



Аэрофлот

годовой отчет 2003



photo © Airbus

Оглавление

| | |
|--|-----------|
| Основные производственные и финансовые показатели | 4 |
| Основные результаты в 2003 г. | 5 |
| Аэрофлоту 80 лет | 6 |
| Обращение генерального директора к акционерам | 8 |
| Награды Аэрофлота | 10 |
| Цель — компания международного класса | |
| <i>Наши ценности</i> | 13 |
| <i>Стратегическая концепция развития</i> | 14 |
| <i>Стратегические инициативы</i> | 14 |
| Рынок авиаперевозок | 19 |
| Итоги деятельности в 2003 г. | |
| <i>Безопасность</i> | 21 |
| <i>Производственные результаты</i> | 23 |
| <i>Финансовые результаты</i> | 25 |
| <i>Обзор видов деятельности</i> | 30 |
| <i>Пассажирские перевозки</i> | 30 |
| <i>Грузовые перевозки</i> | 32 |
| <i>Другие виды деятельности в составе группы «Аэрофлот»</i> | 32 |
| <i>Парк воздушных судов</i> | 34 |
| <i>Персонал</i> | 36 |
| <i>Природоохранная деятельность</i> | 37 |
| <i>Социальная и благотворительная деятельность</i> | 37 |
| <i>Управление рисками</i> | 38 |
| Финансовая отчетность | |
| <i>Аудиторское заключение по бухгалтерской отчетности</i> | 41 |
| <i>Отчет о прибылях и убытках</i> | 43 |
| <i>Бухгалтерский баланс</i> | 44 |
| Информация для акционеров и инвесторов | |
| <i>Система корпоративного управления</i> | 49 |
| <i>Совет директоров и Правление</i> | 52 |
| <i>Ревизионная комиссия</i> | 56 |
| <i>Собрания акционеров в 2003 г.</i> | 57 |
| <i>Существенные корпоративные действия</i> | 58 |
| <i>Сведения о соблюдении Кодекса корпоративного поведения ФКЦБ</i> | 58 |
| <i>Дивидендная история компании</i> | 58 |
| <i>Свод основных данных для акционеров</i> | 59 |
| Производственная статистика за последние 11 лет | 60 |
| Представительства ОАО «Аэрофлот» | 62 |
| Краткий словарь терминов и сокращений | 69 |
| География маршрутной сети ОАО «Аэрофлот» | 70 |

Основные производственные и финансовые показатели

Финансовые показатели

| | | 2003 | 2002 | 2001 | 2000 | 1999 |
|--|-----------|------|------|------|------|------|
| Доходы от перевозок пассажиров, грузов и почты | млрд руб. | 40,7 | 38,0 | 35,0 | 30,1 | 22,5 |
| Доходы от эксплуатационной деятельности | млрд руб. | 48,5 | 45,0 | 41,5 | 36,3 | 27,9 |
| Прибыль до налогообложения | млрд руб. | 5,5 | 4,5 | 2,9 | 2,8 | 1,2 |
| Чистая прибыль | млрд руб. | 4,0 | 3,2 | 1,3 | 1,2 | 0,1 |
| Чистые активы на конец года | млрд руб. | 11,2 | 8,0 | 5,1 | 2,4 | 2,3 |
| Капитальные вложения | млрд руб. | 1,1 | 0,6 | 0,8 | 0,9 | 0,4 |

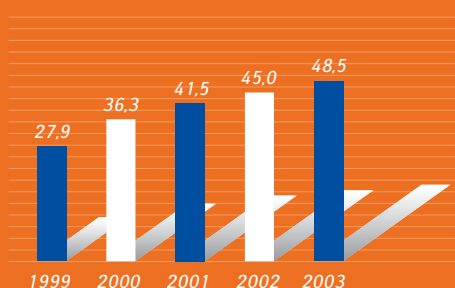
Показатели стоимости компании

| | | | | | | |
|--|---------------|------|------|------|------|------|
| Чистая прибыль на 1 акцию | руб. | 3,58 | 2,88 | 1,18 | 1,11 | 0,10 |
| Отношение цена/чистая прибыль на 1 акцию на конец года | | 5,7 | 3,8 | 8,9 | 5,2 | 36,4 |
| Рыночная капитализация на конец года | млн долл. США | 766 | 383 | 395 | 228 | 162 |

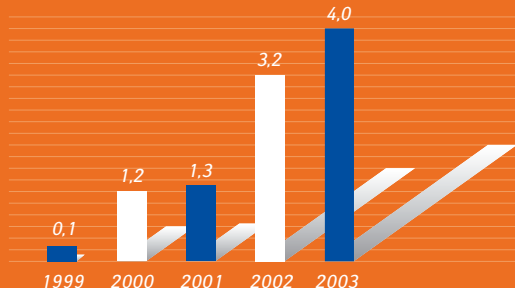
Производственные показатели

| | | | | | | |
|---|----------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Перевезено пассажиров | млн чел. | 5,8 | 5,5 | 5,8 | 5,1 | 4,6 |
| Перевезено грузов и почты | тыс. т | 114,2 | 109,5 | 101,6 | 107,4 | 89,5 |
| Выполненный пассажирооборот | млрд пкм | 18,2 | 17,6 | 18,9 | 17,4 | 16,4 |
| Выполненный тонно-километраж | млрд ткм | 2,3 | 2,2 | 2,3 | 2,2 | 2,1 |
| Коэффициент занятости кресел | % | 69,4 | 68,4 | 65,8 | 65,7 | 59,4 |
| Коэффициент коммерческой загрузки | % | 57,0 | 56,4 | 53,5 | 54,5 | 50,8 |
| Предельный тонно-километраж на 1 сотрудника | тыс. пткм/чел. | 268,5 | 255,0 | 276,8 | 277,9 | 281,4 |
| Среднесписочная численность персонала | чел. | 14 714 | 14 956 | 15 265 | 14 801 | 14 429 |
| Количество ВС в парке на конец года | ед. | 94 | 104 | 111 | 111 | 116 |

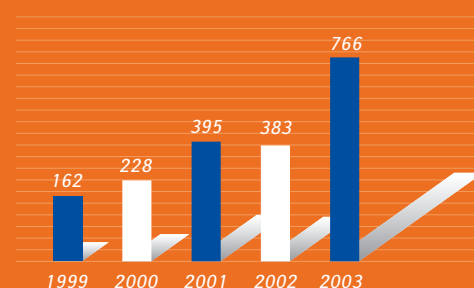
Доходы от эксплуатационной деятельности (млрд руб.)



Чистая прибыль (млрд руб.)



Рыночная капитализация на конец года (млн долл. США)



Основные результаты в 2003 г.

Повышение эффективности — качественное улучшение показателей:

- > Рост количества перевезенных пассажиров на 6,5%
- > Увеличение выполненного пассажирооборота на 3,2%
- > Увеличение грузооборота на 9,1%
- > Рост занятости кресел с 68,4% до 69,4%
- > Увеличение доли пассажиров высоких классов в выручке с 23% до 24%
- > Рост пассажирской и грузовой доходных ставок около 10%
- > Увеличение регулярности полетов на 5,4%
- > Повышение средней исправности ВС с 63% до 70%
- > Увеличение среднесуточного налета на одно списочное ВС с 6,4 до 7,0 час. — на 10,5%
- > Рост чистой прибыли на 24,4%
- > Рост капитализации на 100% при росте индекса РТС на 58%

Стратегические инициативы успешно реализуются:

- > Оптимизация маршрутной сети: увеличены частоты на наиболее доходных направлениях в Европе и России
- > Реструктуризация самолетного парка: проведена замена 10 иностранных воздушных судов, освоен новый тип ВС — семейство А320
- > Обеспечение высокого уровня надежности авиакомпании: система управления качеством в производственных подразделениях подготовлена к сертификации по стандартам ИСО
- > Улучшение сервиса: продолжено внедрение новой концепции сервиса
- > Расширение присутствия на рынке: развитие совместных полетов с авиакомпаниями-партнерами
- > Улучшение корпоративного управления: принят Кодекс корпоративного поведения, создано три комитета при Совете директоров



Аэрофлоту *80 лет*

В феврале 2003 г. Аэрофлот отметил свое 80-летие.

Официальным днем рождения гражданского воздушного флота России считается 9 февраля 1923 г., когда Совет Труда и Оборона принял постановление «О возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное управление воздушного флота и об организации Совета по гражданской авиации». За 80 лет пройден большой путь. В мае 1922 г. начались полеты по первой международной авиалинии Москва — Кенигсберг, впоследствии продленной до Берлина. В июле 1923 г. открылась первая регулярная внутренняя линия Москва — Нижний Новгород. Тогда на борту самолета находилось всего пять пассажиров. С тех пор авиалайнерами Аэрофлота воспользовались свыше миллиарда пассажиров.

До 1991 г. Аэрофлот представлял всю гражданскую авиацию страны. Авиакомпания достигла выдающихся результатов, превратившись в крупнейшего мирового перевозчика. Это стало

возможным благодаря мастерству и профессионализму многих поколений авиационных специалистов, беспредельно влюбленных в авиацию. Современный облик Аэрофлот принял в 1992 г., став правопреемником Центрального управления международных воздушных сообщений и получив права на торговую марку.

Сегодня Аэрофлот является лидером гражданской авиации России и выполняет полеты в 88 пунктов 42 стран мира, включая Российскую Федерацию. Наступили другие времена, но Аэрофлот сохранил свои главные ценности — безопасность полетов, дух лидерства, новаторство, профессионализм и энтузиазм.

Аэрофлот гибко реагирует на новые требования и вызовы постоянно меняющейся среды, усиливает свою клиентскую ориентацию, повышает операционную эффективность. Аэрофлот будет стремиться стать компанией международного класса, для которой пассажир является главным объектом внимания и заботы.





Обращение генерального директора к акционерам

Уважаемые акционеры !

Вот и прошел еще один год — сложный, неоднозначный. Военные действия в Ираке, эпидемия атипичной пневмонии продолжили череду катаклизмов, сотрясавших мировую авиаиндустрию, начиная с трагического сентября 2001 г. Суммарные убытки авиакомпаний — членов ИАТА составили за последние три года около 30 млрд долл. США и превысили прибыль, полученную мировой отраслью авиаперевозок за всю историю ее существования.

В отличие от международного российский рынок авиаперевозок демонстрирует хорошую динамику развития, в прошлом году рост пассажиропотока составил 11%. Потенциальная емкость российского рынка к 2006 г., по прогнозам ИАТА, составит 38 млн пассажиров, что создает благоприятную почву для развития нашей компании.

Поскольку Аэрофлот является полноправным участником рынка международных авиаперевозок, негативные явления столь глобального масштаба не могли не затронуть и нас, и в течение первого полугодия компания работала практически в режиме кризисного управления. Благодаря грамотной, четкой и профессиональной работе менеджеров Аэрофлота нам удалось не только избежать потерь и выйти на запланированные показатели, но и превысить их.

В 2003 г. мы выполнили на 4,0%, или на 2,4 тыс., рейсов больше, чем в предыдущем году. Перевезено 5,8 млн пассажиров, общие доходы возросли на 7,8%, или на 3,5 млрд руб. По оценке Ассоциации европейских авиакомпаний (АЕА), Аэрофлот по финансовым показателям 2003 г. стал одним из лидеров среди европейских авиакомпаний. Столь впечатляющие результаты были достигнуты благодаря своевременному и грамотному управлению сетью маршрутов, провозными емкостями, частотами, всей производственной деятельностью.

Результаты, с которыми мы завершили 2003 г., свидетельствуют не только об эффективной работе всего коллектива, но и о правильности выбранной нами стратегии развития. Мы определили для себя сетевую модель бизнеса, выделив главные приоритеты развития: оптимизацию маршрутной сети, реструктуризацию самолетного парка, кардинальное улучшение сервиса.

В настоящее время Аэрофлот — единственная в России сетевая авиакомпания, и это является нашим важнейшим конкурентным преимуществом. Широкая собственная сеть международных и внутренних маршрутов, а также

сеть маршрутов наших партнеров по код-шерингу (их у нас сегодня почти 20) позволяют пассажирам Аэрофлота добраться практически до любой точки земного шара по одному билету.

В конце 2003 г. Аэрофлот сформулировал новые целевые задачи в рамках стратегии развития. Новый план развития мы назвали «Стратегией опережающего роста». Только развитие опережающими темпами позволит нам в полной мере воспользоваться благоприятной конъюнктурой, сложившейся на рынке.

В соответствии с перспективными параметрами развития компании, среднегодовые темпы роста объемов перевозок предусмотрены на уровне 13,5%. В ближайшие семь лет мы намерены значительно увеличить долю Аэрофлота на внутреннем рынке, подняв ее с нынешних 10% до уровня более 20%.

Что касается планов на 2004 г., то Аэрофлот планирует перевезти 6,8 млн человек, то есть на миллион больше, чем в 2003 г. Это будет означать рост на 16%, причем на внутрироссийских маршрутах рост запланирован на 34%. Доходы Аэрофлота в 2004 г. предполагается увеличить на 17% до 56,8 млрд руб. Чистая прибыль в 2004 г. планируется на уровне 4 млрд руб.

Опережающий рост — задача амбициозная, растущий спрос на авиаперевозки и располагаемые основные ресурсы нашей компании позволяют ее реализовать. Основными нашими приоритетами являются: развитие парка воздушных судов и сети маршрутов, расширение коммерческих прав, строительство нового терминала в аэропорту «Шереметьево», развитие партнерских отношений, вступление в глобальный альянс, повышение конкурентоспособности.

Потенциал нашего роста сегодня ограничен двумя барьерами: пропускной способностью аэропорта «Шереметьево» и недостаточной емкостью флота. Это серьезные проблемы, но мы активно работаем над их решением.

Аэрофлот был первым, кто поднял вопрос о конкурентоспособности отрасли авиаперевозок, и мы в первую очередь собственным примером делаем все для достижения этой цели. Аэрофлот — лидер российской гражданской авиации, системообразующее предприятие, а значит, на нас лежит огромная ответственность за благополучие всей отрасли. На рынке международных перевозок мы демонстрируем высокую конкурентоспособность.

Большое значение в 2003 г. придавалось совершенствованию системы корпоративного управления и практики корпоративного поведения. Так, были созданы комитеты при Совете директоров: по стратегии, по аудиту, по кадрам и вознаграждениям. Был принят Кодекс корпоративного поведения ОАО «Аэрофлот», являющийся сводом принципов корпоративного поведения компании и направленный на создание и поддержание эффективной системы взаимоотношений между всеми сторонами, заинтересованными в деятельности Аэрофлота.

В своей работе мы придерживаемся принципов социальной ответственности бизнеса. Аэрофлот реализует общественно значимые проекты:

- > «Калининград–шаттл» — обеспечение максимально доступного транспортного сообщения российского анклава с Москвой и всей Россией;
- > бесплатная перевозка ветеранов Великой Отечественной войны;
- > льготная перевозка выпускников школ — медалистов с Дальнего Востока и регионов Сибири для поступления в московские вузы и др.

Наша работа востребована, все больше пассажиров, российских и иностранных, делают свой выбор в пользу Аэрофлота. Благодарю акционеров за поддержку нашей работы.

С уважением,



Валерий Окулов

Награды Аэрофлота

27 марта 2003 г.

Аэрофлот стал победителем Национальной авиационной премии «Крылья России — 2002» в номинации «Пассажирский перевозчик на международных воздушных линиях в группе I (объем пассажирских перевозок на МВЛ более одного млрд пкм)».

