.

Совершенно противоположным оказался тренд для латиноамериканских перевозчиков – объем их международного пассажиропотока по итогам года вырос на 9,3%, хотя темпы роста немного замедлились ближе к концу года. Однако, внутренний пассажиропоток сокращался на протяжении всего года – прежде всего по причине замедления крупнейших экономик региона, таких как Бразилия.

Международный пассажирооборот африканских перевозчиков вырос на 3% по итогам года, что является восстановлением после спада в 2014 году, связанным с лихорадкой Эбола, однако, темп роста остается недостаточным для развивающегося рынка. Рост международного пассажиропотока ускорился во втором полугодии в связи с ростом пассажирооборота.

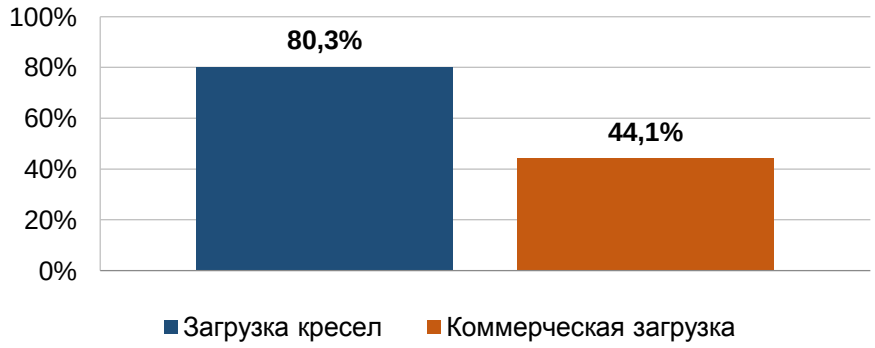
Внутренний пассажирооборот в целом по миру вырос на 6,3% по итогам 2015 года, хотя темпы роста значительно отличались от региона к региону. Наибольший рост продемонстрировали Индия и Китай, где темп роста был более 10%. В случае Индии, этому способствовали значительный экономический рост и увеличение частоты всех внутренних рейсов в среднем на 8,3%. Важно отметить, что коэффициент загрузки кресел по сравнению с 2014 годом вырос на 6,7% и составил рекордные 83,2%.

Внутренний пассажирооборот в Китае по итогам года вырос на 10,9% - темп роста оказался приблизительно равен аналогичному показателю за 2014 год. Несмотря на замедление экономики, спрос на авиаперевозки оставался на значительном уровне, что в совокупности с увеличением количества прямых маршрутов на 7,9% способствовало сохранению темпов роста внутренних пассажироперевозок.

Рост внутреннего пассажирооборота США (4,9%) оказался наиболее значительным с 2004 года и объем внутреннего пассажиропотока превысил значение аналогичного показателя до глобального финансового кризиса.

Рост внутреннего пассажиропотока России по итогам года составил 11,7% и отчасти был обеспечен за счет перераспределения пассажиропотока от зарубежных на внутренние направления. В конце 2015 года пассажирооборот продемонстрировал значительное снижение в связи с уходом с рынка «Трансаэро».

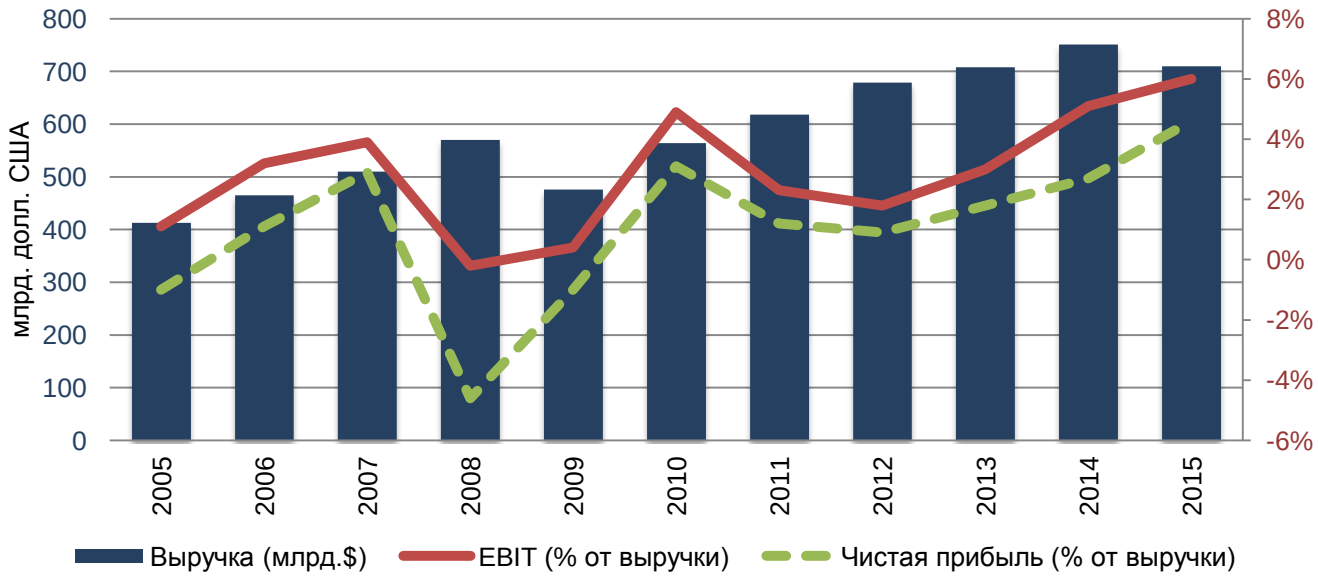
Диаграмма 2. Коммерческая загрузка в мире в 2015 г.



Источник: ИАТА

Объем выручки авиакомпаний в отчетном периоде составил 751 млрд. долл. США, увеличившись за год на 4,7%. В 2015 г. соотношение чистой прибыли к выручке выросло до 5%.

Диаграмма 3. Финансовые показатели авиакомпаний в мире в 2005-2015гг.



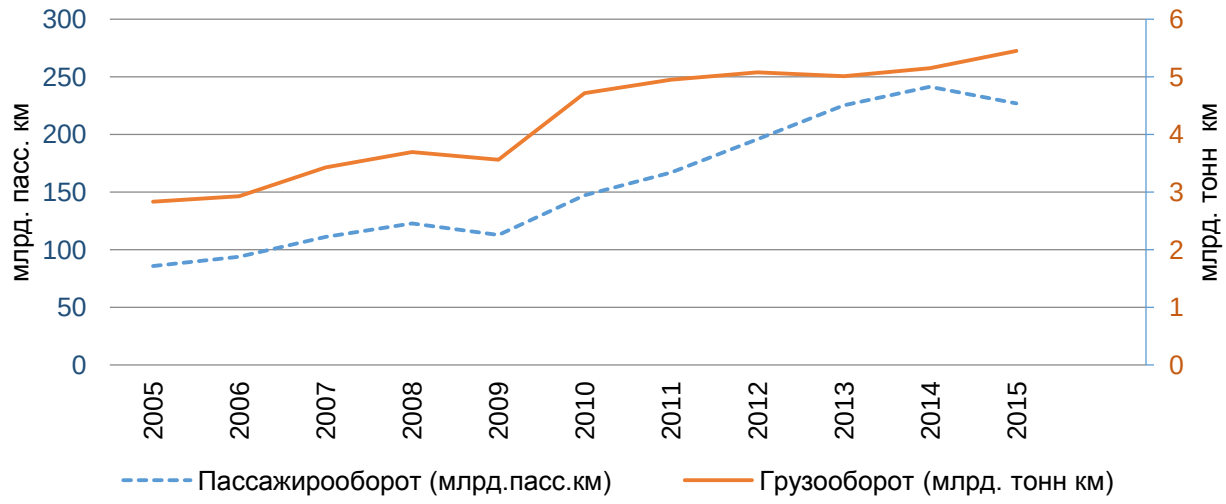
Источник: ИАТА

4.2. Рынок воздушных перевозок в России

В 2015 г. произошло снижения объема воздушных перевозок. По данным Федерального агентства воздушного транспорта (ФАВТ) объем пассажиропотока сократился на 6% относительно 2014 г., составив 226,8 млрд. пассажирокилометров. Объем внутренних пассажироперевозок за 2015 год вырос на 11,7%, в то время как объём международных пассажироперевозок сократился на 16,4%. Авиакомпании перевезли 92 миллиона человек, что на 1,2% меньше, чем за предыдущий год. Компании-лидеры рынка сохранили свое доминирующее положение – на долю 5 крупнейших авиакомпаний пришлось 65,5% общего пассажирооборота за 2015 год.

Показатель занятости кресел за отчётный период снизился на 0,1 процентного пункта, достигнув 79,7%, что соответствует среднемировому уровню.

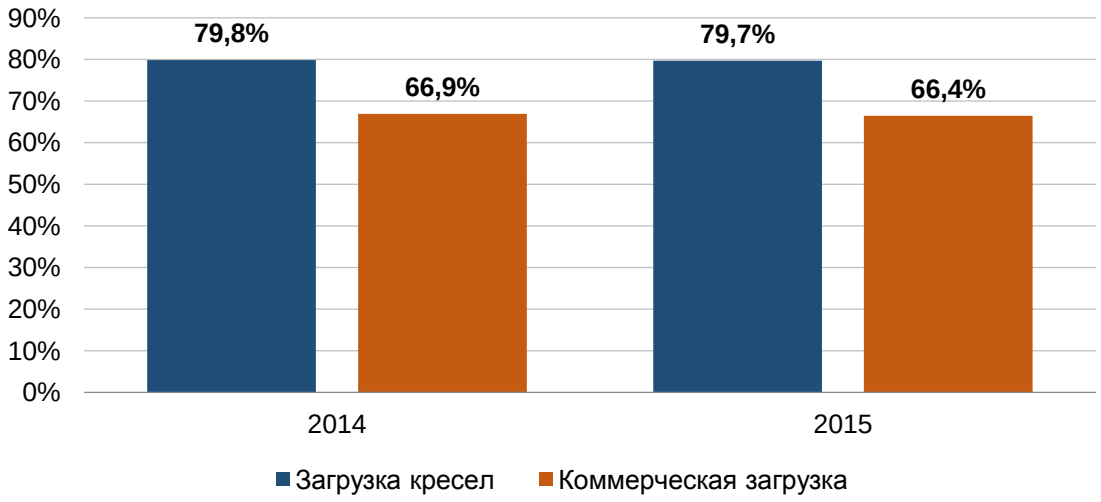
Диаграмма 4. Российский пассажиро- и грузооборот в 2005-2015 гг.



Источник: ФАВТ

В 2015 году прирост грузооборота составил 5,8%, увеличившись до 5,3 млрд. тоннокилометров. В общей сложности за отчётный период было перевезено 1,06 миллионов тонн грузов и почты. Коэффициент коммерческой загрузки сократился на 0,5 процентного пункта до 66,4%, что существенно выше среднемирового уровня.

Диаграмма 5. Коммерческая загрузка в России в 2015 г.



Источник: ФАВТ

Согласно долгосрочным прогнозам Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации (ГосНИИ ГА) среднегодовые темпы прироста объёмов авиаперевозок при инновационном сценарии развития российской экономики окажутся на уровне 6% в год в течение ближайших 20 лет, по более пессимистичным прогнозам развития – 4%.

4.3. Российский парк самолётов гражданской авиации

На конец 2015 года действующий парк российских эксплуатантов состоит из 1105 самолётов, в том числе 132 дальнемагистральных, 523 среднемагистральных, 187 ближнемагистральных и региональных реактивных, 137 региональных турбовинтовых, а также 126 грузовых. Удельный вес воздушных судов зарубежного производства в парке пассажирских самолётов на территории Российской Федерации составляет 70%.

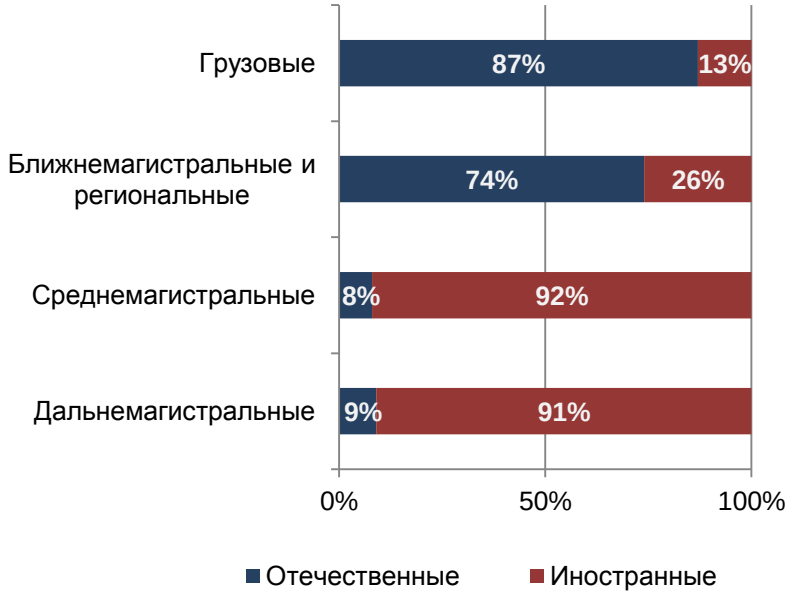
Диаграмма 6. Динамика российского парка ВС, ед.



Источник: Издание «Взлёт» №4 / 2016г.

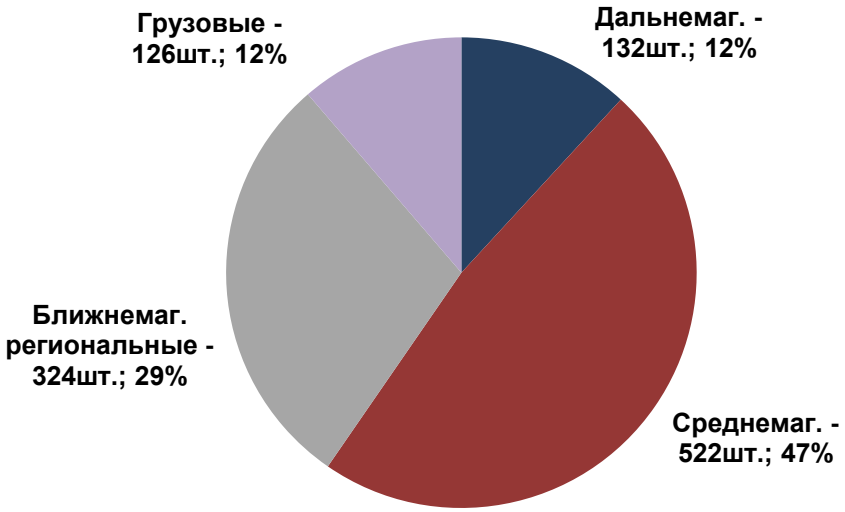
По состоянию на 31.12.2015 в российском парке преобладают самолёты иностранного производства. Подавляющее большинство всех иностранных судов приходится на среднемагистральные и дальнемагистральные самолёты, доля иностранных судов в парке дальнемагистральных самолётов составляет 91%, в парке среднемагистральных - 92%. В сегменте региональных и ближнемагистральных воздушных судов 74% парка составляют российские воздушные суда, по сравнению с 2014 годом их доля в парке выросла на 3% за счёт сокращения количества иностранных судов.

Диаграмма 7. Структура российского парка воздушных судов по сегментам в 2015 г.



Источник: Издание «Взлёт» №4 / 2016г.

Диаграмма 8. Структура парка самолётов России в 2015 г.



Источник: Издание «Взлёт» №4 / 2016г.

4.4 Производство и поставки отечественных самолетов

Таблица 4-1. Новые самолёты, произведённые в России в 2015 г.