16 апреля 2003 г.

Аэрофлот получил награду ведущего журнала международной авиационной индустрии Airfinance Journal в номинации «Приз главной редакции — Сделка 2002» за успешный проект реструктуризации парка воздушных судов.

4 ноября 2003 г.

Аэрофлот стал обладателем серебряной награды в VI конкурсе «Бренд года / EFFIE — 2003» в категории «Услуги и сервис» (транспорт). (Золотая награда не вручалась.)

21 ноября 2003 г.

Аэрофлот стал обладателем Национальной премии Российской академии бизнеса и предпринимательства за 2003 г. (Russian Business Academy Award — 2003) в номинации «Эффективный менеджмент».

28 ноября 2003 г.

Аэрофлот занял 4-е место в ежегодном конкурсе годовых отчетов и сайтов компаний, проводимом фондовой биржей РТС и издательским домом «Рынок ценных бумаг». Аэрофлот был отмечен дипломом во всех номинациях, в том числе занял 2-е место в номинации «Лучшая идея».

4 декабря 2003 г.

Проект финансирования программы реструктуризации парка воздушных судов получил награду журнала Jane's Transport Magazine в номинации «Европейская сделка 2003».



Выручка на одного сотрудника

компании «Аэрофлот»

составила

3 298

тыс. рублей

2003

3 009

тыс. рублей

2002

2 720

тыс. рублей

2001

- > Наши ценности
- > Стратегическая концепция развития
- > Стратегические инициативы

Цель — компания международного класса

Наши ценности

Аэрофлот — динамично развивающаяся компания, с достоинством отвечающая на вызовы стремительно меняющегося мира и руководствующаяся следующими ценностями:

- > Наш главный приоритет — **Безопасность полетов**
- > Наша главная забота — **Пассажиры**
- > Наш основной актив — **Персонал**
- > Наш основной принцип — **высокая Социальная ответственность.**

Вся наша история свидетельствует, что способность адаптироваться, воспринимать новое является залогом успешного развития в будущем. Постоянная ориентация на своих клиентов, изучение их потребностей, вкусов и предпочтений позволяют компании оперативно учитывать изменения их требований и желаний, формировать и предлагать продукт, учитывающий интересы различных потребительских групп. Открытое и активное обсуждение проблем обеспечивает принятие взвешенных решений и их профессиональную реализацию. Создание системы, ориентированной на развитие человеческого капитала, является движущей силой повышения конкурентоспособности.

Наш приоритет — Безопасность

Для Аэрофлота безопасность не просто важный производственный показатель, безопасность — это главный приоритет авиакомпании. Разработана и действует Концепция безопасности, которая предъявляет самые жесткие, даже по международно признанным нормам, требования к подготовке и выполнению полетов. Вся деятельность авиакомпании направлена на постоянное совершенствование управ-

ления, технологий и бизнес-процессов, обеспечивающих безусловную безопасность полетов.

Наша забота — Пассажиры

Пассажир — всегда в центре внимания на борту Аэрофлота. Его хорошее настроение, улыбка — высшая оценка нашего труда. Каждый сотрудник авиакомпании осознает свою ответственность за обеспечение безопасности полета и комфорта для всех Пассажиров, выбирающих Аэрофлот. Наши усилия направлены на формирование особых отношений с Пассажирами, основанных на взаимном уважении и доверии. Мы постоянно работаем над совершенствованием системы обслуживания, наша цель — создание сервиса, который превосходит ожидания Пассажира.

Наш актив — Персонал

В Аэрофлоте работает около 15 тыс. сотрудников — главное богатство авиакомпании. Творческое отношение к работе создает необходимые предпосылки для удовлетворения требований самых взыскательных пассажиров. Каждый день наши сотрудники вносят частичку своего труда в обеспечение эффективной работы компании, в каждом департаменте ведется слаженная и согласованная работа — будь то организация летной работы и технического обслуживания самолетов, резервирование и продажа авиабилетов, обслуживание в аэропорту и в полете или администрирование и управление. Доверие, которое сегодня оказывают Аэрофлоту около шести миллионов пассажиров, — результат самоотверженной работы многотысячного коллектива авиакомпании.

Сложившийся коллектив единомышленников, связанных общими интересами, ответственностью, целя-

ми и задачами, ведет Аэрофлот к новым высотам на пути к нашей основной цели — созданию авиакомпании международного класса. Устремленность в будущее, дух лидерства и ориентация на клиента являются основой корпоративной культуры.

Наш принцип — высокая Социальная ответственность

Аэрофлот реализует многочисленные социальные проекты, получившие признание общества. Компания имеет партнерские отношения с рядом общественных, культурных и спортивных организаций, поддерживая многие социально значимые инициативы в этих областях. Активно ведется благотворительная деятельность, значительное внимание уделяется вопросам охраны окружающей среды. Высокая социальная ответственность перед обществом, приверженность идеям социального партнерства создают предпосылки для обеспечения дальнейшего роста социальной ответственности бизнеса, формирования в России цивилизованного бизнес-сообщества.

Стратегическая концепция развития

Ставя перед собой стратегические ориентиры, Аэрофлот руководствуется интересами акционеров. Реализация стратегии должна внести существенный вклад в выполнение Транспортной стратегии России, утвержденной Президентом Российской Федерации В. В. Путиным в конце 2003 г.

Стратегическая концепция развития Аэрофлота, принятая Советом директоров в марте 2000 г., нацелена на построение авиакомпании международного класса, что означает:

- > лидерство в гражданской авиации России;
- > создание удобной для пассажиров и экономически оправданной сети маршрутов;
- > обеспечение высокого качества сервиса;
- > достижение уровня производственных и экономических показателей европейских авиаперевозчиков;
- > формирование эффективной системы отношений внутри компании.

В соответствии со стратегической концепцией развития руководство авиакомпании подготовило основные целевые задачи на период до 2010 г., кото-

рые были приняты Советом директоров в декабре 2003 г., в частности:

- > увеличение доли в гражданской авиации России — международный и внутренний рынки — до 30%;
- > обеспечение необходимого количества воздушных судов;
- > выведение продукта авиакомпании в первую десятку АЕА;
- > ввод в эксплуатацию нового терминала к 2007 г.;
- > повышение операционной эффективности;
- > совершенствование трудовых отношений;
- > вступление в один из международных альянсов авиаперевозчиков.

Стратегические инициативы

Основные усилия руководства авиакомпании при реализации стратегической концепции развития будут сосредоточены на обеспечении опережающего роста и повышении экономической эффективности. Аэрофлот продолжит наращивать количество направлений и частоту рейсов, предлагаемых пассажирам, формируя экономически эффективную собственную сеть маршрутов и расширяя сотрудничество с авиакомпаниями-партнерами. Компания планирует увеличивать парк ВС, приобретая в собственность или на условиях лизинга самую современную и конкурентоспособную технику. Необходимым условием дальнейшего развития компании является создание современной операционной базы в новом терминале аэропорта «Шереметьево», что позволит существенно увеличить объемы перевозок и повысить качество обслуживания пассажиров. Аэрофлот продолжит изучать потребности пассажиров и повышать конкурентоспособность предлагаемого продукта. Авиакомпания планирует в ближайшие три года кардинально улучшить свое финансовое положение. Компания намерена улучшить свою систему управления: обеспечить взаимосвязь текущей деятельности со стратегией развития и создать систему мотивации, ориентирующую сотрудников на выполнение стратегических задач.

Оптимизация маршрутной сети

Развитие отрасли авиаперевозок характеризуется следующими устойчивыми тенденциями: растущей

привлекательностью внутреннего рынка России и продолжающейся консолидацией мировых авиаперевозчиков. Внутренний рынок обладает большой потенциальной емкостью, его доходность постепенно повышается, следуя за ростом реальных доходов населения. В основном развиваются рынки пассажирских перевозок на магистральных направлениях из крупных городов. Процесс консолидации в мировой авиатрасле протекает в форме объединения в глобальные альянсы, целью которых является выведение конкурентоспособности авиаперевозчиков на качественно новый уровень.

Основным рынком Аэрофлота остается международный рынок авиаперевозок, на котором у компании традиционно сильные позиции. На этом рынке Аэрофлот планирует увеличивать количество направлений и частот, предлагаемых пассажирам, делая основной акцент на расширении партнерских отношений с иностранными авиакомпаниями. В среднесрочной перспективе компания планирует вступить в один из международных альянсов авиаперевозчиков. Аэрофлот намерен повышать стыкуемость сети маршрутов с целью привлечения потоков транзитных пассажиров, следующих из российских регионов за рубеж, а также из Азии в Европу или Америку и обратно. Важной задачей является также увеличение доли Аэрофлота в перевозке пассажиров высоких классов по сравнению с иностранными конкурентами путем улучшения качества сети маршрутов и сервиса.

Для сохранения и укрепления позиций на международном рынке в долгосрочной перспективе Аэрофлоту необходимо усилить присутствие на внутреннем рынке, поскольку в российских регионах формируются значительные транзитные пассажиропотоки через Москву. Аэрофлот планирует расширять внутренние перевозки, что предполагает как увеличение частот на имеющихся маршрутах, так и выход на новые высокопоточные направления. Стратегическая цель — увеличение доли на внутреннем рынке до уровня более 20%. Принимая во внимание невысокий уровень текущих доходных ставок на некоторых перспективных для авиакомпании внутренних маршрутах, Аэрофлот планирует развивать сотрудничество с российскими авиакомпаниями. Формами такого сотрудничества станут: координация се-

тей и расписаний, организация совместной эксплуатации ряда маршрутов (код-шеринг), использование флота партнеров в сети Аэрофлота.

Как на международном, так и на внутреннем рынках Аэрофлот будет строить свою сеть маршрутов и расписание с ориентацией на пассажиров, совершающих деловые поездки, которые ценят прямые перелеты, высокую частоту рейсов, удобное для командировок время прилета/вылета. При этом Аэрофлот намерен привлекать и другие категории пассажиров.

Реструктуризация самолетного парка

В целом как для Аэрофлота, ведущего национального перевозчика, так и для других российских авиакомпаний ситуация с развитием парка ВС близка к критической в части удовлетворения растущего спроса и повышения конкурентоспособности отрасли. Текущая ситуация сложилась вследствие истощения летного ресурса ВС российского производства, ужесточения в ряде стран требований по шумам и эмиссии, ограниченных возможностей по производству ВС российской авиапромышленности и запретительного характера таможенных пошлин на ввоз иностранной авиатехники. Начиная с 2006 г. существует реальная угроза запрета полетов ВС Ту-154 в Европу и ряд других регионов по экологическим ограничениям, что ставит под вопрос присутствие российских авиакомпаний на их самом крупном и доходном рынке.

Стратегия развития парка ВС Аэрофлота предусматривает оптимизацию типоразмерного ряда в соответствии с сетью маршрутов, переход на современные топливо-эффективные и более комфортабельные типы воздушных судов, сокращение в 10-летней перспективе количества типов используемых пассажирских самолетов с 10 до 5 с целью снижения расходов.

Аэрофлот будет строить свою политику в области расширения парка с ориентацией на приобретение конкурентоспособных воздушных судов, обеспечивая сбалансированное использование российских и иностранных самолетов. Как сознательный корпоративный гражданин, Аэрофлот намерен учитывать интересы национальной авиапромышленности, используя ее потенциал и лучшие разработки.

Улучшение продукта

Качество продукта является одним из главных факторов, определяющих конкурентоспособность компании на рынке. Стратегия Аэрофлота заключается в создании продукта, выгодно отличающегося от предложения конкурентов и соответствующего высшим мировым стандартам.

Базовыми элементами продукта авиакомпании являются безопасность и надежность. Аэрофлот намерен предпринимать все усилия для поддержания рейтинга безопасности на самом высоком уровне в отрасли, достижения показателей ведущих мировых авиакомпаний по пунктуальности, регулярности выполнения рейсов и сохранности багажа.

В ближайшие два-три года Аэрофлот намерен коренным образом улучшить свой сервис. Компания планирует перейти на двухклассную компоновку воздушных судов с улучшенным бизнес-классом. Важной задачей маркетинговой стратегии Аэрофлота является привлечение высокодоходных пассажиров. Это предполагает инвестиции в повышение качества обслуживания, а также развитие дополнительных услуг. Аэрофлот планирует придать своему продукту колоритные национальные черты. Новая концепция сервиса, опробованная на ряде пилотных направлений, в ближайшем будущем будет распространена на все рейсы Аэрофлота.

Стратегическую важность имеет усиление торговой марки и укрепление репутации компании. Программа ребрендинга, начатая в 2002 г., призвана визуально закрепить положительные перемены, происходящие в компании, придать внешнему облику Аэрофлота новые, более современные и привлекательные черты. Новый имидж компании будет базироваться на ключевых ценностях, таких, как внимание к людям, надежность и российский характер Аэрофлота.

Строительство нового терминала

В настоящее время аэропорт «Шереметьево» не выдерживает сравнения не только с современными аэропортами мира, но уже и с российскими аэропортами «Домодедово» и «Внуково». Аэропорт работает с превышением проектной пропускной способности, что приводит к низкому качеству обслуживания пассажиров. Технологическая разобщенность терминалов «Шереметьево-1» и «Шереметьево-2» не позволяет

полноценно обслуживать транзитные пассажиропотоки. Вопрос о повышении эффективности управления аэропортом и модернизации/расширении комплекса не решается уже несколько лет.

Строительство нового терминала «Шереметьево-3» имеет стратегическое значение для Аэрофлота и определяет его конкурентоспособность в долгосрочной перспективе. Аэрофлот прилагает все усилия, чтобы начать строительство нового терминала. Компания ставит перед собой задачу обеспечить ввод в эксплуатацию «Шереметьево-3» к 2007 г.

Повышение экономической эффективности

Аэрофлот будет стремиться к обеспечению конкурентоспособности по затратам, оптимизируя бизнес-процессы, повышая производительность труда, сокращая долю постоянных затрат, особенно в части снижения затрат на содержание административного аппарата, и проводя административную реформу в каждом департаменте. Большое внимание будет уделено автоматизации систем управления и постановке управленческого учета в компании путем применения самых современных решений в области информационных технологий. Цель реализуемых мероприятий сводится к созданию гибкой структуры затрат и условий для ее адаптации к реалиям сегодняшнего дня.

В ближайшие два года Аэрофлот планирует существенно улучшить финансовые результаты операционной деятельности. Продолжится оптимизация имеющихся ресурсов и их максимальное использование, в частности поддержание высокого уровня исправности ВС, сокращение времени оборачиваемости ВС на земле, увеличение налета на один самолет, гибкое управление провозными емкостями в соответствии со спросом на перевозки. Компания намерена снизить затраты на топливо, обслуживание ВС в аэропортах и на трассе, лизинговые платежи благодаря использованию более эффективных иностранных ВС. Повышение экономической эффективности технического обслуживания будет осуществляться за счет улучшения планирования производственных процессов в Авиационно-техническом комплексе и расширения оказания услуг сторонним организациям. Основным рычагом оптимизации затрат на оплату труда станет опережающий рост производительности труда по сравнению с ростом заработной платы. Аэрофлот намерен существ-

венно повысить эффективность продаж путем оптимизации существующей сети представительств, развития собственной сети продаж и введения нулевой агентской комиссии.

Программа капитальных вложений компании будет носить целевой и точечный характер с целью получения наибольшей отдачи в ключевых областях, определяющих конкурентоспособность компании.

Мотивация персонала

Стимулирование и мотивация персонала станет основой для проведения изменений в компании.