Тип самолёта	Завод	Построено			Поставлено в эксплуатацию		
		2013	2014	2015	2013	2014	2015
Ил-96	ВАСО	1	-	1	1	-	1
Ту-204	Авиастар	-	-	-	2	2	-
Ту-214	КАПО	2	2	2	2	-	-
Ан-148	ВАСО	6	3	3	4	6	4
SSJ 100	ГСС	24	35	18	14	27	20
Ил-76МД-90А	Авиастар	-	2	2	-	-	1
Ту-154М	Авиакор	-	-	-	1	-	-
Ан-140	Авиакор	3	2	0	3	2	-
Всего		**34**	**44**	**26**	**28**	**38**	**29**

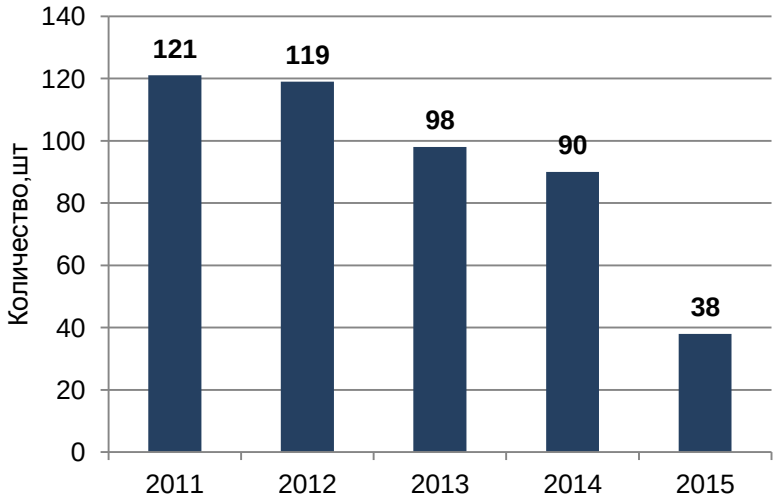
Источник: Издание «Взлёт» №1–2 / 2016г.

В 2015 году в России было построено 26 самолетов, передано заказчикам 29. За отчетный период произведено 18 SSJ100, 3 Ан-148, два Ту-214, два Ил-76, один Ил-96.

4.5. Поставки зарубежных воздушных судов

В 2015 г. в Россию поставлено 38 коммерческих самолётов зарубежного производства. За период с 2007 по 2015 гг. российские авиакомпании получили около 780 иностранных самолётов, которые пошли не только на расширение флота, но и на замену советских и устаревших иностранных воздушных судов.

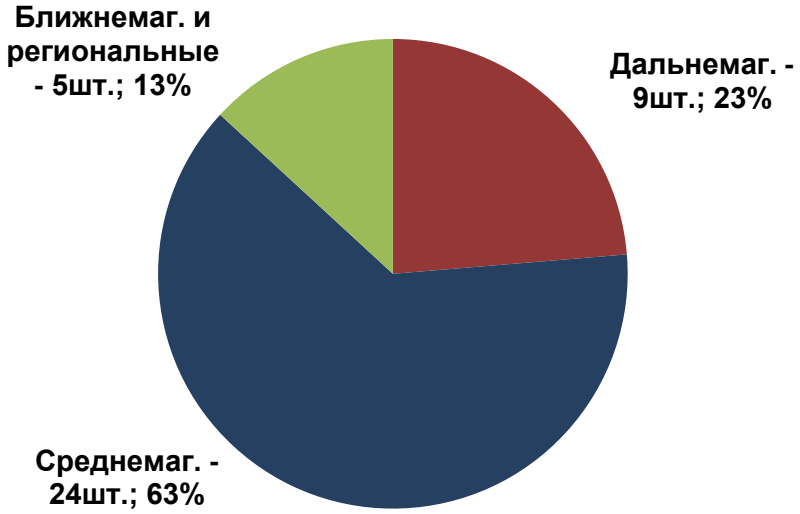
Диаграмма 9. Динамика поставок зарубежных самолётов в Россию в 2010-2014 гг.



Источник: Издание «Взлёт» №4 / 2016г.

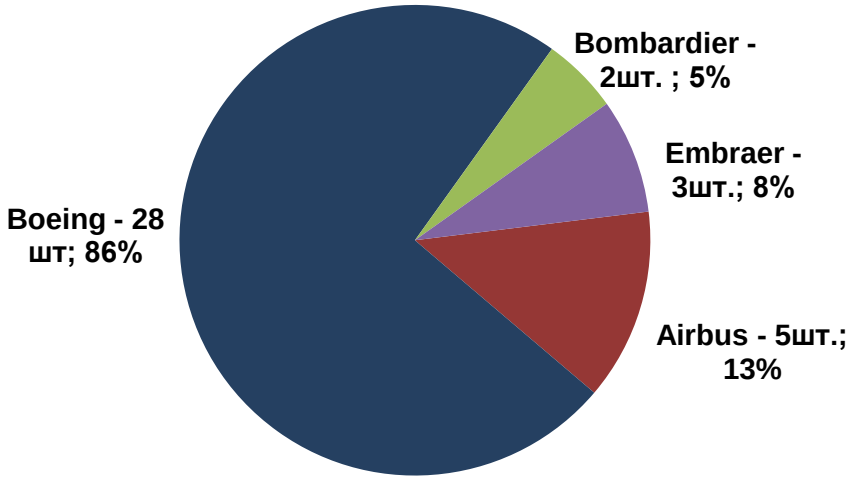
Большинство всех поставленных иностранных гражданских самолётов относится к типу среднемагистральных (63%), региональных и ближнемагистральных поставлено меньше всего, их доля составила 13%, на дальнемагистральные воздушные суда пришлось 23% всех поставленных иностранных гражданских воздушных судов.

Диаграмма 10. Распределение поставленных в Россию иностранных самолётов по типам, 2015 г.



Источник: Издание «Взлёт» №4 / 2016г.

Диаграмма 11. Распределение поставок иностранных самолётов по производителям, 2015 г.



Источник: Издание «Взлёт» №4 / 2016

По поставкам иностранных воздушных судов среди производителей в 2015 году 86% рынка заняли два авиастроительных гиганта – лидером стал Boeing (28 самолётов), Airbus занял второе место, поставив 5 самолётов. Поставки Bombardier составили 2 самолёта, Embraer – 3 самолёта, ATR, как и в 2014 г., не поставил на российский рынок ни одного самолёта.

4.6 Положение Общества на рынке России

Флот Общества состоит из самолетов Ан-124, Ан-148, Ил-96, Ту-204-100, Ту-204-300, Ту-204-С, Ту-214. Эксплуатантами являются авиакомпании «Red Wings», «Россия», «Ангара».

В отчётном периоде Общество продолжило оказывать весь спектр услуг, связанных с поставками авиационной техники (включая услуги по техническому обслуживанию, ремонту, поддержанию летной годности). В данной области Общество работает с 1999 г., активно используя различные типы финансирования поставок самолетов, в первую очередь, механизм лизинга.

В 2015 г. Общество осуществило поставку одного Ан-158, одного Ан-148, двух Ту-204-300 и двух Ил-96-400.

Таблица 4-2. Лизинговые портфели основных российских компаний, 2013-2015 гг.

	2015		2014		2013	
	ед.	**доля**	**ед.**	**доля**	**ед.**	**доля**
ВТБ-Лизинг	37	25%	46	26%	43	25%
Сбербанк-Лизинг	33	22%	36	21%	27	16%
ГТЛК	33	22%	12	7%	16	9%
ВЭБ-лизинг	29	20%	59	34%	60	34%
ИФК	16	11%	21	12%	28	16%
Всего	**148**	**100%**	**174**	**100%**	**174**	**100%**

Источник: данные Общества

По итогам отчетного периода Общество занимает пятое место среди российских авиализинговых компаний с совокупным портфелем в 16 воздушных судов, находящихся в лизинге.

Таблица 4-3. Объем продаж воздушных судов Обществом в 2013-2015 гг.

Тип ВС	2015	2014	2013
Ан-148/158	2	2	3
Ту-204	2		
Ил-96	2	1	
Ан-124			2

4.7 Лизинговый портфель Общества

Таблица 4-5. Лизинговый портфель Общества на 31.12.2015

№	Тип ВС	Номер	Год передачи в лизинг	Авиакомпания
1	Ан -148	61714 (42-01)	2012	Ангара
2	Ан -148	61713 (41-10)	2012	Ангара
3	Ан -148	61711 (41-07)	2012	Ангара
4	Ан -148	61706	2010	Россия
5	Ан -148	61705	2010	Россия
6	Ан -148	61704	2010	Россия
7	Ан -148	61703	2010	Россия
8	Ан -148	61702	2009	Россия
9	Ан -148	61701	2009	Россия
10	Ту-204-100В	64050	2009	Red Wings
11	Ту-204-100В	64049	2009	Red Wings
12	Ту-204-100В	64046	2008	Red Wings
13	Ту-204-100В	64020	2008	Red Wings
14	Ту-204-100В	64019	2007	Red Wings
15	Ту-204-100В	64018	2007	Red Wings
16	Ту-204-100В	64043	2008	Red Wings

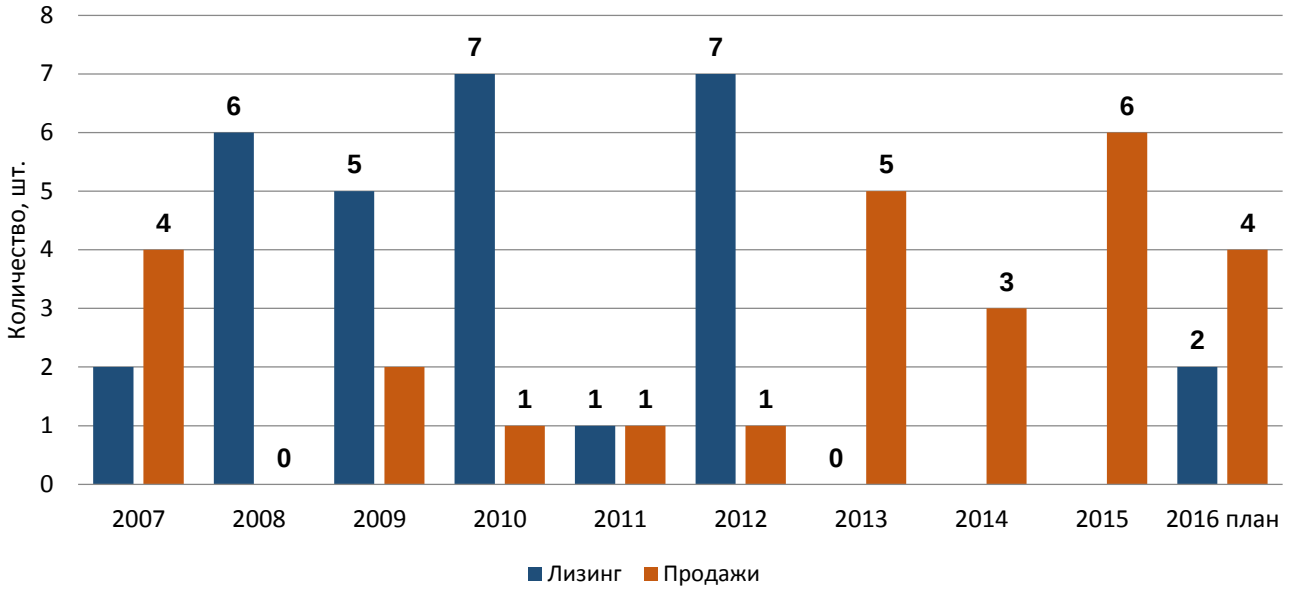
В 2016 году планируется сдать в лизинг 2 самолета SSJ-100 российской авиакомпании, а также провести ремаркетинг выбывших из лизинга воздушных судов с целью их продажи или передачи в лизинг другим авиакомпаниям. Готовятся контракты на продажу в 2016 году одного самолёта Ту-204-100 иностранному заказчику, двух Ту-204С российским заказчикам и одного Ан-124.

Таблица 4-6. Самолёты, планируемые к передаче в лизинг и продаже в 2016 г.

№	Самолёт	Количество	Цель проекта
1	Ту-204-100	1 ед.	Продажа
2	Ту-204-300	1 ед.	Продажа
3	Ту-204С	2 ед.	Продажа
4	Ан-124	1 ед.	Продажа
5	SSJ-100	2 ед.	Лизинг

Источник: данные Общества.

Диаграмма 12. Передача в лизинг и продажи самолётов в 2007-2015 гг.



Источник: данные Общества.

4.8 Положение Общества на международном рынке

По данным аналитического портала Flightglobal и Boeing Capital Group в 2015 году объём поставок новых воздушных судов составил 1761 самолётов на сумму 122 млрд. долл. США.

Объем поставок Общества за отчётный период составил 6 самолётов на общую сумму 199 млн. долл. США, что составило 0,34% от общего количества поставленных самолётов на мировой рынок и 0,06 % от общей стоимости поставленных воздушных судов.

Таблица 4-6. Поставки самолетов, 2012-2015 гг.

	2012		2013		2014		2015	
	штук	$ млрд.	штук	$ млрд.	штук	$ млрд.	штук	$ млрд.
Поставлено на мировой рынок	1 402	100,0	1492	104,0	1 611	115,0	1761	122,0
в том числе Обществом	9	0,29	5	0,29	3	0,07	6	0,199
Доля Общества	**0,64%**	**0,29%**	**0,33%**	**0,27%**	**0,19%**	**0,06%**	**0,34%**	**0,16%**

Источник: данные Общества, FlightGlobal, Boeing Capital Corporation

5. Основные направления развития и стратегия Общества.

Стратегическим направлением развития Общества является операционная аренда и финансовый лизинг самолетов. В рамках данного направления Общества решает следующие задачи:

- активный ремаркетинг самолетов, отозванных из лизинга и находящихся в собственности Общества;
- развитие сделок с конкурентоспособными самолетами нового поколения, в первую очередь, российского производства.

Общество ведет работу по ремаркетингу самолетов, возвращаемых по расторгнутым договорам лизинга, а также по востребованию сложившейся задолженности. В связи с тем, что большинство самолетов, подлежащих ремаркетингу, имеют ограниченную ликвидность, Общество концентрирует свои усилия в направлении усовершенствования возможностей по модернизации и проведению доработок таких самолетов с целью приведения их в соответствие с требованиями потенциальных заказчиков, в основном, из числа государственных организаций.

Дальнейшее развитие основной деятельности Общества будет связано с финансированием сделок с самолетами нового поколения SSJ и МС-21, а также самолетами, имеющими синергетический эффект для авиапромышленности РФ (Bombardier C-Series).

Активно взаимодействуя с производителями авиатехники, финансовыми институтами, лизинговым сообществом и государственными органами, Общество продолжит вести работу по созданию в Российской Федерации инфраструктуры операционного лизинга самолетов, в первую очередь, российского производства. Общество продолжит участвовать в разработке мер государственной поддержки операционного лизинга и предлагать новые механизмы поддержки системы сбыта и послепродажного обслуживания самолетов российского производства нового поколения.

Решением Совета Директоров (протокол № 157 от 26.12.2014 г.) были утверждены «Основные направления деятельности ИФК на 2015-2017 гг.»:

- В отношении имеющихся самолетов предыдущих поколений (Ил-96, Ту-204 и др.): реализация всех самолетов (преимущественно госзаказчикам) с целью полного погашения проблемной кредитной задолженности.
- В отношении SSJ: организация операционного лизинга первой партии из 8 самолетов SSJ, прежде всего на мировом рынке при наличии соответствующей государственной поддержки; расширение объема заказов на 15-20 машин для поставки на мировой рынок при наличии соответствующей государственной поддержки; участие в выработке технических требований для модернизированного самолета SSJ для обеспечения его рыночной привлекательность после 2017 г.
- В отношении CSeries: Финансирование операционного и финансового лизинга с привлечением средств соинвесторов и заимствований, в т.ч. от производителя;

- В отношении Ан-148/158: Финансирование сделок купли-продажи ограниченной партии самолетов Ан-148/158 на международном рынке и возможно сделок финансового лизинга на российском рынке.
- В отношении МС-21: Подготовка финансирования самолетов МС-21 с учетом складывающейся макроэкономической обстановки и наличия государственной поддержки.
- К концу 2017 года портфель Общества практически полностью будет состоять из проектов и заказов на современные самолеты российского и иностранного производства совокупной стоимостью около 4,5 млрд. долл. США (в т.ч. Ан-148/158, SSJ, C-Series, МС-21)
- Кредитный портфель будет состоять из заимствований имеющих источники погашения или обеспеченных залогом ликвидных активов.