Аэрофлот планирует построить систему показателей эффективности, позволяющую измерить вклад каждого подразделения и отдельных сотрудников в достижение стратегических целей компании. Система оплаты труда будет увязана с выполнением стратегии и получением конкретных результатов. Эффективность работы и достижение заданных показателей станут основой продвижения сотрудников по карьерной лестнице. Компания планирует продолжать вовлекать сотрудников в повышение эффективности операционной деятельности, реализуя различные программы поощрения персонала за увеличение доходов, экономию затрат, оптимизацию бизнес-процессов. В подразделениях, занимающихся обеспечивающими функциями, система мотивации будет нацелена на повышение рыночной ориентации и расширение деятельности на внешнем рынке. Компания намерена создать прозрачную и ясную для всех сотрудников систему материальных и нематериальных стимулов, обеспечивающую согласованное и эффективное выполнение стратегических задач.

Развитие информационных технологий

Успех современной компании сегодня напрямую связан с использованием самых передовых информационных технологий (ИТ). Аэрофлот уделяет большое внимание развитию ИТ. Деятельность Аэрофлота в данной области в первую очередь будет направлена на максимальную автоматизацию бизнес-процессов и процессов информационного обмена, создание единого банка данных для всего предприятия. Компания будет расширять использование систем поддержки принятия управленческих решений. Аэрофлот планирует активно развивать электронную коммерцию:

бронирование и продажи через Интернет, электронные билеты и регистрацию. Это позволит обеспечить близость компании к клиентам, сделать покупку билета и регистрацию более удобными для пассажиров, а также существенно снизить затраты на каналы продаж.

Улучшение корпоративного управления

Понимая высокую степень корпоративной, общественной и социальной ответственности, Аэрофлот принимает на себя обязательства по выполнению в своей деятельности высоких требований, соответствующих лучшей мировой практике корпоративного управления. Основными принципами системы корпоративного управления компании являются: равное соблюдение прав всех акционеров (включая миноритарных и акционеров-нерезидентов), максимальная информационная прозрачность и подотчетность перед акционерами и инвестиционным сообществом, ориентация практики управления компании на максимизацию рыночной стоимости ее акций.

Аэрофлот планирует продолжить целенаправленную работу по совершенствованию практики раскрытия информации, в частности проводить на регулярной основе брифинги для инвесторов и инвестиционных аналитиков, увеличить объем финансовой информации на web-сайте компании, публиковать более подробные данные по доходам и затратам. Аэрофлот планирует разработать дивидендную политику, устанавливающую четкие принципы определения размера и порядка выплаты дивидендов. Компания намерена связать интересы управленческой команды и акционеров путем создания специальных долгосрочных программ мотивации руководителей, основанных на росте рыночной капитализации авиакомпания.

Корпоративная реструктуризация

В бизнес-модели Аэрофлота основными конкурентными преимуществами являются: талантливый и ответственный менеджмент, единая торговая марка, инициативные и трудолюбивые сотрудники, прозрачная и гибкая структура затрат. Корпоративная реструктуризация должна обеспечить создание оптимальной бизнес-модели, которая будет удовлетворять перечисленным требованиям и способствовать росту стоимости компании.

Количество участников

программы «Аэрофлот Бонус»

составило

243

тыс. человек

2003

177

тыс. человек

2002

111

тыс. человек

2001

Рынок авиaperезовок

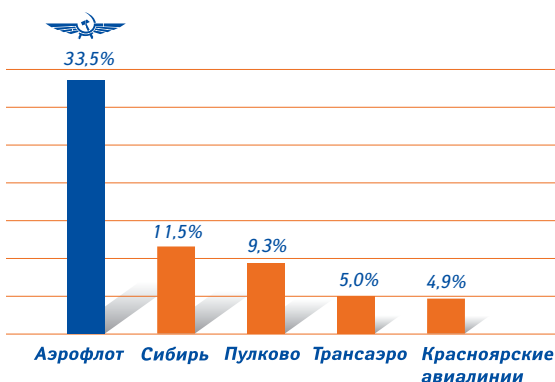
2003 г. стал очередным кризисным годом для мировой авиационной отрасли. Низкий уровень экономической активности, война в Ираке и эпидемия атипичной пневмонии привели к резкому падению спроса на авиaperезовки, особенно в начале года. Усиление конкуренции со стороны низкзатратных перевозчиков привело к дальнейшему снижению доходных ставок и заставило традиционные авиакомпании пересматривать свои бизнес-модели и коренным образом менять структуру затрат. Практически все авиакомпании, за исключением низкзатратных, зафиксировали в 2003 г. убытки.

Российский рынок авиaperезовок третий год подряд демонстрирует положительную динамику, основным движущим фактором которой является устойчивый рост российской экономики. Несмотря на то, что война в Ираке и эпидемия атипичной пневмонии вызвали в марте-мае падение спроса на направлениях Юго-Восточной Азии и США, а также на курортных направлениях Ближнего Востока и Южной Европы, по итогам года российские авиакомпании сумели нарастить объем переевозок пассажиров на 11% (до 29,4 млн чел.), выпол-

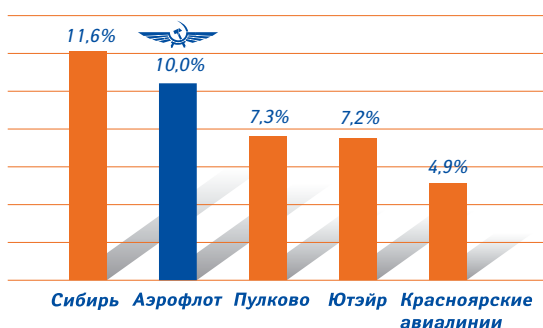
ненный пассажирооборот — на 10% (до 71,1 млрд пкм). Практически одинаковые темпы роста были зафиксированы на международном и внутреннем рынках. Наиболее динамично развиваются международные чартерные переевозки, — рост на этом сегменте составил 18%.

В 2003 г. на долю Аэрофлота пришлось 19,8% от общего количества переевезенных пассажиров и 25,6% от выполненного пассажирооборота отрасли. На международном рынке доля Аэрофлота по пассажирообороту составила 39,9%, на внутреннем — 11,3%. По сравнению с 2002 г. доля Аэрофлота в гражданской авиации России уменьшилась на 1,7%. Это обусловлено тем, что форс-мажорные события 2003 г. в наибольшей степени затронули те рынки, на которых работает Аэрофлот, а также опережающим развитием неосновного для компании чартерного сегмента. Несмотря на неблагоприятную рыночную ситуацию, Аэрофлот не только нарастил объемы переевозок пассажиров, но и улучшил показатели загрузки рейсов и доходности рейсов. На своем приоритетном рынке — регулярных переевозках в дальнее зарубежье — Аэрофлот сохраняет долю свыше 77%.

Положение Аэрофлота на международном рынке
(доля в переевезенных пассажирах)



Положение Аэрофлота на внутреннем рынке
(доля в переевезенных пассажирах)



Среднесуточный налет

на 1 списочное воздушное судно составил

7,0 часа
2003

6,4 часа
2002

5,8 часа
2001

- > Безопасность
- > Производственные результаты
- > Финансовые результаты
- > Обзор видов деятельности
- > Парк воздушных судов
- > Персонал
- > Природоохранная деятельность
- > Социальная и благотворительная деятельность
- > Управление рисками

Итоги деятельности в 2003 г.

Безопасность

Безопасность полетов

Аэрофлот — одна из самых безопасных авиакомпаний мира. По классификации ИАТА, уровень безопасности полетов Аэрофлота соответствует оценке «хорошо» и находится в диапазоне 99,90–99,98%. Безопасность полетов обеспечивается за счет обновления авиационной техники, использования наиболее современного технического оснащения ВС, повышенного внимания, уделяемого вопросам подготовки летного состава, мер, принимаемых по улучшению обмена информацией.

В 2003 г. летный состав компании прошел обучение эксплуатации нового типа ВС — семейства А320 в тренинговых центрах Airbus в Тулузе, на базе авиакомпании Lufthansa во Франкфурте и в операционном центре авиакомпании Korean Air. Профессиональное обучение и повышение квалификации персонала Аэрофлота на регулярной основе проводится на базе Центра подготовки авиационного персонала (ЦПАП).

Важным звеном в обеспечении безопасности полетов является система управления качеством. В 2003 г. была продолжена работа по приведению системы управления качеством в производственных подразделениях в соответствие международным стандартам ИСО.

В 2003 г. Инспекция по безопасности полетов Аэрофлота начала реализацию нескольких программ в сфере обеспечения безопасности: обновление и совершенствование баз данных; внедрение новых форм отчетности о состоянии безопасности полетов на основании рекомендаций ГСГА; разработка и внедрение технологии работы и взаимодействия экипажей ВС А319/320 и Б767; обеспечение безопасности полетов на рейсах авиакомпаний, использующих код Аэрофлота.

Авиационная безопасность

Политическая обстановка в мире, а также действия экстремистских групп вынуждают все авиакомпании мира предпринимать повышенные меры авиационной безопасности. Обеспечение максимально высокого уровня авиационной безопасности — одна из важнейших задач компании. Службой авиационной безопасности осуществляется реализация ряда целевых программ: 100-процентный контроль багажа; сопровождение рейсов повышенного риска; комплексная система обеспечения безопасности объектов компании; работа кинологического подразделения; работа с «беспокойными пассажирами».

Благодаря проводимой работе по обеспечению безопасности на рейсах компании в 2003 г. не произошло ни одного инцидента, угрожавшего безопасности пассажиров.



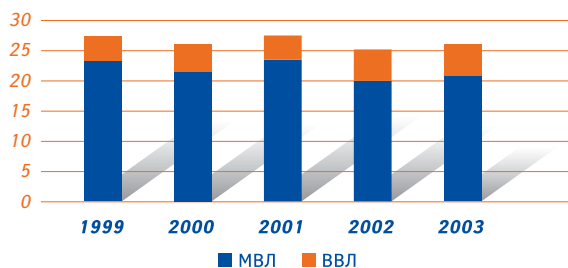
photo © Airbus

Производственные данные

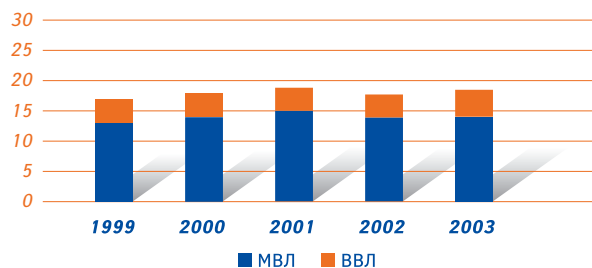
| Международные перевозки | 2003 | 2002 | % |
|---|-------------|-------------|-----------|
| Перевезено пассажиров (тыс. чел.) | 4 129,8 | 3 885,4 | 106,3 |
| Выполненный пассажирооборот (млн пкм) | 14 163,7 | 13 826,3 | 102,4 |
| Предельный пассажирооборот (млн ккм) | 20 848,0 | 20 551,0 | 101,4 |
| Занятость пассажирских кресел (%) | 67,9 | 67,3 | +0,6 пп.* |
| Удельный вес регулярных перевозок** (%) | 97,9 | 97,8 | 0,0 пп. |
| Перевезено грузов и почты (тыс. тонн) | 95,7 | 93,3 | 102,6 |
| Выполненный грузооборот (млн ткм) | 530,3 | 491,3 | 107,9 |
| Выполненный тонно-километраж (млн ткм) | 1 805,0 | 1 735,6 | 104,0 |
| Предельный тонно-километраж (млн пткм) | 3 258,8 | 3 130,1 | 104,1 |
| Коммерческая загрузка (%) | 55,4 | 55,4 | 0,0 пп. |
| Внутренние перевозки | | | |
| Перевезено пассажиров (тыс. чел.) | 1 713,7 | 1 603,9 | 106,9 |
| Выполненный пассажирооборот (млн пкм) | 4 038,9 | 3 818,9 | 105,8 |
| Предельный пассажирооборот (млн ккм) | 5 393,1 | 5 251,5 | 102,7 |
| Занятость пассажирских кресел (%) | 74,9 | 72,7 | +2,2 пп. |
| Удельный вес регулярных перевозок** (%) | 99,9 | 99,7 | +0,2 пп. |
| Перевезено грузов и почты (тыс. тонн) | 18,5 | 16,2 | 114,3 |
| Выполненный грузооборот (млн ткм) | 84,1 | 71,8 | 117,1 |
| Выполненный тонно-километраж (млн ткм) | 447,7 | 415,6 | 107,7 |
| Предельный тонно-километраж (млн пткм) | 692,3 | 684,1 | 101,2 |
| Коммерческая загрузка (%) | 64,6 | 60,7 | +3,9 пп. |
| Всего | | | |
| Перевезено пассажиров (тыс. чел.) | 5 843,5 | 5 489,3 | 106,5 |
| Выполненный пассажирооборот (млн пкм) | 18 202,6 | 17 645,2 | 103,2 |
| Предельный пассажирооборот (млн ккм) | 26 241,1 | 25 802,5 | 101,7 |
| Занятость пассажирских кресел (%) | 69,4 | 68,4 | +1,0 пп. |
| Удельный вес регулярных перевозок** (%) | 98,3 | 98,2 | +0,1 пп. |
| Перевезено грузов и почты (тыс. тонн) | 114,2 | 109,5 | 104,3 |
| Выполненный грузооборот (млн ткм) | 614,4 | 563,0 | 109,1 |
| Выполненный тонно-километраж (млн ткм) | 2 252,7 | 2 151,2 | 104,7 |
| Предельный тонно-километраж (млн пткм) | 3 951,1 | 3 814,2 | 103,6 |
| Коммерческая загрузка (%) | 57,0 | 56,4 | +0,6 пп. |

* пп. — процентный пункт. ** по выполненному пассажирообороту.

Предельный пассажирооборот
(млрд ккм)



Выполненный пассажирооборот
(млрд пкм)



Производственные результаты

Пассажирские перевозки

Аэрофлот гибко реагировал на ситуацию на рынке — в период с марта по май 2003 г. около 30% провозных емкостей было переориентировано с направлений Юго-Восточной Азии на направления Европы и России. Благодаря оперативным модификациям сети маршрутов компании удалось в кризисный период сохранить объем перевозок пассажиров на уровне 2002 г. По итогам года компания увеличила количество перевезенных пассажиров на 6,5%, выполненный пассажирооборот — на 3,2%. Коэффициент занятости пассажирских кресел, характеризующий эффективность использования провозных емкостей, был улучшен на 1,0 процентный пункт и составил 69,4%.

Большая часть пассажирооборота (55,2%) была выполнена на воздушных судах иностранного производства. Вместе с тем Аэрофлот расширяет использование российских самолетов: в 2003 г. на их долю пришлось 44,8% пассажирооборота против 41,4% в 2002 г. Компания улучшила использование производственных активов: исправность пассажирских воздушных судов (без учета выводимого из эксплуатации Ил-62) выросла в 2003 г. с 63% до 69%, что привело к увеличению среднесуточного налета на 1 списочный пассажирский самолет более, чем на 10% — с 6,4 до 7,0 час. Планирование и организация перевозок обеспечили поддержание высокой интенсивности эксплуатации ВС:

среднесуточный налет на 1 исправное воздушное судно составил 10,1 час.