В связи с существенными изменениями макроэкономической ситуации в 2014 - 2015 гг., Совет Директоров Общества поручил Генеральному директору Общества в первом квартале 2016 года организовать разработку пятилетнего бизнес-плана Общества, в т.ч. предусматривающего меры по компенсации убытков и вынести его на рассмотрение Совета директоров Общества (протокол № 165 от 25.12.2015 г.).

6. Отчет Совета Директоров о результатах развития Общества по приоритетным направлениям его деятельности.

6.1. Финансово-экономические показатели деятельности Общества.

По результатам деятельности в 2015 г. выручка Общества увеличилась на 9,3 млрд. руб. (+177%) до 14,56 млрд. руб. Чистая прибыль увеличилась на 3,8 млрд. руб. (чистый убыток уменьшился на 101%), составив 50,9 млн. руб.

Данный невысокий финансовый результат обусловлен в основном ростом курсов иностранных валют в 2015 году, что привело к увеличению расходов по договорам, номинированным в иностранной валюте (в частности, по кредитным договорам), и существенному убытку от курсовых разниц.

Таблица 6-1. Финансово-экономические показатели деятельности Общества в 2014-2015 гг., тыс. руб.

№	Показатели	2015	2014	Абсол. измен.	Относит. измен.
1.	Выручка от продажи товаров, продукции, работ (тыс.руб.)	14 560 833	5 250 666	9 310 167	177%
	в т.ч. от лизинга и аренды	*1 880 133*	*2 100 853*	*- 220 720*	*-10%*
	в т.ч. от продаж	*9 832 389*	*3 031 071*	*6 801 918*	*224%*
2.	Себестоимость продаж	- 11 355 467	- 4 336 645	7 018 822	1618%
3.	Прибыль/убыток от продаж	2 475 783	144 003	3 061 363	2126%
4.	Чистая прибыль/убыток	50 989	-3 805 060	3 856 049	-101%
5.	Стоимость чистых активов	18 960 429	18 951 428	9 001	0%
6.	Заемные средства	13 134 134	17 031 592	- 3 897 458	- 23%
7.	Кредиторская задолженность	1 447 607	9 381 839	- 7 911 225	-84%
7.1	Задолженность перед федеральным бюджетом	301 441	558 272	- 256 831	-46%
8.	Прочая задолженность	584 984	691 977	- 130 000	-19%
9.	Дебиторская задолженность	11 789 172	15 207 267	- 3 418 095	-22%
10.	Задолженность федерального бюджета (НДС)	227 307	216 693	10 614	5%

Выручку Общества в основном формируют два направления деятельности:

1. лизинг и аренда воздушных судов, ПКИ, авиадвигателей
2. продажа воздушных судов, ПКИ, авиадвигателей.

В части лизинга и аренды величина ежегодной выручки является более или менее равномерной, ее колебания зависят от следующих факторов:

- Плановое незначительное снижение выручки от периода к периоду за счет изменения действующих графиков лизинговых платежей по договорам, т.к. Общество, как правило, не использует аннуитетные платежи в договорах лизинга (что и произошло в 2015 г.).
- Рост выручки от лизинга/аренды по сравнению с предыдущим (аналогичным) периодом при вводе в лизинг (аренду) нового объекта.
- Сокращение выручки от лизинга/аренды по сравнению с предыдущим (аналогичным) периодом при выводе из лизинга (аренды) объекта.

Сделки по продаже самолетов, ПКИ и двигателей имеют каждая уникальные параметры, вследствие чего существенная часть выручки является высоковолатильной.

6.2. Коэффициенты, характеризующие деятельность Общества.

Таблица 6-2. Показатели ликвидности и оборачиваемости

Коэффициент	Обозначение	Величина	Средний показатель по отрасли в 2015 г.
Коэффициент текущей ликвидности	CR	1,17	1-2
Коэффициент быстрой ликвидности	QR	0,63	>0,5
Коэффициент оборачиваемости активов	AT	0,36	-
Коэффициент оборачиваемости кредиторской задолженности	PT	1,21	-

Таблица 6-3. Общие показатели

Показатели	Значение
Среднемесячная выручка, тыс. руб.	1 213 403
Среднесписочная численность работников, чел.	99

Таблица 6-4. Показатели платежеспособности и финансовой устойчивости

Показатели	Значение
степень платежеспособности общая	22,65
коэффициент задолженности по кредитам банков и займам	14,64
коэффициент задолженности другим организациям	7,27
коэффициент задолженности фискальной системе	0,46
коэффициент внутреннего долга	0,28
степень платежеспособности по текущим обязательствам	13,19
коэффициент покрытия текущих обязательств оборотными активами	1,40
коэффициент автономии (финансовой независимости)	0,31
собственный капитал в обороте, тыс. руб.	6 855 353

Таблица 6-5. Показатели эффективности использования оборотного капитала (деловой активности), доходности и финансового результата (рентабельности)

Показатели	Значение
коэффициент обеспеченности оборотными средствами	18,43

6.3. Нефинансовые показатели деятельности Общества.

Лизинг и аренда:

- Доля рынка, занимаемая Обществом в части лизинга и аренды – в отчетном году доля рынка, занимаемая Обществом, незначительно сократилась по сравнению с 2014 г. (с 12% до 11%) на фоне существенного общего сокращения суммарного лизингового портфеля основных лизинговых компаний России.
- В отчетном году Общество не передавало новых самолетов в лизинг и не заключало новых лизинговых контрактов с новыми или существующими клиентами.
- В отчетном году велись переговоры и подготовительная работа к подписанию контрактов на лизинг самолетов CS-300 и SSJ-100 с новым лизингополучателем.

Продажи воздушных судов:

- Продажи существующим клиентам – в отчетном периоде Общество продолжило отгружать воздушные суда клиентам, ранее уже приобретавшим самолеты у Общества по ранее заключенным контрактам. Новых контрактов на продажу самолетов с существующими клиентами в 2015 г. Общество не заключало.
- Продажи новым клиентам – в отчетном периоде Общество отгрузило 3 самолета новым клиентам (контракты на поставку которых были заключены в предыдущие годы). В 2015 г. Общество не заключало контракты на поставку самолетов с новыми клиентами.
- В отчетном году велись переговоры и подготовительная работа к подписанию контрактов на продажу самолетов Ту-204, Ан-124, Ан-148 с новыми и существующими покупателям.

Обеспечение финансирования текущих программ:

- В отчетном году Общество финансировало текущие проекты в основном за счет средств, получаемых от своих покупателей.
- В 2015 г. Общество привлекло только один целевой обеспеченный кредит.
- В течение 2015 г. Общество конвертировало часть задолженности по валютным кредитам в рубли, что позволило снизить валютные риски, а также существенно сократило свой кредитный портфель.

Координация исследований и разработок:

- Общество заказывает и координирует только НИОКР, связанные с исполнением контрактов на поставку воздушных судов заказчикам. Собственных исследований и разработок Общества не ведет.

6.4. Кадровая политика Общества

Для дальнейшего развития конкурентоспособной отечественной авиапромышленности и наращивания потенциала по созданию перспективных программ в области авиации требуются специалисты нового поколения, интеллектуальный и образовательный уровень которых позволял бы анализировать и прогнозировать тенденции развития мирового рынка, осваивать и внедрять методы и технологии бизнес-планирования, разрабатывать и проводить эффективную маркетинговую политику. Это невозможно осуществить без подготовки новых высококвалифицированных специалистов в области финансирования, маркетинга и юридического сопровождения сделок в гражданской авиации со знанием как европейских, так и восточных иностранных языков

В период с 2010 по 2015 гг. Общество в рамках совместного с МГИМО проекта «Рынок авиационной техники» по направлению высшего профессионального образования «Экономика» организовали плодотворное взаимодействие по подготовке специалистов для предприятий отечественного авиастроительного комплекса с целью практической реализации программы подготовки магистров высшего профессионального образования «Рынок авиационной техники» по направлению «Экономика».

Начиная с 2010 года Общество осуществляло расходы по обеспечению учебного процесса, а студенты после успешного окончания программы брали обязательства отработать три года в компаниях отечественного авиастроительного комплекса.

Таким образом, было подготовлено около 40 человек, трудоустроено более 60% успешных выпускников, которые и в настоящее время осуществляют свою деятельность в основном штате компании и дочерних организациях Общества.

Наравне с финансово-экономическими, маркетинговыми и менеджерскими направлениями внимание на магистерской программе также уделялось изучению иностранных языков стран и/или регионов с наиболее перспективным и интенсивно развивающимся рынком гражданской авиатехники (китайский, испанский, вьетнамский, арабский, португальский, хинди и др.).

Благодаря совместному объединению усилий в реализации актуальных образовательных программ усилена эффективность практической подготовки специалистов для отечественного авиастроительного комплекса, осуществлен неоспоримый вклад в дальнейшее укрепление позиций России на международных рынках и успешную реализацию крупных международных проектов в данной области,

Общество изучает возможность дальнейшего сотрудничества с МГИМО в совместном проекте «Правовое регулирование рынка авиационной техники» по направлению высшего профессионального образования «Юриспруденция» с целью подготовки 15-20 специалистов со знанием международного права в 2016-2022 гг.

Помимо подготовки молодых специалистов Общество проводит повышение квалификации и дополнительную подготовку сотрудников по направлениям, необходимым для осуществления производственной деятельности Общества.

7. Основные направления деятельности Общества и перспективы их развития

Приоритетными направлениями деятельности Общества продолжают оставаться самолеты российского производства (Ан-148/158, SSJ-100, Ил-96, Ту-204/214, МС-21), а также самолеты производителей, имеющих тесные кооперационные связи с отечественной авиационной промышленностью (Bombardier CSeries).

Обладая значительным опытом в структурировании сделок по схеме финансового лизинга, Общество рассматривает операционный лизинг как наиболее перспективный механизм сбыта гражданских самолетов нового поколения, который предоставляет авиакомпаниям большую гибкость в управлении флотом и снижает финансовую нагрузку.

В отчетном году Общество активно занималось ремаркетингом имеющихся самолетов, продолжало развивать основные направления бизнеса, а также рассматривало и анализировало новые возможности, итогом которых стало заключение контрактов на продажу самолетов, выведенных из лизинга, предоставление коммерческих предложений и подписание соответствующих меморандумов о сотрудничестве.

7.1. Программа самолётов семейства Ан-148/158

Самолеты Ан-148/158 – семейство новых реактивных пассажирских самолетов для региональных и ближнемагистральных авиалиний, способных перевозить от 68 (двухклассная компоновка) до 99 пассажиров (одноклассная компоновка в варианте Ан-158). Самолеты Ан-148/158 оснащаются турбореактивными российско-украинскими двигателями Д-436-148 и цифровым комплексом авионики.

Семейство самолетов Ан-148 соответствует требованиям ИКАО по эмиссии вредных веществ и шуму на местности, что позволяет совершать полеты в российские и зарубежные аэропорты без ограничений.

Сертификат МАК на самолет Ан-148 получен в феврале 2007 г. Сертификат МАК на самолет Ан-158 получен в марте 2011 г.

Самолеты Ан-148/158 находятся в серийном производстве на ОАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество» и Серийном заводе ГП «Антонов» в Киеве.

Первая партия из восемнадцати самолетов произведена и передана по договорам финансового лизинга или купли-продажи в ОАО «Авиакомпания «Россия» (г. Санкт-Петербург), ЗАО «Ангара» (г. Иркутск), SAAL (Панама) и другим заказчикам.

В отчетном году Общество передало покупателям 1 самолет Ан-148 и 1 самолет Ан-158.

Таблица 7-1. Сравнение характеристик региональных самолетов нового поколения

Тип самолета / Характеристики	Ан-148-100В (базовый вариант)	CRJ700 (series 701)	ERJ-170STD
Максимальная взлетная масса, т	41,95	33,0	35,99
Максимальная коммерческая нагрузка, т	9,0	8,53	9,0
Максимальный запас топлива, т	12,1	8,82	9,335
Максимальная крейсерская скорость, км/ч	870	860	870
Количество пассажирских мест (в двух и одноклассной компоновках)	75 (32") 85 (30")	70 (31")	70 (32") 78 (31")

В 2015 г. Общество продолжило концентрировать усилия в продвижении на рынок наиболее востребованных, перспективных и реально изготавливаемых образцов авиационной техники с целью удовлетворения спроса российских авиакомпаний на региональный пассажирский реактивный самолет вместимостью 70-85 кресел на замену устаревшего парка самолетов Ту-134, Як-42 и частично Ту-154 на малонагруженных авиалиниях.

Самолет Ан-148-100Е ОАО «Ангара»



В качестве такого самолета Обществом определены российско-украинский реактивные самолеты нового поколения - Ан-148/158, разработки ГП «Антонов».

Важные конкурентные преимущества самолетов Ан-148/158:

- средний часовой расход топлива: Ан-148 – 1650 кг/ч, Ан-158 – 1750 кг/ч (у самолета Ту-134 – 3000 кг/ч);
- ставка отчислений на техническое обслуживание (с одного л.ч.) самолета Ан-148/158 ниже предлагаемых ставок по новым зарубежным самолетам-аналогам;
- начало поставок самолета Ан-148 на российский рынок – 2009 г., на конец 2014 г. российским эксплуатирующим организациям поставлен двадцать один самолет с дальнейшим наращиванием поставок до 36 единиц в год к 2016 г.;
- начало поставок самолета Ан-158 – второй квартал 2013 г., на конец 2014 г. поставлено пять самолетов, в 2015 г. планируются к поставке еще два самолета;
- переучивание персонала авиакомпаний на самолеты Ан-148/158 менее затратно по сравнению с западными аналогами;
- соответствие самолетов Ан-148/158 всем действующим и перспективным нормам по шумам, эмиссии вредных веществ и точности самолетовождения;
- схема самолета (высокоплан), обеспечивает безопасную эксплуатацию самолетов на слабо подготовленных аэродромах в любых регионах России и мира;
- большой ресурс – 80 000 летных часов, 30 лет эксплуатации;
- современная конструкция, предусматривающая широкое применение композитных материалов (до 14%) и легких сплавов;
- широкая семейственность, предусматривающая создание различных модификаций самолета (вариант увеличенной до 99 мест пассажировместимости – Ан-158, транспортный с рампой – Ан-178, грузовой с рампой – Ан-148Т, деловой (VIP) вариант – Antonov Business Jet (ABJ), варианты специального применения);
- субсидирование части лизингового платежа государством (компенсация до 25% платежа);
- возможность внедрения дополнительных требований авиакомпаний к самолету с минимизацией затрат;
- валидация самолета и двигателя в 2016-2017 гг. на соответствие европейским нормам CS-25 European Aeronautical Safety Agency (EASA) способствует возможности вступления эксплуатанта в мировые глобальные авиационные альянсы;
- прорабатывается возможность установки альтернативного зарубежного двигателя на самолетах Ан-148/158 по требованию Заказчика;
- современная высокотехнологичная конструкция, обеспечивающая простоту эксплуатации и ремонта, минимизацию времени технического обслуживания и затрат на ТО;
- самолет полностью создан в цифровых технологиях, позволяющих для авиакомпании своевременно получать и обновлять эксплуатационно-техническую документацию в электронном виде;
- широкая унификация самолетных систем в семействе Ан-148/158;
- обеспечен максимальный уровень комфорта для пассажиров, соответствующий уровню магистральных лайнеров;

- схема поставки предусматривает предоставление всего комплекса услуг, связанных с эксплуатацией самолета, по принципу «одного окна» (передача самолета в лизинг/на экспорт, обучение персонала авиакомпании, предложение по программе поддержания летной годности самолета и двигателя).

Модификации семейства самолетов типа Ан-148

- Ан-148-100А - самолет рассчитан на перевозку 75-85 пассажиров с дальностью полета до 2100 км.
- Ан-148-100В - вариант самолета на 75-85 пассажиров с дальностью полета до 3500 км. (базовый вариант семейства).
- Ан-148-100Е - вариант самолета на 75-85 пассажиров с дальностью полета до 4400 км.

Все три варианта самолетов (Ан-148-100А/ -100В/ -100Е) имеют одинаковый планер и самолетные системы.

- Ан-148-100 ABJ (Antonov Business Jet) − вариант на 10-30 пассажиров с дальностью до 7000 км.

Семейство самолетов Ан-148/158 также предусматривает модификации:

- вариант увеличенной пассажировместимости (до 99 мест) – Ан-158;
- грузовой вариант (Ан-148Т) с рампой для перевозок генеральных грузов на поддонах и в контейнерах (грузоподъемность 10т., дальность полета до 3800 км.);
- транспортный самолет (Ан-178) с грузовым люком-рампой грузоподъемностью 15т., на дальность до 1750 км;
- медико-эвакуационный самолет (Ан-148-100ЕМ) с размещением до шести медицинских модулей;
- грузопассажирский вариант для смешанных перевозок;
- варианты специального назначения (санитарный, военно-транспортный, тактический топливозаправщик, самолет поддержки сил специального назначения, мониторинга местности, поисково-спасательный и др.).

Особенностью семейства самолетов Ан-148/158 является использование максимальной унификации и преемственности агрегатов и компонентов базового самолета Ан-148 – крыла, оперения, фюзеляжа, силовой установки, пассажирского и самолетного оборудования.

Стартовым заказчиком самолетов Ан-148-100 является ОАО «Авиакомпания «Россия» (договор финансовой аренды 6 самолетов Ан-148-100В).

Мировой рынок региональных самолетов класса Ан-148/158 оценивается в 2500-2800 самолетов. Основной рынок сбыта самолетов Ан-148/158 – Россия, страны СНГ, где самолеты Ан-148/158 должны заменить стремительно устаревающие и не отвечающие современным требованиям самолеты Ту-134, Як-42 и частично Ту-154 (на малонагруженных внутренних и международных линиях). Эксплуатируемые уже почти 40 лет в российском парке самолеты Ту-134 (70 мест) не соответствуют современным требованиям к качеству и эффективности

перевозок. На российском рынке потребуется около 118 - 160 самолетов класса Ан-148/158 до 2020 г.

На рынках стран Азии, Африки, Латинской Америки, Восточной Европы в борьбе с конкурентами можно рассчитывать примерно на 10-15% рынка, что составляет не менее 250-350 самолетов.



Самолет Ан-158 а/к «Cubana de Aviacion»

7.2. Программа семейства самолётов Ту-204

Семейство самолётов Ту-204 включает в себя пассажирские и грузовые варианты. Самолеты полностью соответствуют российским и европейским нормам летной годности, отличаются низкой стоимостью эксплуатации, современным интерьером, низким уровнем шума, малым потреблением топлива.

Ту-204 оснащен двумя турбовентиляторными двигателями ПС-90А (производства ОАО «Пермский Моторный завод») и модернизированным комплексом авионики. Высокое аэродинамическое совершенство планера самолёта в сочетании с высокоэффективной механизацией крыла обеспечивает самолёту экономичный и безопасный крейсерский полёт. Серийное производство организованно на крупнейшем гражданском авиастроительном объединении России в городе Ульяновск – ЗАО «Авиастар-СП».

Ту-204-100, Ту-204-100В, Ту-204-300

В 2015 году Обществом продолжены работы по поиску потенциальных заказчиков на ВС Ту-204-100/-100В и Ту-204-300, находящиеся в собственности Общества, а также инициированы работы по приемке от авиакомпании «Трансаэро» ВС Ту-214 и Ту-204-100С и поиску новых заказчиков на эти самолеты.

В 2015 г. в рамках обязательств Общества перед ЗАО «Русавиаинтер» по договорам купли-продажи ВС Ту-204-300 №№ 64044, 64045 (для исполнения ЗАО «Русавиаинтер» государственного контракта на поставку ФГБУ «НИИ ЦПК имени Ю.А. Гагарина» двух дальнемагистральных ВС в специальном исполнении) были продолжены работы по восстановлению летной годности ВС.

В 2015 году Обществом и ОАО «Рособоронэкспорт» были согласованы ключевые условия и структура договора поставки ВС Ту-204-300 № 64039 в специальном исполнении.

Таблица 7-2. Сравнение летно-технических характеристик среднемагистральных пассажирских самолётов

Характеристики	Ту-204-100	Ту-204-300	А-320	А-321
Макс. взлетная масса, т	105	107,5	77	93,5
Макс. коммерч. нагрузка, т	21	18	16,6	21,2
Макс. дальность полёта, км	4 300	7 000	5 500	4 500
Макс. запас топлива, т	35,7	35,7	29,7	29,7
Крейсерская скорость, км/ч	850	850	850	850
Количество пассажирских мест в моноклассной компоновке	210	164	164	199
Тип двигателя	2 х ПС-90А	2 х ПС-90А	2 х CFM56-5 или IAE V2500	2 х CFM56-5 или IAE V2500
Средний часовой расход топлива, тонн/ч	3,5	3,3	2,6	2,9

Источник: данные Общества.

7.3. Программа семейства самолётов Ил-96

В отчетном году Обществом были продолжены работы по реализации программы поставок самолетов семейства Ил-96.

Самолеты Ил-96-300

В течение 2015 г. Обществом были получены от ПАО «Аэрофлот» самолеты Ил-96-300 заводской номер 74393201004 и 74393202012 в ходе урегулирования вопросов по задолженности ОАО «Владивосток Авиа» перед Обществом.

Самолет Ил-96-300 заводской номер 74393201004 был выведен из хранения и передан ПАО «ВАСО» в счет погашения обязательств ОАО «ИФК» перед ПАО «ВАСО» по оплате стоимости самолетов Ан-148-100Е, ранее приобретенных Обществом.

Самолет Ил-96-300 заводской номер 74393202012 на данный момент находится на хранении на ПАО «ВАСО». Направлены коммерческие предложения о продаже данного самолета потенциальным государственным и негосударственным заказчикам.

Самолеты Ил-96-400Т

Самолет Ил-96-400Т (грузовая модификация Ил-96-300) имеет высокий потенциал для использования в качестве транспортного самолета, пассажирского самолета, самолета специального, а также многоцелевого назначения. Ил-96-400Т обладает:

- современной аэродинамической конфигурацией,
- высокой коммерческой нагрузкой,
- усовершенствованной по сравнению с самолетом Ил-96-300 конструкцией планера,
- модернизированным бортовым комплексом авионики и высоконадежными функциональными системами.

Самолет Ил-96-400Т имеет высокие технико-экономические характеристики, сформированную инфраструктуру по техническому обслуживанию самолета и двигателей, а также подготовленный летно-технический персонал для эксплуатации самолетов данного типа.

В течение отчетного периода Обществом было передано воздушное судно Ил-96-400ВПУ заводской номер 97693201004, успешно переоборудованное из варианта Ил-96-400Т под требования Заказчика.

Обществом был заключен договор купли-продажи воздушных судов Ил-96-400Т заводские номера 97693201001 и 97693201003 с ПАО «ОАК» с целью их последующего переоборудования под требования Заказчика.

Самолет Ил-96-400Т заводской номер 97693201002, переданный Обществом ПАО «ОАК» в 2014 году, в данный момент проходит доработки на ПАО «ВАСО» под требования Заказчика.

7.4. Программа семейства самолётов МС-21.

МС-21 – семейство российских узкофюзеляжных пассажирских самолётов нового поколения с широкими эксплуатационными возможностями, позволяющими авиакомпаниям достичь высокой экономической эффективности. Новые самолёты позволят снизить операционные затраты по сравнению с эксплуатируемыми в настоящее время аналогами на 11-17%.

Самолёт обладает высокой топливной эффективностью и характеристиками, значительно расширяющими его эксплуатационные возможности по сравнению с существующими аналогами:

- увеличенная пассажировместимость при сохранении взлетного веса;
- увеличенная дальность полёта;
- уникальные характеристиками базирования, допускающие эксплуатацию на большей части взлетно-посадочных полос России;
- возможность эксплуатации во всех климатических зонах, в любое время суток, в простых и сложных метеоусловиях, а также с высокогорных аэродромов.

Сертификация МС-21 предполагается в 2016 г., начало серийного производства в 2017 г.

В отчетном периоде Общество продолжало работу по продвижению самолетов МС-21-300 на российском и международном рынке.

Самолет МС-21



7.5. Программа семейства самолётов SSJ100

Сухой Суперджет 100, сертифицированная модель RRJ-95B и RRJ-95LR, – это самолет нового поколения, разработанный и произведенный компанией ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» при участии Alenia Aermacchi. Высокотехнологичный коммерческий самолет, созданный с применением новейших технологий в области аэродинамики, силовой установки и систем самолета, способен обеспечить высокий уровень безопасности полета и эксплуатационной эффективности. Сухой Суперджет 100 рассчитан на перевозку пассажиров как на ближне, так и среднемагистральных маршрутах.

Первый полет самолета Сухой Суперджет 100 состоялся в мае 2008 г. Через три года самолет совершил свой первый коммерческий рейс.

Сухой Суперджет 100 полностью спроектирован на основе цифровых технологий. В рамках реализации проекта была проведена комплексная программа технического перевооружения заводов в Комсомольске-на-Амуре и Новосибирске. В его производстве применяются передовые в отечественном самолетостроении технологии, такие как бесстапельная сборка, автоматическая стыковка агрегатов планера, автоматическая клепка и др.

Сухой Суперджет 100 оснащен двумя турбовентиляторными двигателями SaM146 производства PowerJet, совместным предприятием Snecma и НПО «Сатурн». SaM146 был специально разработан для самолета типа Сухой Суперджет 100.

Улучшенные взлетные и посадочные характеристики, высокая крейсерская скорость, эксплуатация в широком спектре климатических условий позволяют гибко планировать маршрутную сеть, увеличивая количество направлений, а также использовать самолет как на региональных, так и на ряде магистральных маршрутов.

Эксплуатация самолета возможна в широком спектре климатических условий при температуре от минус 54 до плюс 45 градусов: Центральная часть России, и ее Крайний Север, Индонезия, Лаос, Мексика.

В 2014 г. Общество подписало соглашения с компанией ЗАО «Гражданские самолёты Сухого» об основных условиях поставки 20 самолётов Сухой Суперджет 100.

Преимущества Сухой Суперджет 100 для авиакомпаний:

- эксплуатация ВС на новых направлениях с целью увеличения пассажиропотока на таких направлениях, что способствует значительному росту уровня спроса, при котором будет целесообразно ставить на данных маршрут узкофюзеляжные самолеты большей вместимости
- замена более вместительных узкофюзеляжных самолетов в периоды сезонных спадов авиаперевозок. Самолеты сегмента подменяют ВС большей вместимости как на длительный период в «низкий» сезон, так и в течение суток.
- авиакомпания при наличии в парке самолетов большей размерности может заменять их без ущерба для комфорта пассажиров;

Таблица 7-3. Летно-технические характеристики самолета Сухой Суперджет 100

Вместимость			
Летный экипаж			2
Минимальный состав экипажа пассажирской кабины			2
Пассажировместимость (Стандартная компоновка с шагом кресел 32”)			98
Габаритные размеры SSJ 100/95			
Размах крыла	м	27,80	
Длина	м	29,94	
Высота	м	10,28	
Характеристики		**SSJ 100/95B**	**SSJ 100/95LR**
Макс. дальность полета	км	3, 048	4,578
Макс. крейсерская скорость	M	0,81	0,81
Максимальный взлетный вес	кг	45,880	49,450
Максимальный посадочный вес	кг	41,000	41,000
Максимальный вес без топлива	кг	40,000	40,000
Максимальный вес топлива	кг	12,690	12,690
Максимальная коммерческая загрузка	кг	12,245	12,245

Источник: данные производителя

В 2015 году Обществом продолжена работа по согласованию условий поставки ВС АО «ГСС» согласно потребностям заказчиков Общества.

В 2015 году Общество провело переговоры о поставке авиакомпании Air Baltic (г. Рига, Латвия) 5 ВС SSJ100 в модификации Basic на условиях 12-летнего финансового лизинга.

09 ноября 2015 г. Обществом и авиакомпанией Air Baltic подписано Соглашение о намерениях, содержащее основные условия сделки.

7.6. Программа самолётов Bombardier

По самолетам CSeries

Первое коммерческое предложение от Bombardier по самолётам CSeries было сделано Обществу в декабре 2010 года.

CSeries – новый среднемагистральный пассажирский гражданский самолёт, имеющий модификации CS100 и CS300 вместимостью от 100 до 160 пассажиров. CS300 имеет удлиненный на 3,1 метр фюзеляж, что позволяет разместить больше пассажиров по сравнению с моделью CS100. Самолет оборудован двигателями нового поколения Pratt & Whitney PW1500G, которые отличаются низким потреблением топлива, а также ВСУ Honeywell и авионикой Rockwell Collins. CSeries является современной разработкой канадской компании Bombardier.

11 июля 2012 года в ходе международной выставки Фарнборо было подписано письмо о намерениях, в котором стороны подтвердили согласие на продолжение переговоров по приобретению самолётов CSeries и обозначили список вопросов, которые должны быть согласованы до подписания договора.

30 сентября 2012 года были подписаны основные условия сделки по приобретению 32 самолётов CS300 и 10 самолётов CS300 в качестве опциона. В данном документе были согласованы вопросы, обозначенные в июле того же года.

К концу 2012 года Общество и компания Bombardier согласовали все условия контракта на поставку 32 самолётов CS300 и 10 самолётов CS300 в качестве опциона и готовы к его подписанию в ходе запланированного визита руководства Общества в Канаду.



Учитывая значительные сходства в составе комплектующих и спецификации самолётов CS300 с российскими самолётами МС-21 (около 65 процентов), Общество и компания Bombardier планируют заключение соглашения о намерениях по совместному сотрудничеству с ОАО «Корпорация «Иркут» в области комплексной послепродажной поддержки данных типов.

20 февраля 2013 года в г. Монреаль между Обществом и компанией Bombardier был подписан контракт на поставку 32 самолетов CS300 и 10 самолётов CS300 в качестве опциона.

16 июля 2014 года Обществом было подписано дополнительное соглашение об увеличении количества самолетов CS300 до 39 штук. При этом была снижена цена самолета, а эскалация цены была пересмотрена и вместо 3% в год изменена на эскалацию по формуле, но не более 2,25%.

В 2015 году Обществом была проведена обширная работа по поиску потенциальных клиентов для самолетов CSeries и в результате, 5 ноября 2015 года, был подписан LOI с авиакомпанией Air Baltic на поставку двух CS300 в конце 2016 года. Одновременно был доработан и согласован контракт на покупку CS300 с компанией Bombardier для осуществления данной сделки. В ходе переговоров с Air Baltic были подготовлены и согласованы договора финансового лизинга, но в связи со сложной финансовой ситуацией авиакомпании Air Baltic подписание контракта было отложено на неопределенный срок.

18 декабря 2015 года был получен сертификат типа на самолет CS100, сертификация версии CS300 запланирована на середину 2016 года.

Общество активно работает над поиском международных заказчиков и инвесторов для самолетов CSeries.

7.7. Программа переподготовки авиационного персонала

Тренажерный центр Ан-148

ООО «ИФК Тренинг» эксплуатирует тренажерный комплекс самолета Ан-148 производства ЗАО «Транзас» (сейчас – ЗАО «Технологии для авиации») с февраля 2012 г. В тренажерный комплекс входят процедурный и комплексный тренажеры самолета Ан-148 (ПТС Ан-148 и КТС Ан-148 соответственно), тренажер аварийно-спасательных процедур (ТАСП), учебно-компьютерный класс (УКК) и программа дистанционного обучения Computer-based training (CBT). Комплекс находится на территории Учебного центра группы компаний «С7» в Домодедовском районе Московской области. Техническое обслуживание и ремонт тренажерного комплекса производится силами ООО «ИФК Тренинг» и ЗАО «Технологии для авиации».