Международные пассажирские перевозки

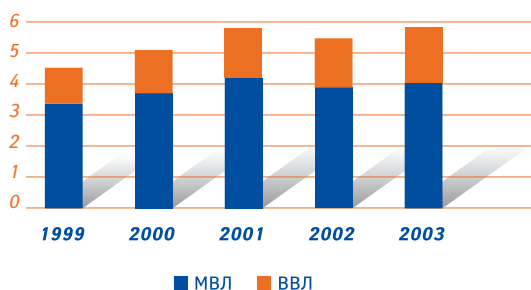
На международные перевозки приходится более 70% перевезенных пассажиров и около 78% пассажирооборота Аэрофлота. Почти 98% пассажирооборота было выполнено на регулярных рейсах. Объем перевозок международных пассажиров в 2003 г. составил 4,1 млн человек, что на 6,3% больше уровня 2002 г. Средняя дальность рейсов была сокращена вследствие перевода провозных емкостей в кризисный период с дальнемагистральных направлений Юго-Восточной Азии на средне- и ближнемагистральные европейские маршруты. Это обусловило меньшие темпы роста международного пассажирооборота по сравнению с ростом объема перевозок пассажиров — 2,4%. Коэффициент занятости пассажирских кресел увеличился на международных линиях с 67,3% до 67,9%.

Внутренние пассажирские перевозки

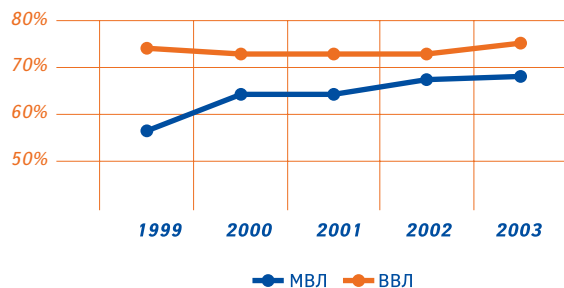
На внутренних воздушных линиях Аэрофлот перевез 1,7 млн пассажиров, что составляет почти 30% от общих перевозок Аэрофлота и на 6,8% превышает показатель 2002 г. Пассажирооборот на внутренних линиях вырос на 5,8%. Практически весь объем перевозок был выполнен на регулярных рейсах. В 2003 г. компании удалось более чем на 2 процентных пункта повысить пассажирскую загрузку на внутренних маршрутах и довести ее до 74,9%.

Перевезено пассажиров

(млн чел.)



Загрузка пассажирских кресел



Грузовые перевозки

Эпидемия атипичной пневмонии привела в апреле-мае 2003 г. к резкому падению объемов грузоперевозок в/из Китая и на других направлениях Юго-Восточной Азии — важнейшем рынке Аэрофлота. Во втором полугодии 2003 г. спрос на грузовые перевозки начал быстро восстанавливаться. В результате объем перевозок грузов и почты Аэрофлота, упавший в апреле-мае почти на 7% по сравнению с аналогичным периодом 2002 г., по итогам года составил 114,2 тыс. тонн, что на 4,3% выше уровня 2002 г. Грузооборот в 2003 г. вырос на 9,1%. Коэффициент коммерческой загрузки, характеризующий использование пассажирских и грузовых провозных емкостей в целом, увеличился с 56,4% до 57,0%.

В 2003 г. около 57% общего грузооборота было выполнено на пассажирских ВС, 43% — на грузовых ВС. В структуре перевозок грузов и почты грузовыми ВС 88% приходится на долю ДС10.

Международные грузовые перевозки

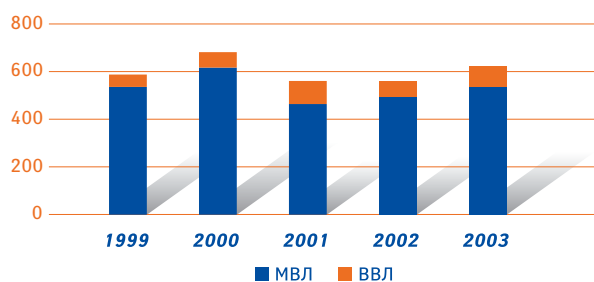
На долю международных перевозок приходится 84% перевезенных грузов и 86% грузооборота. Практически весь объем грузовых перевозок был выполнен на регулярных рейсах. Объем перевозок грузов на международных линиях вырос в 2003 г. на 2,6%. Благодаря увеличению парка грузовых ВС, работающих на дальнемагистральных маршрутах Европа — Юго-Восточная Азия, средняя дальность перевозки возросла. Это привело к более высоким темпам роста грузооборота — 7,9%. Коммерческая загрузка на международных линиях осталась на уровне 2002 г.

Внутренние грузовые перевозки

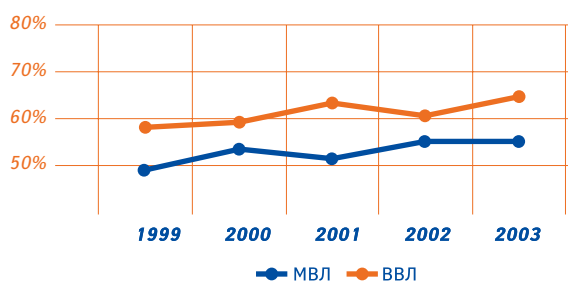
Перевозки грузов внутри России осуществлялись в грузовых емкостях пассажирских самолетов. Объем перевозок грузов на внутреннем рынке вырос в 2003 г. на 14,3%, грузооборот — на 17,1%. Благодаря росту объемов перевозок при практически неизменном предложении провозных емкостей Аэрофлот существенно увеличил коэффициент коммерческой загрузки внутренних рейсов — с 60,7% до 64,6%.

Грузооборот

(млн ткм)



Коммерческая загрузка



Финансовые результаты

В 2003 г. доходы авиакомпании составили 48 527,4 млн руб., что на 7,8% больше величины доходов в 2002 г. Расходы от эксплуатационной деятельности выросли на 8,6% и составили 45 225,5 млн руб. В результате эксплуатационной деятельности Аэрофлотом получена прибыль в размере 3 301,9 млн руб.

По сравнению с 2002 г. прибыль от эксплуатационной деятельности уменьшилась на 1,2%.

В результате внереализационной деятельности и прочих операций компания получила прибыль в размере 2 033,3 млн руб., что на 82,8% больше прибыли 2002 г.

Прибыль до налогообложения выросла в 2003 г. на 23,3% и составила 5 496,8 млн руб. Чистая прибыль увеличилась на 24,4% и достигла 3 978,0 млн руб.

Обзор финансовых результатов (млн руб.)

| | 2003 | 2002 | % |
|---|----------|----------|-------|
| Доходы от эксплуатационной деятельности | 48 527,4 | 45 000,1 | 107,8 |
| Расходы от эксплуатационной деятельности | 45 225,5 | 41 657,8 | 108,6 |
| Результат от эксплуатационной деятельности | 3 301,9 | 3 342,3 | 98,8 |
| Результат от внереализационной деятельности и прочих операций | 2 033,3 | 1 112,6 | 182,8 |
| Чрезвычайные доходы/расходы | 161,5 | 2,1 | |
| Прибыль до налогообложения | 5 496,8 | 4 457,0 | 123,3 |
| Налог на прибыль и другие аналогичные обязательные платежи | 1 518,7 | 1 258,5 | 120,7 |
| Чистая прибыль | 3 978,0 | 3 198,5 | 124,4 |

Доходы от эксплуатационной деятельности

В структуре доходов от эксплуатационной деятельности 76,0% приходится на пассажирские авиаперевозки, 7,9% — на грузовые и почтовые перевозки, 13,1% — на поступления по коммерческим соглашениям с иностранными авиакомпаниями по совместной эксплуатации авиалиний и 3,0% — на доходы от прочей деятельности.

Доходы от пассажирских перевозок

Доходы от пассажирских перевозок выросли в 2003 г. на 6,9% и достигли 36 915,4 млн руб. Международные перевозки принесли 86,2% доходов, внутренние — 13,8% доходов.

Доходы от перевозок на международных воздушных линиях составили в 2003 г. 31 812,9 млн руб., что на 5,0% выше уровня 2002 г. Основной прирост доходов произошел за счет роста доходных ставок.

Доходы от перевозок на внутренних воздушных линиях увеличились в 2003 г. на 20,3% и составили 5 102,5 млн руб. Как и на международном рынке, основной прирост доходов был обеспечен ростом доходности перевозок.

Доходы от грузовых перевозок

Доходы от перевозок грузов и почты увеличились в 2003 г. на 9,1% и составили 3 805,7 млн руб. Большая часть доходов — 92,4% — была получена от международных перевозок. Прирост доходов был обеспечен как ростом объемов перевозок, так и ростом доходных ставок.

Доходы от коммерческих соглашений с иностранными авиакомпаниями и от прочей реализации

Доходы от коммерческих соглашений с иностранными авиакомпаниями по совместной эксплуатации авиалиний составили 6 344,2 млн руб., что на 5,8% выше уровня 2002 г.

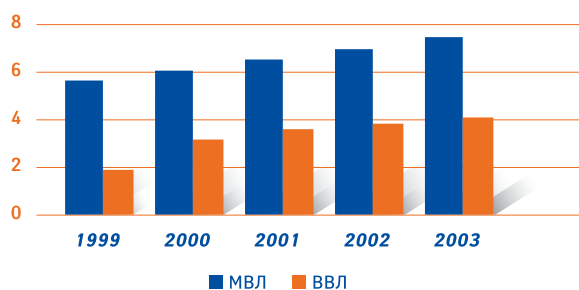
Доходы от прочей реализации включают в себя доходы от оказания услуг по наземному обслуживанию в аэропорту, услуг по заправке авиатопливом сторонних авиакомпаний, комиссионных от беспослинной торговли на борту ВС и прочих услуг. В 2003 г. доходы от прочей реализации составили 1 462,1 млн руб.

Доходы от эксплуатационной деятельности

| | 2003 млн руб. | 2002 млн руб. | % | 2003 млн экв. долл. США |
|--|------------------|------------------|--------------|-------------------------------|
| Доходы от реализации пассажирских перевозок | 36 915,4 | 34 535,4 | 106,9 | 1 205,5 |
| в том числе международные перевозки | 31 812,9 | 30 294,2 | 105,0 | 1 038,8 |
| внутренние перевозки | 5 102,5 | 4 241,2 | 120,3 | 166,7 |
| Доходы от реализации грузовых и почтовых перевозок | 3 805,7 | 3 488,8 | 109,1 | 124,7 |
| Доходы от коммерческих соглашений с иностранными авиакомпаниями по совместной эксплуатации авиалиний | 6 344,2 | 5 998,5 | 105,8 | 209,7 |
| Доходы от прочей реализации | 1 462,1 | 977,4 | 149,6 | 47,9 |
| Всего доходы от эксплуатационной деятельности | 48 527,4 | 45 000,1 | 107,8 | 1 587,8 |

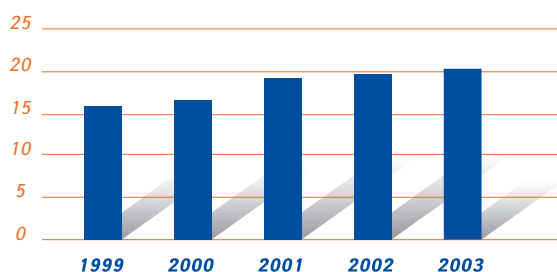
Пассажирские доходные ставки

(центы/пкм)



Грузовые доходные ставки

(центы/ткм)



Расходы от эксплуатационной деятельности

В 2003 г. 45,6% всех эксплуатационных расходов были понесены в российских рублях, 54,4% — в иностранной валюте. Наибольший вес в структуре расходов имеют затраты на содержание воздушных судов и авиадвигателей (29,6%), на авиатопливо (20,6%), на обслуживание ВС и пассажиров в аэропортах и на трассе (19,0%).

Расходы на содержание воздушных судов и авиадвигателей включают расходы на аренду (лизинг), капитальный и текущий ремонт, страхование. В 2003 г. произошло увеличение этой статьи расходов на 12,9%, что связано с проведением программы реструктуризации парка ВС, ростом цен на услуги ремонтных заводов и объемов работ, направленных на повышение уровня исправности ВС и летной годности.

В 2003 г. на 15,1% увеличились расходы Аэрофлота на авиатопливо. Основная причина — рост цен на энергоносители, в том числе на авиакеросин, в связи с войной в Ираке и низким уровнем мировых резервов

нефти. Расходы на обслуживание ВС и пассажиров в аэропортах и на трассе выросли в 2003 г. на 8,8%. Это обусловлено ростом объемов перевозок, повышением государственных аэропортовых и аэронавигационных ставок и сборов, увеличением расходов на обеспечение безопасности в аэропортах прилета.

Расходы на оплату труда выросли на 8,4% вследствие введения в марте 2003 г. новой тарифной сетки с целью компенсации инфляционных процессов и увеличения стимулирования работников к профессиональному росту. Расходы на содержание представительств увеличились в связи с удорожанием основных мировых валют по отношению к доллару США.

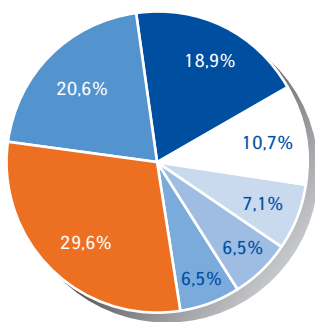
Расходы на содержание экипажей уменьшились в 2003 г. на 8,7% за счет сокращения времени пребывания на эстафетах в Токио и Нью-Йорке до одних суток, отмены эстафеты в Дубае.

Расходы на агентские комиссионные сократились на 8,6% в связи со снижением ставок комиссионных как на территории России, так и за рубежом.

Расходы от эксплуатационной деятельности

| | 2003 млн руб. | 2002 млн руб. | % | 2003 млн экв. долл. США |
|---|------------------|------------------|--------------|-------------------------------|
| Содержание ВС и АД, капремонт и ТО, аренда (лизинг), страхование ВС и АД | 13 376,0 | 11 850,1 | 112,9 | 438,6 |
| АвиаГСМ | 9 327,1 | 8 105,4 | 115,1 | 304,6 |
| Обслуживание ВС и пассажиров в аэропортах и на трассе | 8 562,8 | 7 867,6 | 108,8 | 280,5 |
| Оплата труда с отчислениями | 4 819,8 | 4 445,7 | 108,4 | 157,1 |
| Амортизация ОПФ | 643,9 | 656,6 | 98,1 | 21,0 |
| Содержание представительств | 1 642,4 | 1 537,0 | 106,9 | 53,6 |
| Содержание экипажей | 673,3 | 737,4 | 91,3 | 22,1 |
| Агентские комиссионные | 3 221,4 | 3 524,2 | 91,4 | 105,4 |
| Прочие расходы | 2 958,8 | 2 933,8 | 100,9 | 97,1 |
| Всего расходы от эксплуатационной деятельности | 45 225,5 | 41 657,8 | 108,6 | 1 480,0 |

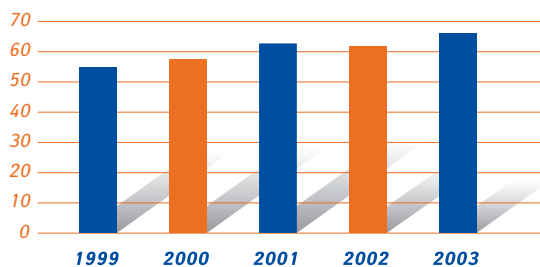
Структура затрат в 2003 г.



- содержание ВС и авиадвигателей
- авиаГСМ
- обслуживание ВС и пассажиров в аэропортах и на трассе
- оплата труда с отчислениями
- агентские комиссионные
- прочие расходы
- другие

Удельные расходы

(центы/ткм)



Внереализационная деятельность и прочие операции

Доходы от внереализационной деятельности и прочих операций

Проценты к получению увеличились в 2003 г. на 123,8%, в основном за счет начисленных процентов по партнерскому займу ЗАО «Шеротель».

От участия Аэрофлота в других организациях было получено 201,5 млн руб. дивидендов, что выше факта 2002 г. на 72,7%. Основное увеличение доходов произошло от дочерних предприятий «Аэроимп» (на 43,1 млн руб.), «Аэроферст» (на 53,1 млн руб.), ОАО «Страховая компания «Москва» (на 22,0 млн руб.), ОАО «Аэрофлот-Дон» (на 8,3 млн руб.). Снизились доходы от дочерних предприятий «Аэромар» (на 21,7 млн руб.), «ТЗК» (на 16,3 млн руб.), «Иквант» (на 5,7 млн руб.).

Прочие операционные доходы в 2003 г. составили 924,6 млн руб. По сравнению с 2002 г. доходы увеличились на 93,4%. Рост этой статьи доходов главным образом связан с переоценкой стоимости акций и продажей доли акций France Telecom (261,4 млн руб.), реализацией 9 самолетов Ил-62 и авиадвигателей (105,4 млн руб.), а также отражением в прочих операционных расходах восстановления резерва сомнительных долгов, которое в 2002 г. включалось во внереализационные доходы (102,2 млн руб.).

Увеличение прочих внереализационных доходов на 18,8% вызвано ростом положительной курсовой разницы (на 310,6 млн руб.), списанием кредитор-

ской задолженности (на 298,7 млн руб.), ростом поступлений по коммерческим соглашениям от иностранных авиакомпаний (на 150,5 млн руб.) и реструктуризацией задолженности по штрафам и пеням (на 372,2 млн руб.).

Расходы от внереализационной деятельности и прочих операций

Проценты к уплате уменьшились в 2003 г. в два раза в результате уменьшения объема заемных средств, проведенной работы по диверсификации кредитного портфеля путем заключения соглашений с банками о возобновляемых кредитных линиях и кредитования под плавающие проценты.

Прочие операционные расходы увеличились на 49,9%, в основном в связи с отражением в этой статье резерва по сомнительным долгам, который в 2002 г. включался во внереализационные расходы (651,8 млн руб.). Уменьшение расчетов по векселям сократило увеличение расходов на 127,9 млн руб.

Прочие внереализационные расходы в 2003 г. составили 4 645,0 млн руб и увеличились по сравнению с 2002 г. на 11,3%, в основном за счет списания дебиторской задолженности (491,7 млн руб.).

Чрезвычайные доходы и расходы

Рост чрезвычайных доходов отражает получение страхового возмещения с учетом всех понесенных затрат за аварийную посадку самолета в Дубае в сумме 161,5 млн руб.

Финансовые результаты внереализационной деятельности и прочих операций (млн руб.)

| | 2003 | 2002 | % |
|--|---------|---------|-------|
| Доходы от внереализационной деятельности и прочих операций | | | |
| Проценты к получению | 224,5 | 100,3 | 223,8 |
| Доходы от участия в других организациях | 201,5 | 116,7 | 172,7 |
| Прочие операционные доходы | 924,6 | 478,2 | 193,4 |
| Прочие внереализационные доходы | 7 085,8 | 5 962,4 | 118,8 |
| Расходы от внереализационной деятельности и прочих операций | | | |
| Проценты к уплате | 149,7 | 297,5 | 50,3 |
| Прочие операционные расходы | 1 608,3 | 1 072,7 | 149,9 |
| Прочие внереализационные расходы | 4 645,0 | 4 174,8 | 111,3 |
| Прибыль/убыток от внереализационной и прочей операционной деятельности | 2 033,3 | 1 112,6 | 182,8 |
| Чрезвычайные доходы | 193,1 | 3,4 | |
| Чрезвычайные расходы | 31,6 | 1,3 | |

Заемные средства

В 2003 г. Аэрофлот привлекал кредиты в основном на пополнение оборотных средств. Исключение составил кредит, полученный от Стандартбанка в августе 2003 г. в размере 14,3 млн долл. США и направленный на финансирование страховой премии (в течение года часть кредита была погашена и остаток на конец года составил 6,5 млн долл. США).

В сентябре 2003 г. компания досрочно погасила облигационный займ, выпущенный в 2002 г., в связи с более привлекательными условиями финансирования, которые предлагались коммерческими банками.

Уменьшение общего остатка по займам и кредитам связано с достаточностью собственных денежных средств компании в отчетном периоде.

В 2003 г. была проведена работа по привлечению финансирования на проект финансового лизинга 4 самолетов А319 в рамках программы реструктуризации парка иностранных ВС. Общая стоимость проекта превысила 150 млн долл. США. Кредит привлекался компанией специального назначения, созданной Аэрофлотом, и отражается на ее балансе. 85% финансовых ресурсов было предоставлено европейскими коммерческими банками под гарантии европейских экспортно-кредитных агентств (ЕКА). Процентная ставка по кредиту составила менее LIBOR+1%. 10% финансирования было привлечено в виде субординированного кредита компании Airbus, оставшаяся часть затрат в размере 5% финансировалась из собственных средств Аэрофлота.

Заемные средства

| | Остаток на 01.01.03 | Получено за период | Погашено за период | Остаток на 01.01.04 |
|----------------------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------|
| Рублевые кредиты (млн руб.) | 345,3 | 740,0 | 1 085,3 | 0 |
| Валютные кредиты (млн долл. США) | 67,0 | 156,3 | 151,8 | 71,5 |
| Облигации (млн руб.) | 905,9 | 0 | 905,9 | 0 |
| Векселя (млн руб.) | 19,5 | 0 | 19,5 | 0 |
| Итого заемных средств (млн руб.) | 3 406,7 | | | 2 109,2 |

Капитальные вложения

В 2003 г. капитальные вложения увеличились по сравнению с 2002 г. более чем в два раза и составили 1 135,9 млн руб. Основную часть капитального строительства Аэрофлота составило строительство аэровокзального комплекса «Шереметьево-3». Компания также осуществляла реконструкцию стареющих строений (ангары, здание АЗС в АТК и др.) и строительство нескольких производственных сооружений, таких, как насосная станция, напорный коллектор и др. Развитие корпоративных информацион-

ных технологий в 2003 г. помимо приобретения и модернизации вычислительной и оргтехники включало в себя внедрение системы КАСУД в большинстве подразделений компании. Среди остальных направлений капитальных затрат наиболее крупными являются модернизация ВС, в том числе в связи с поступлением в парк нового типа воздушных судов А319/320, закупка форменного обмундирования и спецодежды, а также восполнение ремонтной базы автобазы и приобретение оборудования для медицинского центра.

Капитальные вложения (млн руб.)

| | 2003 |
|--|---------|
| Модернизация ВС | 41,9 |
| Капитальное строительство | 231,0 |
| Приобретение и модернизация вычислительной техники | 175,7 |
| Прочие капитальные вложения | 687,3 |
| Итого капитальных вложений | 1 135,9 |

Обзор видов деятельности

Пассажирские перевозки

Сеть маршрутов

Международные перевозки

В 2003 г. Аэрофлот увеличил частоту полетов (по летнему расписанию) из Москвы в Мюнхен, Дюссельдорф, Ниццу, Мадрид, Барселону, Афины, Осло, Торонто, Бейрут, Тегеран, Бангкок, Гонконг, Сеул, Ереван. Был открыт новый маршрут Москва — Ташкент. Ряд рейсов начал выполняться совместно с авиакомпаниями-партнерами: рейс Москва — Днепропетровск — совместно с а/к «Аэрофлот-Дон», рейсы из Москвы в Амстердам, Шаннон, Дублин — совместно с а/к Skynet.

Уменьшение частот произошло на маршруте из Москвы в Ларнаку. Были прекращены полеты в Салоники, Тунис, Сингапур, Хошимин, Лиссабон, Осаку, Амман. Война в Ираке и эпидемия атипичной пневмонии вынудили компанию внести корректировки в расписание полетов в марте-июне 2003 г. Были сокращены частоты, но не прекращались полеты по ряду направлений, таких, как: Бейрут, Дамаск, Пекин, Шанхай, Гонконг, Торонто. Высвобожденные провозные емкости были поставлены на направления Европы и России. Уже в июле-августе Аэрофлот вернулся к прежнему расписанию полетов на Ближний Восток, Китай и Канаду. Предпринятыми мерами удалось удержать около 65% пассажиропотока с юго-восточных направлений.

На международных маршрутах Аэрофлот имеет код-шеринговые соглашения со следующими авиакомпаниями: Air France, LOT, Malev, Bulgaria Air, CSA, Singapore Airways, Uzbekistan Navo Yullari — в качестве маркетингового партнера и партнера-оператора; Tarom, Cubana, Air India,

Iran Air — в качестве партнера-оператора; Austrian Airways, Skynet, Slovak Airlines, Adria Airways, Royal Jordanien, Estonian Air — в качестве маркетингового партнера. С авиакомпаниями Adria Airways и Bulgaria Air код-шеринговые соглашения были заключены в 2003 г.

Внутренние перевозки

На внутреннем рынке в 2003 г. Аэрофлот увеличил частоту полетов (по летнему расписанию) на направлениях Москва — Краснодар и Москва — С.-Петербург. Был открыт новый маршрут Москва — Норильск. В 2003 г. Аэрофлот подписал код-шеринговое соглашение с а/к «Аэрофлот-Дон» и перешел на совместную с ней эксплуатацию линии Москва — Ростов-на-Дону. Аналогичное соглашение было заключено с а/к «Архангельские авиалинии» в отношении линии Москва — Архангельск — Нарьян-Мар.

Качественные показатели

В 2003 г. Аэрофлот улучшил качественные показатели сети маршрутов. Средняя частота выполнения рейсов увеличилась до 5,9 рейса в день (5,2 рейса в 2002 г.). В период действия летнего расписания средняя частота составляла 7,0 рейса в день (6,1 рейса в 2002 г.). С учетом рейсов партнеров средняя частота составила 7,8 рейса в день (6,7 рейса в 2002 г.).

Количество стыковок на собственных рейсах Аэрофлота увеличилось в 2003 г. на 12,7%. На рейсах Аэрофлота, включая маркетинговые, этот показатель увеличился на 49,8%. В период действия летнего расписания коэффициент стыкуемости сети на собственных рейсах Аэрофлота увеличился по сравнению с аналогичным периодом



Показатели перевозок по регионам*

| Регион | Перевезенные пассажиры (тыс.чел.) | | Выполненный пассажирооборот (млн пкм) | | Предельный пассажирооборот (млн ккм) | | Загрузка (%) | | Структура доходов по регионам (%)** | |
|--------------|-----------------------------------|---------|---------------------------------------|----------|--------------------------------------|----------|--------------|------|-------------------------------------|-------|
| | 2003 | 2002 | 2003 | 2002 | 2003 | 2002 | 2003 | 2002 | 2003 | 2002 |
| Америка | 291,5 | 288,0 | 2 520,7 | 2 478,3 | 3 630,9 | 3 539,2 | 69,4 | 70,0 | 10,1 | 10,9 |
| Африка и БСВ | 216,1 | 213,1 | 670,1 | 657,9 | 939,7 | 1 009,7 | 71,3 | 65,2 | 3,7 | 4,0 |
| Азия | 741,8 | 772,5 | 4 706,8 | 5 078,7 | 6 766,7 | 7 186,5 | 69,6 | 70,7 | 20,4 | 23,8 |
| Европа | 2 244,1 | 2 040,8 | 4 993,8 | 4 511,4 | 7 782,9 | 7 321,8 | 64,2 | 61,6 | 40,1 | 38,2 |
| Россия | 1 712,4 | 1 600,5 | 4 036,1 | 3 808,1 | 5 385,1 | 5 231,5 | 74,9 | 72,8 | 19,7 | 17,6 |
| СНГ и Балтия | 556,0 | 494,3 | 969,3 | 800,4 | 1 325,6 | 1 081,4 | 73,1 | 74,0 | 6,0 | 5,5 |
| Итого | 5 761,8 | 5 409,3 | 17 896,9 | 17 334,9 | 25 831,0 | 25 370,1 | 69,3 | 68,3 | 100,0 | 100,0 |

* на регулярных рейсах. ** за вычетом комиссионных, с учетом НДС на внутреннем рынке.

2002 г. на 23% и составил 25,0, а на рейсах Аэрофлота, включая маркетинговые, — на 37% и составил 29,3.

Регулярность выполнения пассажирских рейсов увеличилась в 2003 г. на 10,6% и составила 72,6%. При этом процент регулярности полетов из «Шереметьево» повысился на 1,7% и составил 85,7%, а из других аэропортов увеличился на 8,9% и составил 74,3%.

Продукт

В рамках работы по повышению качества обслуживания пассажиров Аэрофлот продолжил внедрение новой концепции сервиса. Новый сервис предлагался пассажирам на маршрутах Москва — Нью-Йорк и Москва — Токио. Он предусматривает улучшение бортового питания — обслуживание по меню, расширение ассортимента напитков, использование фарфоровой посуды нового дизайна, а также применение новых стандартов обслуживания, основанных на традиционном русском радушии и гостеприимстве. Все бортпроводники, работающие на пилотных маршрутах, прошли психологические курсы, помогающие установить контакт с пассажирами и создать благоприятную атмосферу на борту.

Реализуя программу ребрендинга, в 2003 г. Аэрофлот изменил гамму корпоративных цветов, начал обновление интерьера и внешнего вида самолетов, утвердил новую форму для бортпроводников и наземного персонала. Компания сохранила неизменным свой логотип, имеющий 70-летнюю историю и узнаваемый во всем мире. В декабре 2003 г. была проведена новая рекламно-имиджевая кампания Аэрофлота.

Компания активно развивает программу для часто летающих пассажиров «Аэрофлот Бонус». В 2003 г. была

запущена детская программа «Аэрофлот Бонус Юниор». Участникам «Аэрофлот Бонус» была предоставлена возможность получать информацию о состоянии персонального счета через Интернет и с мобильного телефона. Общее количество участников программы выросло в 2003 г. на 38% и достигло 243 тыс. человек. Количество полетов, зарегистрированных в программе, увеличилось на 40% и составило 512 тыс.

Продажи

Мероприятия по совершенствованию продаж в 2003 г. были направлены на привлечение новых клиентов и сокращение затрат. Компания развивает сеть собственных продаж, чтобы лучше понимать потребности рынка и предлагать наиболее востребованный продукт. В 2003 г. увеличилось количество корпоративных клиентов с 180 до 247. Аэрофлот повышает качество обслуживания в офисах продаж и расширяет спектр услуг, в частности в 2003 г. внедрил новую услугу — доставку авиабилетов VIP-клиентам.

В 2003 г. компания изменила систему начисления комиссионных на территории РФ, снизив уровень базовых комиссионных и внедрив программу поощрения региональных агентов, предусматривающую дополнительную бонусную комиссию. Перевод части агентских продаж за рубежом на более экономичный канал продаж BSP/ARC позволил снизить среднюю ставку агентских комиссионных с 10,7% до 9,8%. Доля продаж через нейтральные системы BSP/ARC увеличилась в 2003 г. с 38% до 43%. Аэрофлот планирует расширять продажи через этот канал и довести его долю до 60%.