Схема использования тренажеров комплекса практически не изменилась в 2015 году по сравнению с 2014 годом: КТС Ан-148 имеет большую загруженность, поскольку на этом тренажере проводятся не только сессии первоначального обучения и курсов повышения квалификации, но и различные виды тренажерных тренировок (годовые проверки пилотов, экзамены по квалификации, проверки с пилотом-инструктором и др.). В то же время из-за отсутствия постоянного потока авиационных специалистов, направляемых на переобучение (из-за малой серийности производства самолетов Ан-148), ПТС Ан-148 загружен мало, хотя и большая часть технических проблем по ПТС Ан-148 была решена в 2015 году.

Среднемесячный налет на КТС Ан-148 за январь-декабрь 2015 г. составил лишь 86 часов, что почти на 60% меньше, чем в прошлом году. Показатель среднемесячного налета на ПТС Ан-148 не изменился по сравнению с прошлым годом – 11,6 ч в 2015 г. против 12 ч в 2014 г. Резкое и значительное сокращение загрузки КТС Ан-148 связано с тем, что один из двух крупнейших эксплуатантов Ан-148 - ОАО «Авиакомпания «Россия» - вывел из своего парка самолеты этого типа. Ранее, эта авиакомпания проводила на КТС Ан-148 не только тренировки по поддержанию квалификации, но и тренировки по переподготовке пилотов на Ан-148, ежемесячно отправляя экипажи в Учебный центр и обеспечивая более стабильную загрузку КТС Ан-148. Кроме того, из-за демпинга со стороны Академии гражданской авиации г.С.Петербург (СПбГУ ГА), также владеющей комплексным тренажером самолета Ан-148, тренажёрные тренировки перенёс в СПбГУ ГА партнер Общества - Специальный летный отряд «Россия».

В 2015 году ООО «ИФК Тренинг» продолжало оказывать услуги по организации обучения для частных лиц и государственных фирм и организаций – эксплуатантов самолета Ан-148. В общей сложности, за январь-декабрь 2015 г. переподготовку на самолет Ан-148 («Ground School») прошли 13 человек: 2 пилота ФГУАП МЧС России, 11 пилотов ЗАО «Авиакомпания «Ангара».

ТАСП использовался исключительно для проведения аварийно-спасательной подготовки пилотов в рамках курсов переподготовки на ВС Ан-148, поскольку в 2015 г. ООО «ИФК

Тренинг» не удалось заключить государственные контракты на организацию ежегодной аварийно-спасательной подготовки кабинного персонала с основным пользователем данной услуги – ФГБУ «СЛО «Россия». Спрос на организацию курса «Переподготовка бортпроводников на ВС Ан-148» в 2015 г. также был чрезвычайно низок в том числе и из-за того, что регулирование сферы обучения бортпроводников со стороны Росавиации противоречивое: одновременно запрещается проводить тренировки бортпроводников по курсу «Переподготовка на новый тип воздушного судна» на реальных самолетах, и при этом штрафы на нарушителей этого запрета не налагаются. Таким образом, существуют учебные центры подготовки бортпроводников, которые, не имея тренажеров, проводят обучение, предлагая очень низкие цены. Бороться с демпингом со стороны таких центров не представляется возможным в условиях аукционных конкурсов.



В 2015 г. Общество продолжило проработку и обсуждение с ЗАО «Технологии для Авиации» (правоприемник ЗАО «Транзас») и эксплуатантами самолётов Ан-148 и Ан-158 вопроса интеграции англоязычной кабины в КТС с целью получения возможности обучения персонала в англоязычной кабине Ан-148/158, без создания нового комплексного тренажера или новой кабины для комплексного тренажёра (как предлагалось изначально ЗАО «Транзас»). Процесс продвигается очень медленно, в первую очередь, из-за нехватки кадров и промедлений со стороны производителя, хотя имеется конкретный запрос на внедрение такой модификации в КТС со стороны авиакомпании «Cubana de Aviacion». Работы по этой тематике будут начаты в 2016 г. переговорами на Кубе с последующей разработкой и производством накладных панелей в кабину КТС, переводом на английский язык программного обеспечения КТС (в том числе экранов КИС и пультов ВСС), а также перевода курса Computer Based Training на английский язык. Далее планируется полная интеграция произведенных панелей в КТС и получение

одобрения (сертификация) Росавиации на использование модифицированной (англоязычной) кабины КТС в рамках курсов переподготовки.

Совместно с ЗАО «Технологии для Авиации» в 2015 г. проведены работы по устранению неисправностей ПТС, завершившиеся его облетом и подписанием акта облета. После проведенных работ на ПТС начала проводиться большая часть курса переподготовки.

Тренажерный центр Ил-96.

Во втором полугодии 2015 года дочерняя компания Общества – ООО «ИФК Эссет Менеджмент» («ИЭМ») – приобрела в собственность у ПАО «Аэрофлот – Российские авиалинии» («Аэрофлот») авиационное имущество, а именно комплексный и процедурный тренажеры самолета Ил-96 (КТС Ил-96 и СНТ Ил-96 соответственно). В настоящее время подписаны акты осмотра и передачи имущества, выявлены неисправности, подлежащие устранению с целью восстановления бесперебойного функционирования приобретенных тренажеров. Оператором КТС и СНТ Ил-96 на данный момент является «Аэрофлот» (сразу после приобретения тренажеры были сданы в аренду авиакомпании сроком на 1 год), которое, в свою очередь, сдает их в сухую аренду эксплуатантам самолета Ил-96 – а/к «Cubana de Aviacion», Специальному летному отряду «Россия» - и получает прибыль. В 2016 году Общество планирует самостоятельно привлечь еще одного эксплуатанта самолета – Объединенный авиационный отряд ФСБ России (ОАОСН ФСБ), таким образом, к моменту окончания договора аренды между ООО «ИЭМ» и ПАО «Аэрофлот» у Общества сформируется значительный пул арендаторов КТС Ил-96, который обеспечит дополнительный источник доходов в ближайшие годы.

8. Корпоративное управление.

Состав органов управления Общества:

- Общее собрание акционеров
- Совет директоров
- Единоличный исполнительный орган – Генеральный директор.

8.1. Общее собрание акционеров

В 2015 году Обществом были подготовлены и проведены:

8.1.1. Одно годовое общее собрание акционеров 29.06.2015 года (протокол № 88) с повесткой дня:

1. Утверждение Годового отчета Общества за 2014 год.
2. Утверждение Годовой бухгалтерской отчетности Общества за 2014 финансовый год.
3. Распределение прибыли и убытков Общества по результатам 2014 финансового года.
4. О вознаграждении членов Совета директоров и Ревизионной комиссии.
5. Избрание членов Совета директоров Общества.
6. Избрание членов Ревизионной комиссии Общества.
7. Утверждение аудитора Общества.
8. Об утверждении «Положения о порядке выплаты вознаграждения и компенсации расходов членам Совета директоров и членам Ревизионной комиссии ОАО «Ильюшин Финанс Ко.» в новой редакции.
9. Об одобрении сделки, в совершении которой имеется заинтересованность, – договора купли-продажи воздушных судов Ил-96-400Т заводские номера 97693201001 и 97693201003 между ПАО «ОАК» и ОАО «ИФК».
10. Об одобрении сделки, в совершении которой имеется заинтересованность, – дополнительного соглашения к кредитному договору №630кл/13 от 27.08.2013г. между ОАО «ИФК» и АО АКБ «Новикомбанк».
11. Об одобрении сделки – дополнительного соглашения №4 к кредитному договору №5159 от 29.10.2009г. между ОАО «ИФК» и ОАО «Сбербанк России» об открытии невозобновляемой кредитной линии, ранее одобренному в качестве сделки, в совершении которой имелась заинтересованность.

и три внеочередных общих собраний акционеров:

8.1.2. 31.03.2015 года (протокол № 87) по инициативе Совета директоров в заочной форме с повесткой дня:

1. Об одобрении сделки, в совершении которой имеется заинтересованность, – дополнительного соглашения к кредитному договору №630кл/13 от 27.08.2013г. между ОАО «ИФК» и АО АКБ «Новикомбанк».

8.1.3. 10.09.2015 года (протокол № 89) по инициативе Совета директоров в заочной форме с повесткой дня:

1. Об одобрении сделки, в совершении которой имеется заинтересованность, – дополнительного соглашения к кредитному договору 153клв/12 от 30.03.2012г. между ОАО «ИФК» и АО АКБ «Новикомбанк».
2. Об одобрении сделки, в совершении которой имеется заинтересованность, – последующего залога воздушного судна Ан-124-100 и 4-х двигателей Д-18-Т и последующего залога вертолета AW109SP, в обеспечение обязательств ООО «ИФК Эссет Менеджмент» по кредитным договорам №922клв/12 от 29.12.2012 и №923клв/12 от 29.12.2012, заключенным с АО АКБ «Новикомбанк».
3. Об одобрении сделки, в совершении которой имеется заинтересованность, - дополнительного соглашения №1 к договору №ОСН/232 от 30.09.2014г. между ОАО «ИФК» и ПАО «ОАК» о купле-продаже воздушного судна Ил-96-400Т заводской номер 97693201002.

8.1.4. 07.10.2015 года (протокол № 90) по инициативе Совета директоров в заочной форме с повесткой дня:
1. Об одобрении сделок, в совершении которых имеется заинтересованность, - договоров между ОАО «ИФК» и АО АКБ «НОВИКОМБАНК».
2. Об одобрении сделки, в совершении которой имеется заинтересованность, – дополнительных соглашений (Дополнение №1) к кредитным соглашениям №110100/1107 от 30.07.2010 года, №110100/1108 от 05.08.2010 года, №110100/1109 от 11.08.2010 года, №110100/1110 от 18.08.2010 года, № 110100/1111 от 25.10.2010 года, №110100/1112 от 01.02.2011 года заключенных между ОАО «ИФК» и ГК Внешэкономбанк.

8.2. Совет директоров

В таблице 2.1 представлен состав Совета директоров Общества с датой избрания в состав и краткие сведения о каждом члене. В течение 2015 года в состав Совета директоров Общества входили:

Таблица 8-1. Состав Совета директоров Общества

Ф.И.О. члена Совета директоров	Дата избрания в состав Совета директоров	Сведения о месте основной работы и должности
Деркач Андрей Германович	с 25.06.2014г. и с 29.06.2015г.	Начальник Управления активов транспорта и связи ООО «ВЭБ Капитал»
Елисеев Дмитрий Анатольевич	с 29.06.2015г.	Вице-президент по экономике и финансам ОАО «ОАК»
Коносов Сергей Николаевич	с 25.06.2014г. и с 29.06.2015г.	Директор по корпоративным и имущественным отношениям ОАО «ОАК»
Лягушкин Александр Викторович	с 25.06.2014г. по 29.06.2015г.	Директор Дирекции программ гражданской авиации ОАО «ОАК»
Прутковский Василий Борисович	с 29.06.2015г.	Старший вице-президент – Исполнительный директор ОАО «Корпорация «Иркут»
Рубцов Александр Иванович	с 25.06.2014г. и с 29.06.2015г.	Генеральный директор ОАО «Ильюшин Финанс Ко».
Слюсарь Юрий Борисович	с 29.06.2015г.	Президент ОАО «ОАК»
Соловьев Дмитрий Борисович	с 25.06.2014г. и с 29.06.2015г.	Заместитель генерального директора ООО «ВЭБ Капитал»
Сухолинский Павел Романович	с 25.06.2014г. и с 29.06.2015г.	Директор Юридического департамента ОАО «ОАК»
Туляков Александр Владимирович	с 25.06.2014г. и с 29.06.2015г.	Исполнительный вице-президент ОАО «ОАК»
Удод Александр Петрович	с 25.06.2014г. по 29.06.2015г.	Первый заместитель генерального директора ООО «ВЭБ Капитал»
Чириков Владимир Львович	с 25.06.2014г. по 29.06.2015г.	Вице-президент по экономике и финансам ОАО «ОАК»

29 июня 2015 года на годовом общем собрании акционеров Совет директоров ОАО «ИФК» избран в следующем составе:

1. Слюсарь Юрий Борисович, Председатель Совета директоров - Президент ПАО «ОАК».

Родился 20 июля 1974 года в г. Ростов-на-Дону

В 1996 г. окончил Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова

Кандидат экономических наук.

Должности, занимаемые последние 5 лет по основному месту работы:

2009-2010гг. – помощник Министра промышленности и торговли РФ.

2010-2012гг. – директор Департамента авиационной промышленности Минпромторга России.
2012-2015гг. – заместитель Министра промышленности и торговли РФ.
с 2015 г. – Президент ПАО "ОАК".
Доля принадлежащих акций ОАО «ИФК» - нет.

2. Соловьев Дмитрий Борисович, Заместитель председателя Совета директоров. Заместитель генерального директора ООО «ВЭБ Капитал»

Родился 5 августа 1964 года в г.Москве.
В 1986 году окончил Московский финансовый институт.
Должности, занимаемые последние 5 лет по основному месту работы:
2000-2010 гг. – Заместитель, Первый заместитель Председателя Правления АКБ «Национальный резервный банк» (ОАО).
с 2010 года – Заместитель генерального директора ООО «ВЭБ Капитал»
Доля принадлежащих акций ОАО «ИФК» - нет.

3. Деркач Андрей Германович, член Совета директоров. Начальник Управления активов транспорта и связи ООО «ВЭБ Капитал».

Родился 24 октября 1957 года в г.Москве.
В 1980 году окончил Московский авиационный институт им.С.Орджоникидзе.
В 1989 году окончил Высшие экономические курсы при Госплане СССР.
В 2000 году окончил Академию народного хозяйства при Правительстве РФ.
Кандидат технических наук.
Должности, занимаемые последние 5 лет по основному месту работы:
2007-2010 гг. – заместитель генерального директора ОАО «ИФК»;
с 2010г.– заместитель начальника Управления промышленных активов, начальник Управления активов транспорта и связи ООО «ВЭБ Капитал».
Доля принадлежащих акций ОАО «ИФК» - нет.

4. Елисеев Дмитрий Анатольевич, член Совета директоров. Вице-президент по экономике и финансам ПАО «ОАК»

Родился 25 июля 1969 года.
В 1992 году окончил МГТУ им. Н.Э.Баумана
В 2008 году окончил РЭА им. Плеханова
В 2009 оду окончил Русскую школу управления РЭА им. Плеханова.
Должности, занимаемые последние 5 лет по основному месту работы:
2008-2010гг. – Заместитель генерального директора ЗАО «Корпорация «ФАЗОТРОН» НИИ радиостроения»,
2010-100 гг. – Финансовый директор ООО «УК группы «Энвижн»,
2011-2015 гг. – Директор департамента корпоративных финансов и отношений с инвесторами, вице-президент по экономике и финансам ПАО «ОАК».

Доля принадлежащих акций ОАО «ИФК» - нет.

5. Коносов Сергей Николаевич, член Совета директоров.
Директор по корпоративным и имущественным отношениям ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация».

Родился 31 мая 1976 года в г. Кокчетав Казахская ССР.
В 1998 г. и в 2006г. окончил Ульяновский государственный университет (два высших образования по разным специальностям).
Должности, занимаемые последние 5 лет по основному месту работы:
с 2009г. – Директор Департамента корпоративного управления, Директор по корпоративному управлению, Директор по корпоративным и имущественным отношениям ПАО «ОАК».
Доля принадлежащих акций ОАО «ИФК» - нет.

6. Прутковский Василий Борисович, член Совета директоров.
Старший вице-президент – Исполнительный директор ОАО «Корпорация «Иркут»

Родился 1 ноября 1955 года в г.Химки Московской области.
В 1978 году окончил Московский энергетический институт.
В 1998 году окончил Институт бизнеса и делового администрирования Академии народного хозяйства при Правительстве РФ.
Должности, занимаемые последние 5 лет по основному месту работы:
2007-2011гг. – директор Департамента корпоративного управления, вице-президент по корпоративному развитию и управлению ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация».
с 2011г. - старший вице-президент – исполнительный директор ОАО «НПК «ИРКУТ».
Доля принадлежащих акций ОАО «ИФК» - нет.