Грузовые перевозки

Основными рынками грузовых перевозок Аэрофлота являются Юго-Восточная Азия и Европа. В 2003 г. были открыты новые грузовые рейсы по маршрутам Ханн — Шанхай — Ханн (4 рейса в неделю) и Осло — Токио — Гонконг — Ханн (1 рейс в неделю).

Продолжается успешное развитие регионального грузового представительства Аэрофлота в Ханне (Германия). Взаимодействуя с коммерческими партнерами во многих регионах Европы (Франция, Германия, Италия, Австрия, Дания и т. д.), представительство Аэрофлота обеспечивает устойчивую загрузку рейсов DC10 из аэропорта в Ханне грузами практически со всей континентальной Европы. Налажена и широко применяется система автомобильной доставки грузов, прибывающих рейсами Аэрофлота в Ханн, до конечных потреби-

телей. Данная система обеспечена развитой информационной поддержкой, позволяющей в реальном масштабе времени наблюдать процесс движения груза.

Для повышения доходности в 2003 г. была проведена работа по совершенствованию системы продаж. В результате комбинации тендерных условий продажи, выкупа емкостей и свободной продажи рост выручки от продаж перевозок из Москвы составил по сравнению с 2002 г. 67,2 млн руб. (вкл. НДС). Также Аэрофлот ведет собственную продажу грузовых перевозок, объем которой вырос по сравнению с 2002 г. с 22,1 до 31,7 млн руб. (вкл. НДС). В целях обеспечения стабильной загрузки грузовых рейсов заключен ряд соглашений с крупнейшими экспедиторскими компаниями мира — Schenker, Nippon Express, Pan Alpina, Danzas.

Другие виды деятельности в составе группы «Аэрофлот»

| ОАО «Аэрофлот» | |
|---|-------|
| Обслуживание в аэропорту | |
| > ЗАО «ТЭК» | 31% |
| > ЗАО «Аэропорт Москва» | 50% |
| > ЗАО «Дейт» | 50% |
| > ЗАО «АэроМАШ-АБ» | 45% |
| Беспошлинная торговля | |
| > ЗАО «Аэроферст» | 33,3% |
| Авиаперевозки | |
| > ОАО «Аэрофлот-Дон» | 51% |
| > ЗАО «Аэрофлот-Плюс» | 100% |
| Бортовое питание | |
| > ЗАО «Аэромар» | 51% |
| Гостиничная деятельность | |
| > ЗАО «Шеротель» | 100% |
| > ООО «Аэроимп» | 25% |
| Прочие услуги | |
| > Операции с грузами | |
| > Страхование и финансовая деятельность | |
| > Социальная деятельность | |

В состав группы «Аэрофлот» входят 39 компаний, осуществляющих аэропортовое обслуживание ВС, пассажиров и грузов, производство бортового питания и напитков, беспошлинную торговлю в специализированных магазинах, а также предоставляющих услуги в сфере авиаперевозок, гостиничной деятельности и иные виды услуг.

Обслуживание в аэропорту

Компании, предоставляющие услуги по обслуживанию авиационной техники, пассажиров и грузов, расположены в районе международного аэропорта «Шереметьево» и занимают монопольные или близкие к монопольным позиции на рынке соответствующих услуг.

В отчетном году выручка от оказания услуг в сфере аэропортового обслуживания увеличилась на 28% до

4 795 млн руб. Чистая прибыль составила 164 млн руб. по сравнению со 100 млн руб. в предшествующем году.

Беспошлинная торговля

Деятельность в сфере беспошлинной торговли в специализированных магазинах в аэропортах «Шереметьево-2» и «Шереметьево-1» осуществляет ЗАО «Аэроферст». При незначительном росте продаж в отчетном году до 2 603 млн руб. (+8%) чистая прибыль компании сократилась с 204 до 22 млн руб. в связи с увеличением арендной платы в аэропорту «Шереметьево».

Авиаперевозки

Услуги по авиаперевозкам оказывают ОАО «Аэрофлот-Дон» и ЗАО «Аэрофлот-Плюс». Основной объем услуг обеспечивает ОАО «Аэрофлот-Дон», осуществляющее перевозки на международных и внутренних

Компании, осуществляющие обслуживание в аэропорту

| Компания | Вид деятельности |
|-----------------------|--|
| ЗАО «ТЗК» | Поставки авиаГСМ |
| ЗАО «Аэропорт Москва» | Обслуживание пассажиров, грузов, техническое и коммерческое обслуживание воздушных судов |
| ЗАО «АэроМаш-АБ» | Обеспечение авиационной безопасности |
| ЗАО «Дейт» | Предоставление услуг в аэропортах, наземное обслуживание в зоне международного аэропорта «Шереметьево-2» |

авиалиниях на регулярной и чартерной основе. Компания базируется в г. Ростов-на-Дону. В 2003 г. Аэрофлот-Дон осуществлял полеты по маршрутам: Ростов-на-Дону–Москва, Ростов-на-Дону–С.-Петербург, Москва–Мурманск, Москва–Сочи, Москва–Симферополь, Москва–Днепропетровск, Ростов-на-Дону–Анталья, Ростов-на-Дону–Стамбул и др. В течение года на ВВЛ было перевезено 377 тыс. пассажиров, на МВЛ – 130 тыс. пассажиров, пассажирооборот на ВВЛ и МВЛ составил соответственно 528 и 217 млн пкм.

ЗАО «Аэрофлот-Плюс» осуществляет чартерные VIP-перевозки.

За отчетный период выручка от реализации услуг компаний-авиаперевозчиков увеличилась на 28% и составила 1 723 млн руб., чистая прибыль возросла на 61% – до 26 млн руб.

Бортовое питание

Производство бортового питания и напитков осуществляет ЗАО «Аэромар». Выручка от реализации услуг компании в отчетном году уменьшилась на 5% – до

1 335 млн руб. Чистая прибыль уменьшилась на 62% – до 48 млн руб.

Гостиничная деятельность

Гостиничные услуги предоставляют ООО «Аэроимп» и ЗАО «Шеротель», осуществляющие деятельность по эксплуатации, реконструкции, строительству, оборудованию, ремонту, восстановлению гостиничных комплексов, офисов, квартир и других объектов. ЗАО «Шеротель» владеет гостиницей Novotel, расположенной рядом с терминалом «Шереметьево-2».

В отчетном году выручка от реализации компаний увеличилась на 5% – до 1 050 млн руб. Объем чистой прибыли вырос незначительно (+1%) и составил 163 млн руб.

Прочие услуги

Компании, входящие в группу «Аэрофлот», предоставляют услуги в сфере страхования, финансовой и издательской деятельности, образования, здравоохранения, туристические услуги и услуги международной экспресс-почты.

Результаты деятельности компаний группы «Аэрофлот» (млн руб.)

| Компания | Выручка | | | Чистая прибыль | | |
|---------------------------------------|---------|-------|--------------|----------------|------|--------------|
| | 2003 | 2002 | Изменение, % | 2003 | 2002 | Изменение, % |
| Аэропортовое обслуживание | | | | | | |
| ЗАО «ТЗК» | 4 070 | 3 161 | 28,8 | 103 | 45 | 128,1 |
| ЗАО «Аэропорт Москва» | 330 | 284 | 16,1 | 20 | 31 | -35,7 |
| ЗАО «АэроМАШ-АБ» | 257 | 175 | 47,1 | 31 | 16 | 99,9 |
| ЗАО «Дейт» | 139 | 127 | 9,4 | 10 | 8 | 27,8 |
| Беспошлинная торговля | | | | | | |
| ЗАО «Аэроферст» | 2 603 | 2 412 | 7,9 | 22 | 204 | -89,1 |
| Авиаперевозки | | | | | | |
| ОАО «Аэрофлот-Дон» | 1 693 | 1 329 | 27,4 | 26 | 12 | 122,4 |
| ЗАО «Аэрофлот-Плюс» | 30 | 23 | 32,0 | -0,1 | 4 | -102,8 |
| Производство бортового питания | | | | | | |
| ЗАО «Аэромар» | 1 335 | 1 411 | -5,3 | 48 | 125 | -61,7 |
| Гостиничная деятельность | | | | | | |
| ООО «Аэроимп» | 574 | 536 | 7,0 | 154 | 157 | -1,8 |
| ЗАО «Шеротель» | 476 | 469 | 1,5 | 9 | 5 | 93,4 |

Парк воздушных судов

Программа реструктуризации парка иностранных ВС

Для Аэрофлота одним из источников повышения эффективности деятельности и качества предлагаемого продукта стала программа обновления (реструктуризации) самолетного парка.

Основная цель программы заключается в:

- > сокращении количества типов пассажирских ВС иностранного производства с четырех до трех без увеличения их общего количества;
- > росте производственной, коммерческой и финансовой устойчивости авиакомпании;
- > снижении расходов на эксплуатацию, лизинг и техническое обслуживание воздушных судов.

Финансовая структура программы реструктуризации парка носила комплексный характер и включала в себя сложные элементы проектного и корпоративного финансирования, а также лизинговые схемы. В программе участвовало несколько национальных европейских экспортно-кредитных агентств, коммерческие банки, лизинговые компании, поставщики самолетов. Аэрофлот благодаря высокопрофессиональным сотрудникам не привлекал к структурированию и организации финансирования данной сделки высокооплачиваемых финансовых консультантов.

Проект реструктуризации парка иностранных ВС

2002

Б777-200ER (2 ед.)

Б767-300ER (4 ед.)

А310-300 (11 ед.)

Б737-400 (10 ед.)

27 самолетов

2 типа дальнемагистральных ВС

1 тип среднемагистральных ВС

2005

Б777-200ER (2 ед.)

Б767-300ER (7 ед.)

Семейство А320 (18 ед.)

27 самолетов



photo © Airbus

Состав парка в 2003 г.

На начало 2003 г. парк воздушных судов Аэрофлота состоял из 104 самолетов, в том числе 72 собственных и 32 арендованных. В течение года в парке произошли следующие изменения:

- > реализованы 9 самолетов Ил-62, списаны и реализованы 6 самолетов Ил-76;
- > возвращены 2 самолета Ту-134 авиакомпании «КоминтерАвиа» в связи с прекращением действия договора аренды;
- > выведены из эксплуатации 4 самолета Б737 и 6 самолетов А310 в рамках проекта реструктуризации парка ВС;
- > поступили 2 грузовых самолета ДС10 в операционный лизинг;

- > поступили 1 самолет Б767 в операционный лизинг, 4 самолета А319 в финансовый лизинг, 1 самолет А319 в операционный лизинг и 4 самолета А320 в операционный лизинг в рамках проекта реструктуризации парка.

В результате списочный состав парка уменьшился на 15 единиц. На конец года парк воздушных судов состоял из 89 самолетов, из них 57 – собственных, 32 – арендованных.

На отдельных линиях Аэрофлота на договорной основе осуществлялась эксплуатация воздушных судов ГТК «Россия» (Ту-134, Ту-214, Ил-62 и Як-40) и а/к «Авиаэнерго» (Ту-154).

Состав парка воздушных судов ОАО «Аэрофлот»*

| | 2003 | | | | 2004 план | 2005 план | 2006 план | 2007 план |
|-------------------------------|-------------------------|-----------|-----------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | В собствен- венности | В аренде | Всего | +/- к 2002 | | | | |
| Пассажирские ВС | | | | | | | | |
| Ближнемагистральные ВС | | | | | | | | |
| Ту-134 | 12 | 1 | 13 | -2 | 11 | 8 | 7 | 3 |
| Среднемагистральные ВС | | | | | | | | |
| Ту-154М | 20 | | 20 | | 25 | 25 | 25 | 25 |
| Ил-86 | 14 | | 14 | | 11 | 8 | | |
| Б737 | | 6 | 6 | -4 | | | | |
| А310 | | 5 | 5 | -6 | 1 | | | |
| А321 | | | | | 3 | 3 | 3 | 3 |
| А320 | | 4 | 4 | +4 | 7 | 7 | 7 | 7 |
| А319 | | 5 | 5 | +5 | 8 | 8 | 8 | 8 |
| Современный тип СМС** | | | | | | 3 | 18 | 24 |
| Дальнемагистральные ВС | | | | | | | | |
| Ил-96 | 6 | | 6 | | 6 | 7 | 12 | 12 |
| Ил-62 | 1 | | 1 | -9 | | | | |
| Б777 | | 2 | 2 | | 2 | 2 | 2 | 2 |
| Б767 | | 5 | 5 | +1 | 6 | 7 | 7 | 7 |
| Современный тип ДМС** | | | | | | 3 | 5 | 6 |
| Итого пассажирские ВС | 53 | 28 | 81 | -11 | 80 | 81 | 94 | 97 |
| Грузовые ВС | | | | | | | | |
| Ил-76 | 4 | | 4 | -6 | | | | |
| ДС10 | | 4 | 4 | +2 | 4 | | | |
| Современный грузовой самолет | | | | | | 4 | 4 | 6 |
| Итого грузовые ВС | 4 | 4 | 8 | -4 | 4 | 4 | 4 | 6 |
| Всего ВС | 57 | 32 | 89 | -15 | 84 | 85 | 98 | 103 |

* по состоянию на конец периода.

** СМС – среднемагистральный самолет, ДМС – дальнемагистральный самолет.

План развития парка ВС

В 2004 г. будет завершена большая часть проекта реструктуризации парка ВС иностранного производства. В связи с ростом спроса на европейском рынке Аэрофлот принял решение о конвертации 2 самолетов А319 и 1 самолета А320, запланированных ранее к получению в финансовый лизинг в IV квартале 2004 г., на 3 самолета А321. Таким образом, в течение 2004 г. в парк поступят 10 самолетов: 3 самолета А319 в операционный лизинг, 2 самолета А320 в операционный лизинг, 1 самолет А320 в финансовый лизинг, 3 самолета А321 в финансовый лизинг и 1 самолет Б767 в операционный лизинг. Соответственно будут выведены из состава парка 4 самолета А310 и все самолеты Б737. Завершающий этап проекта, намеченный на 2005 г., предусматривает поступление 1 самолета Б767 в операционный лизинг и вывод последнего А310.

В 2004 г. запланировано расширение парка среднемагистральных ВС на 5 дополнительных Ту-154. До конца 2004 г. из парка будут выведены 3 самолета Ил-86, также планируется списание и продажа морально и физически устаревших самолетов Ил-76.

Прогнозируемый дальнейший рост российского рынка авиаперевозок диктует необходимость увеличения парка пассажирских воздушных судов Аэрофлота. Потребность авиакомпании в самолетах к 2007 г. составит около 100 воздушных судов, включая около 30 единиц

дополнительных самолетов. В рамках программы расширения флота в декабре 2003 г. Аэрофлот подписал контракт на поставку 6 самолетов Ил-96-300 с лизинговой компанией «Ильюшин-Финанс». Воздушные суда поступят в парк авиакомпании в 2005–2006 гг. Дополнительно компании требуется до 6 дальнемагистральных ВС. В среднемагистральном сегменте Аэрофлоту необходимо приобрести 24 современных самолета, в том числе для замены воздушных судов Ту-154 на европейском рынке в связи с ужесточением требований по шумам с 2006 г.

План развития парка грузовых ВС предусматривает замену самолетов ДС10 на самолеты большей вместимости (МД11) и увеличение количества грузовых самолетов к 2007 г. до 6 единиц.