7. Рубцов Александр Иванович, член Совета директоров.
Генеральный директор ОАО «ИФК».

Родился 3 января 1958 года в г.Москве.
В 1980 году окончил МГИМО МИД СССР.
Кандидат экономических наук.
Должности, занимаемые последние 5 лет по основному месту работы:
с 1999г. – генеральный директор ОАО «ИФК».
Доля принадлежащих акций ОАО «ИФК» - 8500 обыкновенных акций (3,14%).
Сделок по приобретению и/или отчуждению акций ОАО «ИФК» в течение отчетного периода не осуществлял.

8. Сухолинский Павел Романович, член Совета директоров.
Директор Юридического департамента ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация».

Родился в 1977 году.
В 1999 год окончил Московский государственный университет им.М.В.Ломоносова
Должности, занимаемые последние 5 лет по основному месту работы:
2010-2015гг.– директор Юридического департамента ПАО «ОАК»
с 2015 г. - Директор по юридическим вопросам ООО «Инвестиционная компания "АРГО"»
Доля принадлежащих акций ОАО «ИФК» - нет.

9. Туляков Александр Владимирович, член Совета директоров.
Исполнительный вице-президент ПАО «ОАК».

Родился 7 сентября 1971 года в Москве.
В 2001 году окончил Высшую школу приватизации и предпринимательства
В 2003 году окончил Институт экономики и финансов «Синергия»".
Должности, занимаемые последние 5 лет по основному месту работы:
с 2008 г. - директор Департамента управления собственностью, Вице-президент,
Исполнительный вице-президент ПАО «ОАК»

В избранный 25 июня 2015г. Совет директоров не вошли следующие члены Совета директоров, работавшие в нем в отчетный период с 1.01.2015г. по 28.06.2015г.:

1. Лягушкин Александр Викторович, член Совета директоров.
Директор Департамента подготовки и развития персонала ОАО «ОРКК».

Родился 8 августа 1963 года в г.Москве.
В 1986 году окончил Московский авиационный институт им.С.Орджоникидзе.
Должности, занимаемые последние 5 лет по основному месту работы:
2008-2014 гг. – директор программы, директор Дирекции программ гражданской авиации ОАО «ОАК».
с 2014г. - директор Департамента подготовки и развития персонала ОАО «ОРКК»
Доля принадлежащих акций ОАО «ИФК» - нет.

2. Удод Александр Петрович, член Совета директоров.

Родился 18 марта 1971 года в г. Обухов Киевской области Украинской ССР.
В 1994 году окончил Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова.
В 2000 году окончил Дипломатическую академию МИД России.
Должности, занимаемые последние 5 лет по основному месту работы:
2000-2010гг. – вице-президент АКБ НРБанк (ОАО).
2010-2015гг. – директор Финансового департамента, Заместитель генерального директора,
Первый заместитель генерального директора ООО «ВЭБ Капитал».
Доля принадлежащих акций ОАО «ИФК» - нет.

3. Чириков Владимир Львович, член Совета директоров.

Родился 16 июля 1952 года в г.Москве.
В 1974 году окончил Московский технологический институт легкой промышленности.
Должности, занимаемые последние 5 лет по основному месту работы:
2009-2011гг. - Старший вице-президент, Исполнительный директор ОАО «НПК «ИРКУТ»
2011-2014гг. - Вице-президент ОАО «ОАК» по экономике и финансам
Доля принадлежащих акций ОАО «ИФК» - нет.

Специализированных комитетов при Совете директоров Общество не имеет.

Деятельность Совета Директоров Общества в отчетном периоде оценивается как высокопрофессиональная и квалифицированная.

В 2015 г. решением годового собрания акционеров членам Совета директоров и членам Ревизионной комиссии, принявшим активное участие в деятельности Общества в 2014 году, выплачено вознаграждение в размере 16 000 000,00 (Шестнадцать миллионов) рублей 00 копеек.

8.3. Заседания, проведенные Советом директоров за отчетный период

Таблица 8-2. Повестки дня на заседаниях Совета директоров в 2014 году

Дата заседания и номер протокола	Вопросы повестки дня
1. 20.02.2015г. ПРОТОКОЛ № 158	1. Рассмотрение поступивших от акционеров предложений к годовому Общему собранию акционеров ОАО «ИФК».
2. 24.02.2015г. ПРОТОКОЛ № 159	1. О внесении дополнительного вклада участника ООО «ИФК Эссет Менеджмент». 2. Об одобрении сделки, в совершении которой имеется заинтересованность, – дополнительного соглашения к кредитному договору №630кл/13 от 27.08.2013г. между ОАО «ИФК» и АО АКБ «Новикомбанк». 3. Об одобрении сделки, в совершении которой имеется заинтересованность, - кредитного договора между ОАО «ИФК» и АО АКБ «Новикомбанк». 4. Об одобрении сделки, в совершении которой имеется заинтересованность, – дополнительного соглашения к кредитному договору №515клв/13 от 31.07.2013г. между ОАО «ИФК» и АО АКБ «Новикомбанк». 5. О созыве внеочередного Общего собрания акционеров Общества. 6. Утверждение повестки дня внеочередного Общего собрания акционеров Общества. 7. Определение даты составления списка лиц, имеющих право на участие во внеочередном Общем собрании акционеров Общества, и другие вопросы, связанные с подготовкой и проведением внеочередного Общего собрания акционеров Общества.
3. 13.03.2015г. ПРОТОКОЛ № 160	1. Об одобрении сделки, в совершении которой имеется заинтересованность, – договора №775.0204.07.14-328 «О предоставлении стоянки и ТО при хранении ВС Ту-204-300» от 15.07.2014г. между ЗАО «ЦТО и РАТ «Авиасервис» и ОАО «ИФК» и дополнительных соглашений к нему. 2. Об одобрении сделки, в совершении которой имеется заинтересованность, – договора хранения имущества №462/2 от 01.10.2014г. между ЗАО «Авиастар-СП» и ОАО «ИФК». 3. Об одобрении сделки, в совершении которой имеется заинтересованность, – дополнительных соглашений к договору №775.64020.11.13-279 «О техническом обслуживании и доработках ВС Ту-204-100 сер. №64020» между ЗАО «ЦТО и РАТ «Авиасервис» и ОАО «ИФК». 4. Об одобрении сделки, в совершении которой имеется заинтересованность, – договора №403.0204.08.14-043 от 02.10.2014г. между ЗАО «Авиастар-СП» и ОАО «ИФК». 5. Об одобрении сделки, в совершении которой имеется заинтересованность, – договора хранения от 01.10.2014г. между ОАО «ИФК» и ЗАО «Авиастар-СП». 6. Об одобрении сделки, в совершении которой имеется заинтересованность, – кредитного договора, заключаемого между ОАО

	«ИФК» и ЗАО «Росэксимбанк».
4. 27.05.2015г. ПРОТОКОЛ № 161	1. Об исполнении бюджета Общества за 2014 год. 2. Об исполнении бюджета Общества за 1-й квартал 2015 года и утверждение бюджета Общества на 2015 год. 3. Предварительное утверждение Годовой бухгалтерской отчетности Общества за 2014 финансовый год. 4. Предварительное утверждение Годового отчета Общества за 2014 год. 5. Выработка рекомендаций годовому Общему собранию акционеров Общества по распределению прибыли Общества по результатам 2014 финансового года, по размеру дивидендов и порядку их выплаты, по вознаграждению членов Совета директоров и Ревизионной комиссии. 6. О кандидатуре аудитора Общества на 2015 финансовый год. 7. Об одобрении сделки, в совершении которой имеется заинтересованность, – дополнительного соглашения к кредитному договору №630кл/13 от 27.08.2013г. между ОАО «ИФК» и АО АКБ «Новикомбанк». 8. Об одобрении сделки – дополнительного соглашения №4 к договору № 5159 от 29.10.2009 между ОАО «ИФК» и ОАО «Сбербанк России» об открытии невозобновляемой кредитной линии, ранее одобренному в качестве сделки, в совершении которой имелась заинтересованность. 9. Об одобрении сделки, в совершении которой имеется заинтересованность, – договора уступки прав требований между ОАО «ИФК» и ООО «ИФК Эссет Менеджмент». 10. Об одобрении сделки, в совершении которой имеется заинтересованность, - договора уступки прав требований от 28 апреля 2015 г. между ОАО «ИФК» и ОАО «Аэрофлот». 11. Об одобрении сделки, в совершении которой имеется заинтересованность, – договора купли-продажи воздушных судов Ил-96-400Т заводские номера 97693201001 и 97693201003 между ПАО «ОАК» и ОАО «ИФК». 12. О созыве годового Общего собрания акционеров Общества. 13. Утверждение повестки дня годового Общего собрания акционеров Общества. 14. Определение даты составления списка лиц, имеющих право на участие в годовом Общем собрании акционеров, и другие вопросы, связанные с подготовкой и проведением годового Общего собрания акционеров Общества. 15. О новой редакции «Положения о порядке выплаты вознаграждения и компенсации расходов членам Совета директоров и членам Ревизионной комиссии ОАО «ИФК». 16. О премировании работников Общества по результатам деятельности Общества за 2014 год.
5. 05.08.2015г. ПРОТОКОЛ № 162	1. Избрание Председателя Совета директоров. 2. Избрание Заместителя председателя Совета директоров. 3. Отчет об исполнении бюджета Общества за первое полугодие 2015 года. 4. Утверждение плана работы Совета директоров Общества на период до годового Общего собрания акционеров по итогам 2015 года. 5. Об участии в АО «Ред Вингс». 6. Определение размера оплаты услуг аудитора Общества ЗАО «КПМГ». 7. Об одобрении сделок, в совершении которых имеется заинтересованность, - соглашений между ОАО «ИФК» и АО АКБ «Новикомбанк».

	8. Об одобрении сделок, в совершении которых имеется заинтересованность, - договоров между ОАО «ИФК» и ПАО «Туполев». 9. Об одобрении сделки, в совершении которой имеется заинтересованность, - дополнительного соглашения №1 к договору №ОСН/232 от 30.09.2014г. между ОАО «ИФК» и ПАО «ОАК» о купле-продаже воздушного судна Ил-96-400Т заводской номер 97693201002. 10. О созыве внеочередного Общего собрания акционеров Общества. 11. Утверждение повестки дня внеочередного Общего собрания акционеров Общества. 12. Определение даты составления списка лиц, имеющих право на участие во внеочередном Общем собрании акционеров Общества, и другие вопросы, связанные с подготовкой и проведением внеочередного Общего собрания акционеров Общества.
6. 04.09.2015г. ПРОТОКОЛ № 163	1. Об одобрении взаимосвязанных сделок, в совершении которых имеется заинтересованность, - договора залога прав требования выручки и договоров последующего залога прав требования выручки между ОАО «ИФК» и АО АКБ «НОВИКОМБАНК». 2. Об одобрении сделки, в совершении которой имеется заинтересованность, – дополнительных соглашений (Дополнение №1) к кредитным соглашениям №110100/1107 от 30.07.2010 года, №110100/1108 от 05.08.2010 года, №110100/1109 от 11.08.2010 года, №110100/1110 от 18.08.2010 года, № 110100/1111 от 25.10.2010 года, №110100/1112 от 01.02.2011 года заключенных между ОАО «ИФК» и ГК Внешэкономбанк». 3. О созыве внеочередного Общего собрания акционеров Общества. 4. Утверждение повестки дня внеочередного Общего собрания акционеров Общества. 5. Определение даты составления списка лиц, имеющих право на участие во внеочередном Общем собрании акционеров Общества, и другие вопросы, связанные с подготовкой и проведением внеочередного Общего собрания акционеров Общества.
7. 25.11.2015г. ПРОТОКОЛ № 164	1. Отчет по исполнению бюджета ОАО «Ильюшин Финанс Ко.» за 9 месяцев 2015 года. 2. О мерах, предпринимаемых менеджментом Общества по хеджированию финансовых рисков, связанных с колебаниями валютного курса. 3. О сделках поручительства между АО АКБ «Новикомбанк» и ОАО «ИФК». 4. Об одобрении сделки, в совершении которой имеется заинтересованность, – договора уступки прав требований между ОАО «ИФК» и ООО «ИФК Эссет Менеджмент». 5. Информация Совету директоров о финансово-экономических параметрах сделки по продаже Ил-96-400ВПУ. 6. О созыве внеочередного Общего собрания акционеров Общества. 7. Утверждение повестки дня внеочередного Общего собрания акционеров Общества. 8. Определение даты составления списка лиц, имеющих право на участие во внеочередном Общем собрании акционеров Общества, и другие вопросы, связанные с подготовкой и проведением внеочередного Общего собрания акционеров Общества.
8. 25.12.2015г. ПРОТОКОЛ № 165	1. Об урегулировании задолженности АО «Ред Вингс» перед ОАО «ИФК». 2. Об участии в АО «Ред Вингс».

3. Об одобрении Соглашения акционеров АО «Ред Вингс».
4. Об утверждении бюджета Общества на 2016 год.
5. Об изменении юридического адреса Общества.
6. Об одобрении сделки, в совершении которой имеется заинтересованность, – Договора об ипотеке (залоге недвижимости) № 153ди/15 между ОАО «ИФК» и АО АКБ «НОВИКОМБАНК».
7. Об одобрении сделки, в совершении которой имеется заинтересованность, – Договора залога оборудования № 153зо-3/12 между ОАО «ИФК» и АО АКБ «НОВИКОМБАНК».
8. О сделках поручительства между АО АКБ «НОВИКОМБАНК» и ОАО «ИФК».
9. О созыве внеочередного Общего собрания акционеров Общества.
10. Утверждение повестки дня внеочередного Общего собрания акционеров Общества.
11. Определение даты составления списка лиц, имеющих право на участие во внеочередном Общем собрании акционеров Общества, и другие вопросы, связанные с подготовкой и проведением внеочередного Общего собрания акционеров Общества.

Член Совета директоров А.И. Рубцов в течение отчетного периода владел 8’500 акциями Общества (3,14%). Остальные члены Совета директоров в течение отчетного периода акциями Общества не владели и сделок по приобретению или отчуждению акций Общества не совершали.

В рамках общей программы производственно-финансовой деятельности Общества в течение 2015г. не было сделок, относящихся к крупным.

Советом директоров были рассмотрены 33 сделки, которые в соответствии со статьей 81 ФЗ «Об акционерных обществах» относятся к разделу «сделки, в совершении которых имеется заинтересованность», из них:

- по 12 сделкам в связи с превышением цены сделки 2% текущей стоимости активов Общества советом директоров были определены цены (денежные оценки) сделок, а сами сделки и их существенные условия вынесены на общие собрания акционеров Общества;
- по 21 сделке, цена (денежная оценка) которых не превышала 2% текущей стоимости активов Общества, решение об одобрении принято на заседаниях Совета директоров Общества;

В связи с отсутствием чистой прибыли по итогам 2014 финансового года решением общего собрания акционеров Общества (Протокол № 88 от 29.06.2015г.) определено дивиденды по акциям Общества не выплачивать; убыток, полученный в 2014 финансовом году, за счет средств резервного фонда и добавочного капитала (эмиссионного дохода) не покрывать.

8.4. Исполнительный орган Общества.

Единоличным исполнительным органом Общества является генеральный директор – Рубцов Александр Иванович.

Рубцов Александр Иванович - 1958 года рождения, г. Москва,
выпускник МГИМО (факультет МЭО), кандидат экономических наук.

Трудовая деятельность:
1983 – 1985 – преподаватель МГИМО.
1985 – 1988 – заместитель генерального директора В/О Внештехника.
1988 – 1993 – генеральный директор СП «Внешконсульт».
1993 – 1997 – генеральный директор А/О «Внешконсульт Инвест Лтд.».
1997 – 1999 – заместитель председателя правления АКБ «Национальный резервный банк».
с 1999 по н/в – генеральный директор ОАО «Ильюшин Финанс Ко.».