Персонал

Списочная численность персонала на конец 2003 г. составила 15 073 человека, что на 1% меньше аналогичного показателя за 2002 г. Наиболее значимым было сокращение численности персонала в Летном комплексе в связи с прекращением эксплуатации ВС Ил-62 и реструктуризацией флота компании. Изменение численности наземного и другого персонала произошло в результате перевода ряда служб, относимых к категории «Другой персонал», в категорию «Обслуживание в аэропорту».

Списочная численность персонала (чел.)*

| | 2003 | 2002 | % |
|--|--------|--------|-------|
| Командиры воздушных судов и вторые пилоты | 1 110 | 1 137 | 97,6 |
| Другой летный состав | 596 | 723 | 82,4 |
| Бортпроводники | 2 701 | 2 776 | 97,3 |
| Персонал технического обслуживания и ремонта | 3 323 | 3 229 | 102,9 |
| Продажа билетов, услуг и реклама | 2 089 | 2 051 | 101,9 |
| Обслуживание в аэропорту | 3 637 | 3 140 | 115,8 |
| Другой персонал | 1 617 | 2 162 | 74,8 |
| Итого | 15 073 | 15 218 | 99,0 |

* на конец периода.

Природоохранная деятельность

Компания уделяет значительное внимание вопросам охраны окружающей среды. Комплексное управление и мероприятия по природоохранной деятельности осуществляются службой экологической безопасности компании. В целях обеспечения экологической безопасности при эксплуатации воздушных судов экологами компании на регулярной основе проводился контроль и надзор за исполнением требований, в том числе:

- > к учету выбросов загрязняющих веществ, производимых двигателями самолетов;
- > к уровню шумов, возникающих в процессе эксплуатации воздушных судов.

Аэрофлот проводит совместно с организациями, имеющими специализированные лицензии, регулярные мероприятия по инструментальному контролю и регулировке топливных систем на соответствие нормативам дымности и содержания в отработанных газах окиси углерода и углеводородов. Экологами компании проводится значительная работа по обновлению нормативной экологической документации.

Социальная и благотворительная деятельность

Социальная деятельность

Основные принципы проводимой компанией социальной политики — адресность, ответственность, сбалансированность целей и возможностей компании, демократизм выработки и принятия решений и их последующая реализация. В 2003 г. в Аэрофлоте проводились следующие социальные мероприятия:

- > реализация комплексной целевой жилищной программы по предоставлению поручительства авиакомпании при получении работником кредита в банковских учреждениях — партнерах Аэрофлота;
- > реализация программы негосударственного пенсионного обеспечения;
- > частичное возмещение расходов на содержание детей в детских дошкольных учреждениях;
- > организация санаторно-курортного лечения и оздоровительного отдыха;
- > организация спортивных мероприятий.

В октябре 2003 г. в г. Лобня был открыт Дворец спорта, построенный на адресные средства компании (налоговые отчисления в областной бюджет).

Важным социальным проектом для Аэрофлота в 2003 г. стал проект «Калининград-шаттл». На линии Москва–Калининград были установлены социально ориентированные тарифы и введена частота до четырех рейсов в день. Низкие тарифы обеспечили приток пассажиров, традиционно пользующихся услугами железной дороги, и позволили увеличить загрузку рейсов до 90%. В 2004 г. сохранится социальная направленность проекта, в летний период будет увеличена частота рейсов.

Компания сотрудничает с Московской государственной консерваторией им. П. И. Чайковского. Лучшие российские музыканты с 2003 г. могут воспользоваться рейсами компании для организации гастролей за рубежом и в городах России.

Аэрофлот является традиционным партнером Олимпийского комитета Российской Федерации — в 2004 г. компания будет официальным перевозчиком сборной команды, официальной делегации и гостей на Олимпийские игры в Афинах.

Благотворительная деятельность

В рамках благотворительной деятельности в 2003 г. была проведена акция «Встреча боевых друзей», в ходе которой каждый ветеран — участник войны, гражданин России, получил право на бесплатный полет в города Российской Федерации, Европы, СНГ и Балтии, в которые компания осуществляет регулярные рейсы. В акции принял участие 3 541 ветеран. В 2003 г. Аэрофлот предоставил льготы на авиабилеты для выпускников средних образовательных школ из удаленных регионов России, которые приняли решение поступать в высшие учебные заведения г. Москвы. Совместно с Национальным резервным банком была проведена акция для калининградских детей — «Дети России путешествуют в Россию». В преддверии нового, 2004 г. четыре рейсами компании из Владивостока, Иркутска, Норильска и Петропавловска в Москву привезли детей из российских детских домов и школ-интернатов, приглашенных Президентом в Кремль на общероссийскую новогоднюю елку.

Управление рисками

Деятельность авиакомпании связана с воздействием различных факторов риска — как общих коммерческих, так и связанных с отраслевой спецификой бизнеса. К основным рискам относятся риски, связанные с изменением цен на авиационное топливо, изменением лизинговых и процентных ставок, колебаниями валютного курса, а также кредитные риски. Необходимость предотвращения возможных потерь, а также рост ответственности компании перед акционерами привели к необходимости разработки и реализации политики управления рисками, в которой нашли отражение механизмы управления рисками в авиакомпании. Политика управления рисками осуществляется в целях своевременной идентификации, ограничения и минимизации воздействия рисков на деятельность компании, а также для обеспечения адекватной реакции компании на выявленные риски.

Изменение цен на авиаГСМ

Потребление топлива является одной из основных затратных составляющих компании. В отчетном году доля расходов на авиационное топливо составила 20,6% в общей структуре затрат. Риск неблагоприятных изменений цен на топливо ограничивается за счет использования различных механизмов хеджирования — контрактов с фиксированной ценой исполнения и котируемых производных финансовых инструментов.

Кредитный риск

Система управления кредитным риском создана в компании в 2002 г. Кредитный риск связан с возможной неплатежеспособностью торговых агентов. Частично риск компенсируется за счет банковских гарантий, частично является необеспеченным. В целях уменьшения кредитного риска в компании разработана методология оценки «надежности» агентов. Используя данную методологию, компания присваи-

вает кредитный рейтинг каждому кредитуемому агенту, устанавливает лимиты кредитования и в дальнейшем отслеживает собираемые агентами вырученные средства для минимизации возможных потерь.

Валютный риск

Большая часть выручки компании формируется в иностранной валюте — тарифы устанавливаются преимущественно в долларах США или евро. Основную часть затрат компании составляют затраты, номинированные в рублях. Валютный риск связан преимущественно с несоответствием между валютной составляющей выручки и номинированными в национальной валюте денежными расходами, а также с наличием чистых позиций по доллару США и евро. В связи с изменениями в законодательстве начиная с 2003 г. компания имеет возможность и планирует использовать инструменты хеджирования валютных позиций.

Риск изменения процентных ставок

В целях минимизации риска изменения процентных ставок компания прибегает к использованию краткосрочных заимствований с фиксированной и плавающей ставкой. Диверсифицированный кредитный портфель позволяет уменьшить влияние неблагоприятных факторов на рынке долговых заимствований на финансовые результаты компании.

Прочие риски

Возможности неблагоприятного воздействия на результаты финансовой деятельности компании связаны с ростом цен на «инфраструктурные» услуги — аэронавигационного обслуживания, аэропортовых сборов и т. д.

Рост затрат возможен также в связи с ростом стоимости ремонта и эксплуатации ВС российского производства в связи с моральным и физическим износом. В целях минимизации воздействия негативных факторов, связанных с эксплуатацией и поддержкой ВС, компания, в частности, осуществляет программу реструктуризации и обновления парка ВС.



Средняя

заработная плата составила

22,3 тыс. руб. / чел.
2003

19,5 тыс. руб. / чел.
2002

16,3 тыс. руб. / чел.
2001

- > Аудиторское заключение по бухгалтерской отчетности
- > Отчет о прибылях и убытках
- > Бухгалтерский баланс

Финансовая отчетность

Аудиторское заключение по бухгалтерской отчетности

Адресат:

акционеры открытого акционерного общества «Аэрофлот — российские авиалинии».

Аудитор

Наименование: закрытое акционерное общество «Аудиторская фирма «Внешаудит».

Местонахождение: 123610, г. Москва, Краснопресненская наб., д. 12, подъезд 3, офис 701 (тел. 258-1991, факс 967-0497).

Государственная регистрация: зарегистрировано Московской регистрационной палатой 17 февраля 1992 г., свидетельство № 470.740. Внесено в Единый государственный реестр юридических лиц 4 октября 2002 г. за основным государственным регистрационным номером 1027739314448.

Лицензия: № Е 000548 от 25 июня 2002 г., выданная Минфином РФ сроком на пять лет.

Член некоммерческой организации «Союз профессиональных аудиторских организаций» (СПАО) и член некоммерческого партнерства «Институт профессиональных аудиторов» (ИПАР), свидетельство № 30.

Аудируемое лицо

Наименование: открытое акционерное общество «Аэрофлот — российские авиалинии».

Местонахождение: 125167, г. Москва, Ленинградский проспект, д. 37, корп. 9.

Государственная регистрация: Зарегистрировано Государственным учреждением Московская регистрационная палата 21 июня 1994 г., свидетельство № 032.175. Внесено в Единый государственный реестр юридических лиц 2 августа 2002 г. за основным государственным регистрационным номером 1027700092661.

Лицензия: на осуществление деятельности по обеспечению воздушных перевозок, выданная Государственной службой гражданской авиации (Росавиация) Министерства транспорта Российской Федерации Серия ГСОП № 001647 сроком действия с 29 ноября 2001 г. по 29 ноября 2004 г.

Мы провели аудит прилагаемой финансовой (бухгалтерской) отчетности открытого акционерного общества «Аэрофлот — российские авиалинии» за период с 1 января по 31 декабря 2003 г. включительно. Финансовая (бухгалтерская) отчетность открытого акционерного общества «Аэрофлот — российские авиалинии» состоит из:

- > бухгалтерского баланса;
- > отчета о прибылях и убытках;
- > приложений к бухгалтерскому балансу и отчету о прибылях и убытках;
- > пояснительной записки.

Ответственность за подготовку и представление этой финансовой (бухгалтерской) отчетности несет исполнительный орган открытого акционерного общества «Аэрофлот — российские авиалинии». Наша обязанность заключается в том,

чтобы выразить мнение о достоверности во всех существенных отношениях данной отчетности и соответствии порядка ведения бухгалтерского учета законодательству Российской Федерации на основе проведенного аудита.

Мы провели аудит в соответствии с:

- > Федеральным законом «Об аудиторской деятельности» от 7 августа 2001 г. № 119-ФЗ;
- > Федеральными правилами (стандартами) аудиторской деятельности, утвержденными Постановлением Правительства РФ от 23 сентября 2002 г. № 696 (с последующими дополнениями);
- > правилами (стандартами) аудиторской деятельности аудитора;
- > нормативными актами органа, осуществляющего регулирование деятельности аудируемого лица.

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

По нашему мнению, финансовая (бухгалтерская) отчетность открытого акционерного общества «Аэрофлот — российские авиалинии» с валютой баланса 20 354 861 тыс. руб. отражает достоверно во всех существенных отношениях финансовое положение на 31 декабря 2003 г. и результаты финансово-хозяйственной деятельности за период с 1 января по 31 декабря 2003 г. включительно, исходя из Федерального закона «О бухгалтерском учете» от 21 ноября 1996 г. № 129-ФЗ с изменениями и дополнениями, Положения по ведению бухгалтерского учета и бухгалтерской отчетности в РФ, утвержденного Приказом Минфина РФ № 34н от 29 июля 1998 г., Приказа Минфина РФ от 22 июля 2003 г. № 67н «О формах бухгалтерской отчетности организаций», Указаний об объеме форм бухгалтерской отчетности, утвержденных Приказом Минфина РФ от 22 июля 2003 г. № 67н.

26 марта 2004 г.

Генеральный директор

Руководитель аудиторской проверки
(квалификационный аттестат Минфина РФ № 022686
от 25 июня 1998г. (сроком действия по 25 июня 2004 г.)
на осуществление аудиторской деятельности в области общего аудита)



Л. М. Митрофанов

М. А. Симанин

Отчет о прибылях и убытках

Агрегированный отчет о прибылях и убытках ОАО «Аэрофлот» за 2003 г. (млн руб.)

| | 2003 | 2002 |
|--|---------------|---------------|
| Доходы | | |
| Выручка от основной деятельности | 48 527 | 45 000 |
| в том числе: | | |
| Реализация пассажирских перевозок | 36 915 | 34 535 |
| Реализация грузовых перевозок | 3 641 | 3 333 |
| Реализация почтовых перевозок | 165 | 156 |
| Прочая реализация | 7 806 | 6 976 |
| Другие доходы | | |
| Проценты к получению | 225 | 100 |
| Доходы от участия в других организациях | 201 | 117 |
| Прочие операционные доходы | 925 | 478 |
| Внерезидентские доходы | 7 086 | 5 962 |
| Чрезвычайные доходы | 193 | 3 |
| Расходы | | |
| Себестоимость реализованных работ, услуг | 39 783 | 35 443 |
| Коммерческие расходы | 3 516 | 3 718 |
| Управленческие расходы | 1 927 | 2 497 |
| Проценты к уплате | 150 | 298 |
| Прочие операционные расходы | 1 608 | 1 073 |
| Внерезидентские расходы | 4 645 | 4 175 |
| Чрезвычайные расходы | 32 | 1 |
| Чистая прибыль отчетного года | 3 978 | 3 198 |

Бухгалтерский баланс

Агрегированный бухгалтерский баланс по состоянию на 31 декабря 2003 г. (млн руб.)

| | на начало года | на конец года |
|-------------------------------------|----------------|---------------|
| Активы | | |
| 1 Нематериальные активы | 69 | 62 |
| 2 Основные средства | 3 476 | 3 434 |
| 3 Незавершенное строительство | 860 | 1 129 |
| 4 Долгосрочные финансовые вложения | 1 821 | 2 315 |
| 5 Запасы и затраты | 1 940 | 2 626 |
| 6 Дебиторская задолженность | 9 524 | 9 028 |
| 7 Краткосрочные финансовые вложения | 11 | 7 |
| 8 Денежные средства | 1 007 | 1 401 |
| 9 Прочие активы | 394 | 353 |
| Итого активы | 19 102 | 20 355 |

| | | |
|---|---------------|---------------|
| Пассивы | | |
| 1 Уставный капитал | 1 111 | 1 111 |
| 2 Добавочный капитал | 3 922 | 3 705 |
| 3 Резервный капитал | | 278 |
| 4 Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток) прошлых лет | 2 921 | 2 077 |
| 5 Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток) отчетного года | | 3 978 |
| 6 Заемные средства | 3 407 | 2 109 |
| 7 Кредиторская задолженность | 7 730 | 7 013 |
| 8 Прочие пассивы | 11 | 84 |
| Итого пассивы | 19 102 | 20 355 |

*Пояснения и комментарии к бухгалтерскому балансу
(по состоянию на 31 декабря 2003 г.)*

1. Нематериальные активы — 61,6 млн руб. Представляют собой остаточную стоимость исключительных авторских прав на программы и базы данных, лицензий и исключительных прав владельца на товарные знаки и знаки обслуживания.

2. Основные средства — 3 433,7 млн руб. Представляют собой первоначальную стоимость воздушных судов, авиадвигателей и других объектов основных средств за минусом начисленного износа.

3. Незавершенное строительство — 1 128,7 млн руб. Представляет собой не введенные в эксплуатацию объекты основных средств и нематериальных активов. Увеличение по сравнению с 01.01.03 на 268,3 млн руб., или 31,2%, связано с вводом в эксплуатацию законченных строительством зданий в районе аэропорта «Шереметьево». В отчетном периоде было инвестировано капитальных вложений — 1 135,9 млн руб., введено в эксплуатацию 852,7 млн руб., основных средств — 650,2 млн руб., нематериальных активов — 2,5 млн руб., долгосрочных финансовых вложений — 200 млн руб.