Акционер ОАО «ИФК», владеющий 8’500 штук именных обыкновенных акций.

За исполнение должностных обязанностей в течение 2015 года генеральному директору Общества выплачивалась заработная плата в соответствии с трудовым договором (контрактом).

8.5. Ревизионная комиссия.

В соответствии с решением годового Общего собрания акционеров Общества, состоявшегося 29.06.2015 года, была избрана Ревизионная комиссия Общества в следующем составе:

1. **Гаврилова Наталья Александровна** – начальник Управления анализа и мониторинга Финансового департамента ООО «ВЭБ Капитал»;
2. **Котов Кирилл Сергеевич** - Менеджер сводного и экономического планирования Департамента экономики и сводного планирования ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация».
3. **Морозов Михаил Михайлович** – Директор Департамента корпоративного управления ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация»;
4. **Серышев Денис Анатольевич** - специалист Управления анализа и мониторинга активов ООО «ВЭБ Капитал»;
5. **Щукина Анна Евгеньевна** - Менеджер по внутреннему аудиту Департамента внутреннего аудита ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация».

По требованию акционера – ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация», владеющего 48,4% акций Общества в марте 2016 г. Ревизионная комиссия была переизбрана в следующем составе:

1. **Гаврилова Наталья Александровна** - Начальник Аналитического управления Корпоративной дирекции ООО «ВЭБ Капитал».
2. **Дьякова Елена Александровна** - Директор Дирекции внутреннего контроля ООО «ВЭБ Капитал».
3. **Малета** Елена Викторовна – Директор Департамента внутреннего аудита ПАО «ОАК».
4. **Морозов Михаил Михайлович** - Директор Департамента корпоративного управления ПАО «ОАК» .
5. **Пронин Павел Владимирович** – Руководитель направления по контрольно-ревизионной деятельности Департамента внутреннего аудита ПАО «ОАК».

Итоги работы Ревизионной комиссии Общества отражены в Акте проверки Ревизионной комиссией деятельности ОАО «Ильюшин Финанс Ко.» за 2015 год.

8.6. Сведения о соблюдении Обществом кодекса корпоративного поведения.

Общее собрание акционеров

№ п/п	Положение Кодекса корпоративного поведения	Соблюдается или не соблюдается	Примечание
1.	Извещение акционеров о проведении общего собрания акционеров не менее чем за 30 дней до даты его проведения независимо от вопросов, включенных в его повестку дня, если законодательством не предусмотрен больший срок	Да	В соответствии со статьей 52 ФЗ «Об акционерных обществах» и п.11.11 главы 11 Устава Общества не позднее чем за 20 дней
2.	Наличие у акционеров возможности знакомиться со списком лиц, имеющих право на участие в общем собрании акционеров, начиная со дня сообщения о проведении общего собрания акционеров и до закрытия очного общего собрания акционеров, а в случае заочного общего собрания акционеров – до даты окончания приема бюллетеней для голосования	Да	пункт 4.12 Положения о порядке проведения общего собрании акционеров Общества
3.	Наличие у акционеров возможности знакомиться с информацией (материалами), подлежащей предоставлению при подготовке к проведению общего собрания акционеров, посредством электронных средств связи, в том числе посредством сети Интернет	Да	Сайт Общества (www.ifc-leasing.com)
4.	Наличие у акционера возможности внести вопрос в повестку дня общего собрания акционеров или потребовать созыва общего собрания акционеров без предоставления выписки из реестра акционеров, если учет его прав на акции осуществляется в системе ведения реестра акционеров, а в случае, если его права на акции учитываются на счете депо, - достаточность выписки со счета депо для осуществления вышеуказанных прав	Да	Пункт 7.2.9. устава Общества и пункт 2.6 Положения о порядке проведения общего собрании акционеров Общества
5.	Наличие в уставе или внутренних документах акционерного общества требования об обязательном присутствии на общем собрании акционеров генерального директора, членов Совета директоров, членов Ревизионной комиссии и Аудитора акционерного общества	Нет	

6.	Обязательное присутствие кандидатов при рассмотрении на общем собрании акционеров вопросов об избрании членов Совета директоров, генерального директора, членов Ревизионной комиссии, а также вопроса об утверждении Аудитора акционерного общества	Нет	
7.	Наличие во внутренних документах акционерного общества процедуры регистрации участников общего собрания акционеров	Да	Пункт 11.13. устава Общества и пункты 7.1. - 7.6. Положения о порядке проведения общего собрании акционеров Общества

Совет директоров.

N п/п	Положение Кодекса корпоративного поведения	Соблюдается или не соблюдается	Примечание
8.	Наличие в Уставе акционерного общества полномочия Совета директоров по ежегодному утверждению финансово-хозяйственного плана акционерного общества	Да	подпункт 6 пункта 12.2 Устава Общества
9.	Наличие утвержденной Советом директоров процедуры управления рисками в акционерном обществе	Нет	Общество осуществляет управление рисками в процессе осуществления текущей деятельности.
10.	Наличие в уставе акционерного общества права Совета директоров принять решение о приостановлении полномочий генерального директора, назначаемого общим собранием акционеров	Нет	В соответствии с пунктом 3 статьи 69 ФЗ «Об акционерных обществах» право Совета директоров принять решение о приостановлении полномочий генерального директора может быть предусмотрено уставом Общества только если избрание генерального директора осуществляется общим собранием акционеров. Уставом Общества образование исполнительных органов отнесено к компетенции Совета директоров (подпункт 5 п. 12.2 Устава Общества)

11.	Наличие в уставе или внутренних документах акционерного общества требования о том, что при утверждении условий договоров с генеральным директором (управляющей организацией, управляющим) голос члена Совета директоров, являющегося генеральным директором, при подсчете голосов не учитываются	Нет	Член Совета директоров, являющийся генеральным директором, не голосует при утверждении трудового договора с генеральным директором
12.	Наличие в составе Совета директоров акционерного общества не менее 3 независимых директоров, отвечающих требованиям Кодекса корпоративного поведения	Нет	
13.	Отсутствие в составе Совета директоров акционерного общества лиц, которые признавались виновными в совершении преступлений в сфере экономической деятельности или преступлений против государственной власти, интересов государственной службы и службы в органах местного самоуправления или к которым применялись административные наказания за правонарушения в области предпринимательской деятельности или в области финансов, налогов и сборов, рынка ценных бумаг	Да	по имеющейся в Обществе информации
14.	Отсутствие в составе Совета директоров акционерного общества лиц, являющихся участником, Президентом (управляющим), членом органа управления или работником юридического лица, конкурирующего с акционерным обществом	Да	
15.	Наличие в уставе акционерного общества требования об избрании Совета директоров кумулятивным голосованием	Да	пункт 12.4 Устава Общества
16.	Наличие во внутренних документах акционерного общества обязанности членов Совета директоров воздерживаться от действий, которые приведут или потенциально способны привести к возникновению конфликта между их интересами и интересами акционерного общества, а в случае возникновения такого конфликта – обязанности раскрывать Совету директоров информацию об этом конфликте	Да	пункта 3.5 Положения о Совете директоров Общества
17.	Наличие во внутренних документах акционерного общества обязанности членов Совета директоров письменно уведомлять Совет директоров о намерении совершить сделки с ценными бумагами акционерного общества, членами Совета директоров которого они являются, или его дочерних (зависимых) обществ, а также раскрывать информацию о совершенных ими сделках с такими ценными бумагами	Нет	

18.	Наличие во внутренних документах акционерного общества требования о проведении заседаний Совета директоров не реже одного раза в шесть недель	Нет	в соответствии с пунктом 6.1 Положения о Совете директоров Общества, заседания Совета директоров проводятся не реже 1 раза в квартал
19.	Проведение заседаний Совета директоров акционерного общества в течение года, за который составляется годовой отчёт акционерного общества, с периодичностью не реже одного раза в шесть недель	Да	
20.	Наличие во внутренних документах акционерного общества порядка проведения заседаний Совета директоров	Да	статья 8 Положения о Совете директоров Общества
21.	Наличие во внутренних документах акционерного общества положения о необходимости одобрения Советом директоров сделок акционерного общества на сумму 10 и более процентов стоимости активов общества, за исключением сделок, совершаемых в процессе обычной хозяйственной деятельности	Нет	подпункт 15 пункта 12.2 Устава Общества предусматривает одобрение Советом директоров крупных сделок на сумму от 25 и более процентов балансовой стоимости активов общества
22.	Наличие во внутренних документах акционерного общества права членов Совета директоров на получение от исполнительных органов и руководителей основных структурных подразделений акционерного общества информации, необходимой для осуществления своих функций, а также ответственности за не предоставление такой информации	Да	Пункта 3.1. Положения о Совете директоров Общества, (ответственность за не предоставление информации внутренними документами Общества не предусмотрена и наступает в соответствии с действующим законодательством).
23.	Наличие комитета Совета директоров по стратегическому планированию или возложение функций указанного комитета на другой комитет (кроме комитета по аудиту и комитета по кадрам и вознаграждениям)	Нет	
24.	Наличие комитета Совета директоров (комитета по аудиту), который рекомендует Совету директоров аудитора акционерного общества и взаимодействует с ним и Ревизионной комиссией акционерного общества	Нет	Совет директоров определяет аудитора Общества путем выбора из нескольких представленных кандидатур и предложенных ими условий
25.	Наличие в составе комитета по аудиту только независимых и неисполнительных директоров	Нет	комитет не создан
26.	Осуществление руководства комитетом по аудиту независимым директором	Нет	комитет не создан
27.	Наличие во внутренних документах акционерного общества права доступа всех членов комитета по аудиту к любым документам и информации акционерного общества при условии неразглашения ими конфиденциальной	Нет	комитет не создан

информации

28.	Создание комитета Совета директоров (комитета по кадрам и вознаграждениям), функцией которого является определение критериев подбора кандидатов в члены Совета директоров и выработка политики акционерного общества в области вознаграждения	Нет	
29.	Создание комитета Совета директоров по рискам или возложение функций указанного комитета на другой комитет (кроме комитета по аудиту и комитета по кадрам и вознаграждениям)	Нет	
30.	Создание комитета Совета директоров по урегулированию корпоративных конфликтов или возложение функций указанного комитета на другой комитет (кроме комитета по аудиту и комитета по кадрам и вознаграждениям)	Нет	
31.	Отсутствие в составе комитета по урегулированию корпоративных конфликтов должностных лиц акционерного общества	Нет	комитет не создан
32.	Осуществление руководства комитетом по урегулированию корпоративных конфликтов независимым директором	Нет	комитет не создан
33.	Наличие утвержденных Советом директоров внутренних документов акционерного общества, предусматривающих порядок формирования и работы комитетов Совета директоров	Нет	
34.	Наличие в уставе акционерного общества порядка определения кворума Совета директоров, позволяющего обеспечивать обязательное участие независимых директоров в заседаниях.	Нет	Отсутствие независимых директоров

Исполнительные органы

N п/п	Положение Кодекса корпоративного поведения	Соблюдается или не соблюдается	Примечание
35.	Наличие коллегиального исполнительного органа (правления) акционерного общества	Нет	Руководство Обществом осуществляется единоличным исполнительным органом (генеральным директором)

36.	Наличие в уставе или внутренних документах акционерного общества положения о необходимости одобрения правлением сделок с недвижимостью, получения акционерным обществом кредитов, если указанные сделки не относятся к крупным сделкам и их совершение не относится к обычной хозяйственной деятельности акционерного общества	Нет	Отсутствие правления
37.	Отсутствие в составе исполнительных органов лиц, являющихся участником, генеральным директором (управляющим), членом органа управления или работником юридического лица, конкурирующего с акционерным обществом	Да	Руководство Обществом осуществляется единоличным исполнительным органом (генеральным директором)
38.	Отсутствие в составе исполнительных органов акционерного общества лиц, которые признавались виновными в совершении преступлений в сфере экономической деятельности или преступлений против государственной власти, интересов государственной службы и службы в органах местного самоуправления или к которым применялись административные наказания за правонарушения в области предпринимательской деятельности или в области финансов, налогов и сборов, рынка ценных бумаг. Если функции единоличного исполнительного органа выполняются управляющей организацией или управляющим - соответствие Президента и членов правления управляющей организации либо управляющего требованиям, предъявляемым к Президенту и членам правления акционерного общества	Да	Руководство Обществом осуществляется единоличным исполнительным органом (генеральным директором)
39.	Наличие в уставе или внутренних документах акционерного общества запрета управляющей организации (управляющему) осуществлять аналогичные функции в конкурирующем обществе, а также находиться в каких-либо иных имущественных отношениях с акционерным обществом, помимо оказания услуг управляющей организации (управляющего)	Нет	Руководство Обществом осуществляется единоличным исполнительным органом (генеральным директором)
40.	Наличие во внутренних документах АО обязанности исполнительных органов воздерживаться от действий, которые приведут или потенциально способны привести к возникновению конфликта между их интересами и интересами акционерного общества, а в случае возникновения такого конфликта – обязанности информировать об этом Совет директоров	Да	Руководство Обществом осуществляется единоличным исполнительным органом (генеральным директором)
41.	Наличие в уставе или внутренних документах акционерного общества критериев отбора управляющей организации (управляющего)	Нет	

42.	Установление в договорах, заключаемых акционерным обществом с генеральным директором, ответственности за нарушение положений об использовании конфиденциальной и служебной информации	Да	

Секретарь общества

N п/п	Положение Кодекса корпоративного поведения	Соблюдается или не соблюдается	Примечание
43.	Наличие в акционерном обществе специального должностного лица (секретаря общества), задачей которого является обеспечение соблюдения органами и должностными лицами акционерного общества процедурных требований, гарантирующих реализацию прав и законных интересов акционеров общества	Да	Статья 5 Положения о Совете директоров Общества
44.	Наличие в уставе или внутренних документах акционерного общества порядка назначения (избрания) секретаря общества и обязанностей секретаря общества	Да	Статья 5 Положения о Совете директоров Общества
45.	Наличие в уставе акционерного общества требований к кандидатуре секретаря общества	Нет	

Существенные корпоративные действия

N п/п	Положение Кодекса корпоративного поведения	Соблюдается или не соблюдается	Примечание
46.	Наличие в уставе или внутренних документах акционерного общества требования об одобрении крупной сделки до ее совершения	Да	подпункт 16 пункта 12.2 и пункт 17.1 Устава Общества
47.	Обязательное привлечение независимого оценщика для оценки рыночной стоимости имущества, являющегося предметом крупной сделки	Да	Оценщик привлекается по сделкам, выходящим за рамки общей хозяйственной деятельности, как правило при заключении кредитных договоров
48.	Наличие в уставе акционерного общества запрета на принятие при приобретении крупных пакетов акций акционерного общества (поглощении) каких-либо действий, направленных на защиту интересов исполнительных органов (членов этих органов) и членов Совета директоров акционерного общества, а также ухудшающих положение акционеров по сравнению с существующим (в частности, запрета на принятие Советом директоров до окончания предполагаемого срока приобретения акций решения о выпуске дополнительных акций, о выпуске ценных бумаг, конвертируемых в акции, или ценных бумаг, предоставляющих право приобретения акций общества, даже если право принятия такого решения предоставлено ему уставом)	Нет	
49.	Наличие в уставе акционерного общества требования об обязательном привлечении независимого оценщика для оценки текущей рыночной стоимости акций и возможных изменений их рыночной стоимости в результате поглощения	Нет	Оценка производится ежегодно, а также при проведении дополнительной эмиссии акций
50.	Отсутствие в уставе акционерного общества освобождения приобретателя от обязанности предложить акционерам продать принадлежащие им обыкновенные акции общества (эмиссионные ценные бумаги, конвертируемые в обыкновенные акции) при поглощении	Да	
51.	Наличие в уставе или внутренних документах акционерного общества требования об обязательном привлечении независимого оценщика для определения соотношения конвертации акций при реорганизации	Нет	

Раскрытие информации

N п/п	Положение Кодекса корпоративного поведения	Соблюдается или не соблюдается	Примечание
52.	Наличие утвержденного Советом директоров внутреннего документа, определяющего правила и подходы акционерного общества к раскрытию информации (Положения об информационной политике)	Нет	Информация раскрывается в соответствии с Приказом ФСФР от 10 октября 2006 г. N 06-117/пз-н
53.	Наличие во внутренних документах акционерного общества требования о раскрытии информации, о целях размещения акций, о лицах, которые собираются приобрести размещаемые акции, в том числе крупный пакет акций, а также о том, будут ли высшие должностные лица акционерного общества участвовать в приобретении размещаемых акций общества	Нет	
54.	Наличие во внутренних документах акционерного общества перечня информации, документов и материалов, которые должны предоставляться акционерам для решения вопросов, выносимых на общее собрание акционеров	Да	Статья 4 Положения о порядке проведения общего собрании акционеров Общества
55.	Наличие у акционерного общества веб-сайта в сети Интернет и регулярное раскрытие информации об акционерном обществе на этом веб-сайте	Да	www.ifc-leasing.com.
56.	Наличие во внутренних документах акционерного общества требования о раскрытии информации о сделках акционерного общества с лицами, относящимися в соответствии с уставом к высшим должностным лицам акционерного общества, а также о сделках акционерного общества с организациями, в которых высшим должностным лицам акционерного общества прямо или косвенно принадлежит 20 и более процентов уставного капитала акционерного общества или на которые такие лица могут иным образом оказать существенное влияние	Нет	Информация раскрывается в соответствии с Приказом ФСФР от 10 октября 2006 г. N 06-117/пз-н, п.8.6
57.	Наличие утвержденного Советом директоров внутреннего документа по использованию существенной информации о деятельности акционерного общества, акциях и других ценных бумагах общества, и сделках с ними, которая не является общедоступной и раскрытие которой может оказать существенное влияние на рыночную стоимость акций и других ценных бумаг акционерного общества	Нет	

Контроль за финансово-хозяйственной деятельностью

N п/п	Положение Кодекса корпоративного поведения	Соблюдается или не соблюдается	Примечание
58.	Наличие утвержденных Советом директоров процедур внутреннего контроля за финансово-хозяйственной деятельностью акционерного общества	Нет	Общество осуществляет внутренний контроль за финансово-хозяйственной деятельностью. Контроль осуществляется структурными подразделениями Общества и Ревизионной комиссией
59.	Наличие специального подразделения акционерного общества, обеспечивающего соблюдение процедур внутреннего контроля (контрольно-ревизионной службы)	Нет	Функции контрольно-ревизионной службы осуществляет служба заместителя генерального директора по экономике и финансам
60.	Отсутствие в составе контрольно-ревизионной службы лиц, которые признавались виновными в совершении преступлений в сфере экономической деятельности или преступлений против государственной власти, интересов государственной службы и службы в органах местного самоуправления или к которым применялись административные наказания за правонарушения в области предпринимательской деятельности или в области финансов, налогов и сборов, рынка ценных бумаг	Нет	Отсутствует контрольно-ревизионная служба
61.	Отсутствие в составе контрольно-ревизионной службы лиц, входящих в состав исполнительных органов акционерного общества, а также лиц, являющихся участниками, Президентом (управляющим), членами органов управления или работниками юридического лица, конкурирующего с акционерным обществом	Нет	Отсутствует контрольно-ревизионная служба
62.	Наличие во внутренних документах акционерного общества срока представления в контрольно-ревизионную службу документов и материалов для оценки проведенной финансово-хозяйственной операции, а также ответственности должностных лиц и работников акционерного общества за их непредставление в указанный срок	Нет	Отсутствует контрольно-ревизионная служба
63.	Наличие во внутренних документах акционерного общества обязанности контрольно-ревизионной службы сообщать о выявленных нарушениях комитету по аудиту, а в случае его отсутствия - Совету директоров	Нет	Отсутствует контрольно-ревизионная служба

акционерного общества

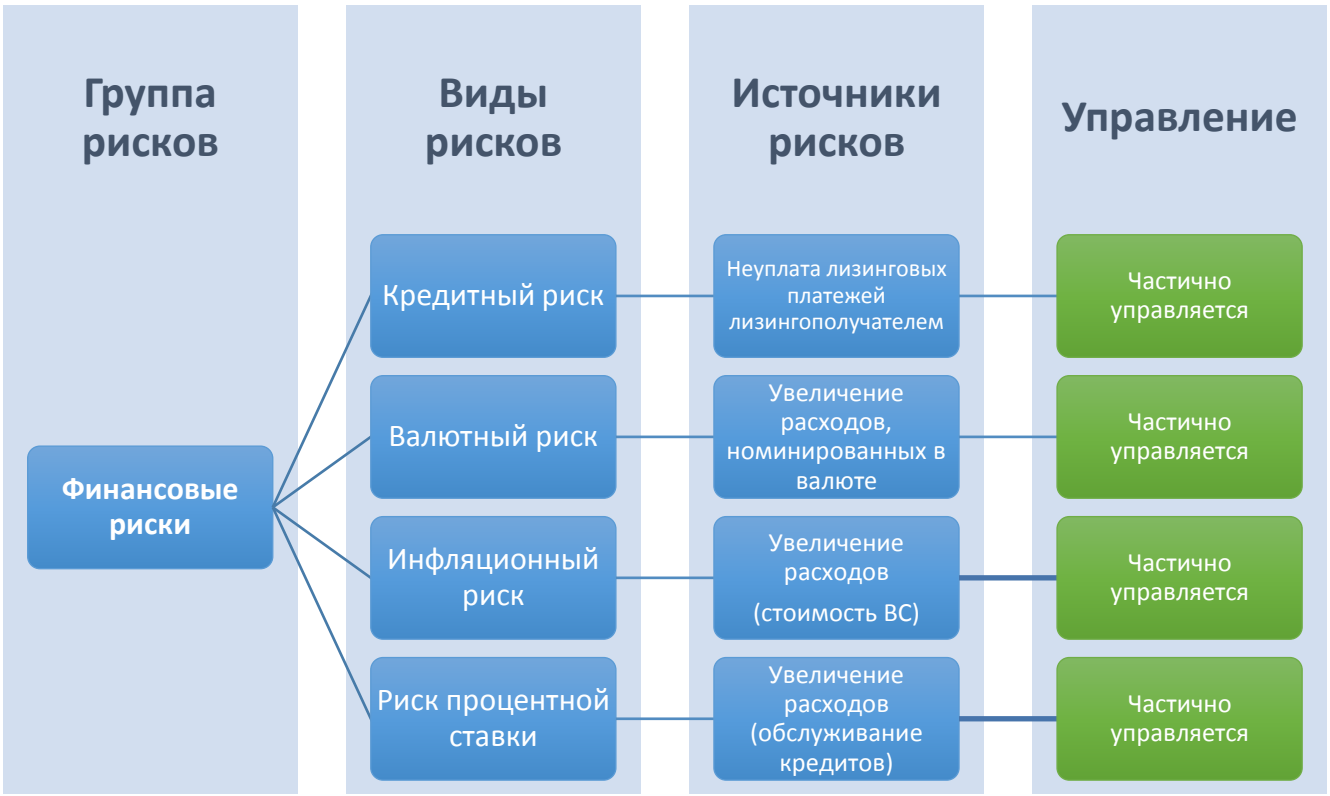
64.	Наличие в уставе акционерного общества требования о предварительной оценке контрольно-ревизионной службой целесообразности совершения операций, не предусмотренных финансово-хозяйственным планом акционерного общества (нестандартных операций)	Нет	Отсутствует контрольно-ревизионная служба
65.	Наличие во внутренних документах акционерного общества порядка согласования нестандартной операции с Советом директоров	Нет	
66.	Наличие утвержденного Советом директоров внутреннего документа, определяющего порядок проведения проверок финансово-хозяйственной деятельности акционерного общества Ревизионной комиссией	Да	Положение о Ревизионной комиссии Общества.
67.	Осуществление комитетом по аудиту оценки аудиторского заключения до представления его акционерам на общем собрании акционеров	Нет	Отсутствует комитет

Дивиденды

N п/п	Положение Кодекса корпоративного поведения	Соблюдается или не соблюдается	Примечание
68.	Наличие утвержденного Советом директоров внутреннего документа, которым руководствуется Совет директоров при принятии рекомендаций о размере дивидендов (Положения о дивидендной политике)	Нет	
69.	Наличие в Положении о дивидендной политике порядка определения минимальной доли чистой прибыли акционерного общества, направляемой на выплату дивидендов, и условий, при которых не выплачиваются или не полностью выплачиваются дивиденды по привилегированным акциям, размер дивидендов по которым определен в уставе акционерного общества	Нет	
70.	Опубликование сведений о дивидендной политике акционерного общества и вносимых в нее изменениях в периодическом издании, предусмотренном уставом акционерного общества для опубликования сообщений о проведении общих собраний акционеров, а также размещение указанных сведений на веб-сайте акционерного общества в сети Интернет	Нет	

9. Описание основных факторов риска, связанных с деятельностью Общества.

На основании ежегодного анализа рисков и выделения наиболее значимых рисков в Обществе принята карта рисков, определяющая основные группы рисков, их виды и источники, а также степень управляемости данных рисков.



SWAT-анализ Общества

Сильные стороны	Слабые стороны
• Запас финансовой прочности, обеспечиваемый наличием сделок купли-продажи самолетов. • Наличие свободных самолетов на хранении. • Наличие персонала, опыта и технологий, способных осуществлять маркетинг и ремаркетинг авиатехники на российском и международном рынке. • Наличие контрактов на новые самолеты на конкурентоспособных условиях. • Участие в разработке мер государственной поддержки сбыта авиатехники.	• Высокая доля проблемных лизингополучателей. • Низкая ликвидность имеющегося флота самолетов. • Получаемые от банков условия кредитования менее конкурентоспособны, чем у дочерних лизинговых компаний банков. • Наличие санкций ограничивает привлечение финансирования на международном рынке. • Ограниченная репутация Общества на международном авиарынке .
Возможности	**Угрозы**
• Спрос со стороны госзаказчиков на самолеты российского производства может удовлетворяться за счет поставки ВС, принадлежащих Обществу. • В 2017-2018 гг. начнется поставка самолетов C-Series, которые могут быть направлены на растущий международный рынок с использованием кредитования от производителя. • Потребность российских лизингодателей в ремаркетинге самолетов всех типов, высвобождаемых в результате сокращения перевозок в РФ.	• Сокращение бюджетных доходов и девальвация рубля могут негативно повлиять на объемы государственной финансовой поддержки сделок с российской авиатехникой, что сделает невозможной реализацию таких сделок. • Сокращение бюджетных доходов может негативно повлиять на планы госведомств по закупке самолетов для своих нужд.

Принципы и подходы к организации внутреннего контроля.

Внутренний контроль в Обществе осуществляется на всех уровнях управления Обществом, а также во всех его подразделениях. В осуществлении внутреннего контроля участвуют все сотрудники Общества в соответствии с их полномочиями и функциями.

Внутренний финансовый контроль Общества осуществляется в следующих формах:

- Предварительный контроль: осуществляется до начала совершения хозяйственной операции. Позволяет определить, насколько целесообразной и правомерной будет та или иная операция. Предварительный контроль осуществляют координаторы проектов, руководители центров финансовой ответственности, сотрудники бухгалтерии, финансово-экономической службы, юридической службы при согласовании договоров, дополнительных соглашений или заявок на оплату (счетов);
- Текущий контроль: проведение анализа соблюдения процедур исполнения бюджета, ведения бухгалтерского учета, осуществление контроля за целевым расходованием ресурсов, оценка эффективности и результативности. Ведение текущего контроля осуществляется на постоянной основе сотрудниками финансово-экономической службы и бухгалтерии;
- Последующий контроль: проводится по итогам совершения хозяйственных операций. Осуществляется путем анализа исполнения бюджета Общества, проверки бухгалтерской документации и отчетности, проведения инвентаризаций и иных необходимых процедур.

В качестве инструмента внутреннего контроля Общество внедрило корпоративную информационную систему (КИС) на базе EMC Documentum и 1С Предприятие 8.2., имеющую следующие программно-взаимосвязанные функциональные блоки: электронный документооборот, электронное хранилище документов, электронный контроль за выполнением поручений, управление проектами, контроль за финансово-экономической деятельностью Общества, включая зарегулированный процесс электронного согласования договоров и дополнительных соглашений, электронного согласования и проведения платежей, бюджетирование, управленческий учет.

В ходе внедрения КИС для целей предварительного контроля были запрограммированы четко определенные маршруты согласования договорных документов в модуле СЭД (система электронного документооборота) и платежей в модуле «Казначейство». При согласовании любого документа согласующее лицо может проверить наличие оснований для платежа (график оплаты по авансов по договору, наличие подписанных актов приема-передачи работ/услуг или накладных), перейдя по ссылке из окна заявки на оплату (или из окна согласования договора или дополнительного соглашения к договору) к электронному хранилищу документов и просмотрев историю исполнения договора. СЭД позволяет хранить всю историю согласовании договора, включая предыдущие версии документа, комментарии согласующих и замечания по тексту договора.

Для целей текущего контроля в корпоративной информационной системе применяется модуль «Проектное управление» в связке с модулем «Бюджетирование», «Управленческий учет» и «Казначейство», позволяющими соблюдать процедуры исполнения бюджета и контролировать целевое использование ресурсов.

Для целей последующего контроля применяются взаимосвязанные модули «Управление проектами», «Бюджетирование» и «Управленческий учет», используя которые производится формирование планового бюджета для утверждения корпоративными органами и факта исполнения бюджета для его последующего план-факт анализа и отчета.

10. Информация об использовании энергетических ресурсов.

- Общество не ведет специального учета по расходам энергетических ресурсов.
- Общество не является потребителем атомной, тепловой, электромагнитной энергии, мазута топочного, газа естественного (природного), угля, горючих сланцев, торфа.
- Электроэнергия, бензин, дизельное топливо используется Обществом в рамках общехозяйственных расходов.

11. Информация об эффективности закупочной системы.

В своей деятельности Общество руководствуется законодательством Российской Федерации и Положением о закупочной деятельности Общества. Положения Федерального закона «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» № 223-ФЗ от 18.07.2011 г. используются в качестве рекомендательных.

Сотрудничество ведется с производителями Российской Федерации, Украины, Казахстана, а также рядом американских и европейских компаний.

Приобретением авиационных комплектующих в компании занимается Управление материально-технического обеспечения.

В подразделении создана единая информационная база поставщиков по 273 предприятиям с номенклатурой производимой продукции, позволяющая оперативно определять производителя продукции и вести необходимый ценовой анализ динамики цен.

С ключевыми производителями и поставщиками подписаны долгосрочные рамочные договоры, позволяющие прогнозировать сроки изготовления и цены условия поставки товаров и услуг.

Основными вопросами, относящимися к деятельности Управления МТО являются:

- контрактация, репрайсинг, изменение текущих контрактов;

- управление качеством поставщиков;

- организация доставки ПКИ по территории РФ и за ее пределами, включая вопросы таможенного оформления и оптимизации логистических схем;

- бюджетирование закупок, управление запасами ПКИ и др..

Подавляющее большинство закупок производится непосредственно у предприятий-изготовителей продукции, исключения составляют лишь официальные представители иностранных производителей авиационного имущества, зарегистрированные на территории РФ. К числу последних можно отнести субъекты малого бизнеса, осуществляющие логистическую и сервисную поддержку продукции иностранного производителя.

Приобретением услуг сторонних организаций для целей строительства или доработок воздушных судов под требования заказчика управляют координаторы соответствующих проектов.

За приобретение товаров и услуг в рамках хозяйственной деятельности отвечает Административно-хозяйственное управление.

12. Контактная информация.

394029, г. Воронеж, улица Циолковского, д.18А

+7 (4732) 39-49-07

143082, Московская область, Одинцовский район, д. Раздоры,

1-км Рублево-Успенского ш., дом 1

+7 (495) 710-99-60

ifc@ifc-leasing.com