4. Долгосрочные финансовые вложения — 2 315,4 млн руб. Увеличились по сравнению с 01.01.03 на 494,5 млн руб. Наибольший удельный вес (60%) по состоянию на 31.12.03 приходится на предоставленный ЗАО «Шеротель» займ. В течение 2003 г. увеличение капитальных вложений произошло за счет переоценки акций компании France Telekom по курсу Парижской фондовой биржи и инвестиций в уставный капитал ОАО «Терминал». Выбытие инвестиций связано с частичным погашением займа ЗАО «Шеротель».

5. Запасы — 2626,1 млн руб., в том числе:

> сырье, материалы и другие аналогичные ценности — 1 934,9 млн руб. Увеличение по сравнению с 01.01.03 на 372,1 млн руб. связано с ростом цен и увеличением запасов авиаГСМ, запасных частей для воздушных судов и авиадвигателей российского производства.

> расходы будущих периодов — 691,2 млн руб. Увеличение по сравнению с 01.01.03 на 314,6 млн руб. связано в основном с увеличением расходов на страхование воздушных судов.

6. Дебиторская задолженность — 9 028,1 млн руб., в том числе просроченная — 2 240,6 млн руб., из нее свыше трех месяцев — 2 240,6 млн руб. Наибольший удельный вес в дебиторской задолженности по состоянию на 31.12.03 имеют:

> задолженность покупателей и заказчиков — 5 070,8 млн руб. Задолженность уменьшилась по сравнению с 01.01.03 на 1 003,1 млн руб. в основном за счет уменьшения расчетов с агентами по пассажирским и грузовым перевозкам и уменьшения расчетов с иностранными авиакомпаниями (уменьшение задолженности «Палата ИАТА» на 761,1 млн руб., снижение задолженности фирмы Sailplane при закрытии сделки финансового лизинга 10 ВС Б737 — на 523,5 млн руб.);

> задолженность бюджета по налогам и сборам — 2 493,3 млн руб. Увеличилась на 704,8 млн руб. за счет расчетов по налогу на прибыль, по НДС и выставленным претензиям;

> задолженность по авансам выданным — 1 267,5 млн руб. Увеличилась по сравнению с 01.01.03 на 12,6 млн руб., что обусловлено заключением новых договоров, условиями которых предусмотрены авансовые платежи, в частности договора по реструктуризации парка судов;

> прочие дебиторы — 123,3 млн руб. Задолженность уменьшилась по сравнению с 01.01.03 на 235,5 млн руб.

7. Краткосрочные финансовые вложения — 7,2 млн руб. Представляют собой векселя со сроком погашения менее 12 месяцев. Вложения уменьшились на 3,9 млн руб. за счет погашения векселей.

8. Денежные средства — 1 401,2 млн руб. Представляют собой:

- > остатки денежных средств в кассах — 13,7 млн руб.;
- > остатки денежных средств на рублевых счетах в кредитных учреждениях — 2 40,1 млн руб.;
- > остатки денежных средств на валютных счетах в кредитных учреждениях — 1 027,0 млн руб.;
- > прочие денежные средства — 120,4 млн руб.

9. Прочие активы — 352,8 млн руб. В основном прочие активы представляют собой сумму исчисленного налога на добавленную стоимость по полученным, но еще не оплаченным материальным ценностям и услугам.

10. Уставный капитал — 1 110,6 млн руб. — остался без изменения.

11. Добавочный капитал — 3 704,9 млн руб. Представляет собой прирост стоимости объектов основных средств в результате переоценки, стоимость безвозмездно полученных материальных ценностей и прирост стоимости объектов основных средств в результате их модернизации в прошлые годы. За отчетный период добавочный капитал снизился на 217,5 млн руб.: увеличение капитала в результате списания основных средств, ранее подвергшихся уценке, — 0,2 млн руб., уменьшение капитала в результате списания основных средств, ранее подвергшихся дооценке, — 217,7 млн руб.

12. Резервный капитал — 277,7 млн руб. был создан согласно решению собрания акционеров по итогам работы Общества в 2002 г. в соответствии с учредительными документами.

13. Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток) прошлых лет — 2 076,8 млн руб. Представляет собой капитализированные затраты за счет распределенной прибыли, полученной до 2002 г. и за 2002 г.

14. Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток) отчетного года — 3 978,0 млн руб. Представляет собой прибыль, полученную по итогам работы за 2003 г., которая будет распределена собранием акционеров.

15. Заемные средства — 2 109,2 млн руб. Представляют собой непогашенный остаток заемных средств (включая проценты за пользование заемными средствами), полученных в кредитных учреждениях. За отчетный период снизились на 1 297,5 млн руб. за счет того, что полностью были погашены займы и кредиты, полученные в рублях.

16. Кредиторская задолженность — 7 013,4 млн руб., в том числе просроченная — 1 519,3 млн руб., из нее свыше трех месяцев — 1 519,3 млн руб. Кредиторская задолженность включает в себя:

- > задолженность перед поставщиками и подрядчиками — 5 285,1 млн руб. Задолженность уменьшилась по сравнению с 01.01.03 на 303,4 млн руб., что обусловлено урегулированием расчетов с кредиторами;
- > задолженность перед персоналом организации — 154,5 млн руб. Увеличилась по сравнению с 01.01.03 на 4,8 млн руб. и представляет собой текущую задолженность по заработной плате, начисленную за вторую половину декабря 2003 г. и выплаченную в январе 2004 г.;
- > задолженность перед бюджетом — 786,6 млн руб. Уменьшение по сравнению с 01.01.03 на 641,4 млн руб. обусловлено списанием реструктурированной задолженности по пеням и штрафам на основании Распоряжения Правительства г. Москвы от 22.09.03 № 168-РП, принятием решения Арбитражным судом о возврате на расчетный счет Общества налога на пользователей автодорог за 1998 г.;
- > задолженность по вексялям к уплате — 10,0 млн руб. Задолженность уменьшилась на 37,5 млн руб. в связи с погашением задолженности;
- > задолженность по авансам полученным — 385,0 млн руб. Увеличение по сравнению с 01.01.03 на 222,0 млн руб. обусловлено получением аванса по договору реализации имущества;
- > задолженность перед прочими кредиторами — 46,7 млн руб. Увеличилась по сравнению с 01.01.03 на 13,0 млн руб.

> задолженность перед участниками (учредителями) по выплате дивидендов — 7,0 млн руб. снизилась на 4,5 млн руб. По итогам работы за 2002 г. на выплату дивидендов было направлено 322,0 млн руб., в течение 2003 г. выплачено дивидендов 326,3 млн руб., в том числе 9,5 млн руб. — погашение задолженности за прошлые периоды.

17. Прочие пассивы — 84,3 млн руб. Включают в себя:

- > отложенные налоговые обязательства — 40,1 млн руб. Отражаются в балансе начиная с отчетности за 2003 г., представляют собой часть отложенного налога на прибыль, которая должна привести к увеличению налога на прибыль, рассчитанного от бухгалтерской прибыли, в последующих отчетных периодах;
- > доходы будущих периодов — 10,6 млн руб. Представляют собой остаток стоимости безвозмездно полученных ценностей и неиспользованных средств по договору на финансирование предупредительных мероприятий;
- > резервы предстоящих расходов — 33,6 млн руб. Представляют собой остатки ранее созданного резерва.

Дивиденды

на одну акцию составили **0,43** рубля
2003

0,29 рублей
2002

0,06 рублей
2001

- > Система корпоративного управления
- > Совет директоров и Правление
- > Ревизионная комиссия
- > Собрания акционеров в 2003 г.
- > Существенные корпоративные действия
- > Сведения о соблюдении Кодекса корпоративного поведения ФКЦБ
- > Дивидендная история компании
- > Свод основных данных для акционеров

Информация для акционеров и инвесторов

Система корпоративного управления

В соответствии с Федеральным законом «Об акционерных обществах» высшим органом управления компанией является общее собрание акционеров. К компетенции общего собрания акционеров относятся вопросы избрания Совета директоров компании, Ревизионной комиссии, утверждения аудитора.

Совет директоров

- > Совет директоров ОАО «Аэрофлот» осуществляет общее руководство деятельностью компании. К компетенции Совета директоров компании относятся вопросы избрания генерального директора, определение количественного состава членов Правления, назначение членов Правления и утверждение кандидатур заместителей генерального директора по представлению генерального директора.
- > Деятельность Совета директоров ОАО «Аэрофлот» регламентируется Федеральным законом «Об акционерных обществах», Уставом, Положением о Совете директоров ОАО «Аэрофлот», а также другими внутренними документами.
- > Совет директоров из своих членов большинством голосов от общего количества членов Совета директоров избирает председателя Совета директоров либо освобожденного председателя Совета директоров — президента. Председатель Совета директоров организует работу Совета директоров, председательствует на общем собрании акционеров.
- > Члены Совета директоров избираются общим собранием акционеров в количестве 11 человек.

- > При Совете директоров действуют три комитета — по стратегии, аудиту, кадрам и вознаграждениям. Каждый из комитетов, состоящий не менее чем из шести человек, возглавляет член Совета директоров. В своей работе комитеты руководствуются Уставом компании, решениями Совета директоров и положениями о соответствующем комитете. Персональный состав комитетов утверждается Советом директоров.

Исполнительные органы

- > Руководство текущей деятельностью компании осуществляется единоличным исполнительным органом — генеральным директором и коллегиальным исполнительным органом — Правлением. Исполнительные органы подотчетны Совету директоров и общему собранию акционеров.
- > Генеральный директор осуществляет текущее руководство деятельностью компании, назначает заместителей генерального директора после утверждения их кандидатур Советом директоров, распределяет обязанности между ними, определяет их полномочия, являясь председателем Правления, руководит его работой, созывает Правление, определяет повестку дня каждого заседания.

Служба внутреннего аудита

- > Служба внутреннего аудита создана в соответствии с решением Совета директоров от 25 октября 1999 г. и приказом генерального директора №319 от 4 ноября 1999 г.
- > Служба внутреннего аудита осуществляет контроль за полнотой, правильностью и своевременностью бухгалтерской отчетности и операционно-технологической документации и информа-

ции, предоставляемой руководству и третьим лицам. Служба внутреннего аудита контролирует соблюдение подразделениями и работниками компании требований Устава и нормативных документов.

- > Служба внутреннего аудита взаимодействует с комитетом Совета директоров по аудиту и Ревизионной комиссией компании. Взаимодействие с внешними аудиторами осуществляется в рамках правила (стандарта) аудиторской деятельности «Изучение и использование работы внутреннего аудита».

Ревизионная комиссия

Ревизионная комиссия ОАО «Аэрофлот» подотчетна общему собранию акционеров Общества. Ревизионная комиссия избирается общим собранием акционеров. Комиссия избирается сроком до следующего годового собрания акционеров. В состав Ревизионной комиссии не могут входить члены Совета директоров, члены Правления, генеральный директор, члены Счетной комиссии.

- > Ревизионная комиссия осуществляет контроль за финансово-хозяйственной деятельностью компании. Особое внимание уделяется установ-

лению достоверности бухгалтерской и финансовой отчетности, определению эффективности и соответствия проводимых в компании хозяйственных и финансовых операций нормативно-правовым актам Российской Федерации, решениям общего собрания акционеров, Совета директоров компании.

- > Ревизионная комиссия взаимодействует с руководством ОАО «Аэрофлот», службой внутреннего аудита, бухгалтерией и другими подразделениями компании.
- > Количество членов Ревизионной комиссии компании составляет пять человек.
- > Ревизионная комиссия подотчетна общему собранию акционеров и избирается общим собранием акционеров.

Внешние аудиторы

Внешними аудиторами ОАО «Аэрофлот» в 2003 г. утверждены компании «Внешаудит» и «Делойт и Туш».

Раскрытие информации

Аэрофлот в полной мере соблюдает стандарты раскрытия информации, определенные российским законодательством и требованиями ФКЦБ РФ, при этом



учитывает лучшую мировую практику в области раскрытия информации.

При раскрытии информации о своей деятельности Аэрофлот руководствуется стремлением к обеспечению равного и своевременного доступа к информации всех заинтересованных сторон в рамках соблюдения требований законодательства, а также с учетом необходимости защиты коммерческой тайны компании.

Основными способами раскрытия информации о деятельности Аэрофлота являются:

- > Интернет. Сообщения о текущих событиях, презентации менеджмента, финансовая отчетность, внутренние документы Общества размещаются на корпоративной интернет-странице по адресу: www.aeroflot.ru. Также информация о деятельности размещается по следующим адресам: www.skrin.ru; www.adr.db.com;
- > Годовой отчет. При подготовке годового отчета Общество стремится использовать лучший мировой опыт. Годовые отчеты Общества размещаются в свободном доступе на корпоративной интернет-странице www.aeroflot.ru, а также по адресу: www.annualreport.ru;
- > Регулярные встречи руководства компании с представителями инвестиционного сообщества, во время которых даются комментарии относительно результатов деятельности и будущих планов;
- > Работа по поддержанию постоянной связи с акционерами и инвесторами.

Основные события отчетного года

Изменения в Уставе компании и «Положении об общем собрании акционеров ОАО «Аэрофлот»

В отчетном году продолжалась работа по совершенствованию правовых основ деятельности компании, были внесены изменения и дополнения в Устав ОАО «Аэрофлот» и Положение об общем собрании акционеров ОАО «Аэрофлот». Изменения в Уставе компании, обес-

печаивающие соответствие новым требованиям Федерального закона «Об акционерных обществах», утверждены на годовом общем собрании акционеров. Изменения направлены на расширение прав акционеров, в частности на закрепление гарантий получения информации о деятельности компании, возможности влиять на решения, принимаемые Советом директоров и общим собранием акционеров ОАО «Аэрофлот».

Комитеты при Совете директоров

Для обеспечения реализации поставленных перед компанией целей Советом директоров в 2003 г. созданы комитеты по стратегии, аудиту, кадрам и вознаграждениям. Деятельность комитетов способствует более качественной подготовке к заседаниям Совета директоров и принятию Советом взвешенных, обоснованных решений.

Кодекс корпоративного поведения

Стремясь к совершенствованию практики корпоративного поведения, а также к созданию наиболее благоприятных условий для долгосрочного развития компании, в декабре 2003 г. Правление ОАО «Аэрофлот» утвердило Кодекс корпоративного поведения ОАО «Аэрофлот». Кодекс корпоративного поведения призван повысить доверие со стороны заинтересованных лиц, обеспечить подотчетность компании перед акционерами и способствовать развитию и поддержанию эффективных взаимоотношений с лицами, заинтересованными в деятельности компании.

Дивидендная политика

В настоящее время в компании ведется работа и в 2004 г. планируется принятие документа (Положения о дивидендной политике), регламентирующего вопросы, связанные с определением размеров выплачиваемых дивидендов, а также порядок определения минимальной доли чистой прибыли, направляемой на выплату дивидендов.

Совет директоров и Правление

Состав Совета директоров

Решением внеочередного собрания акционеров 22 ноября 2003 г. членами Совета директоров ОАО «Аэрофлот» избраны:

1. Антонов Владимир Николаевич (1953 г. р.)

В 1975 г. окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта, специальность — «электрификация железнодорожного транспорта». С 2002 г. — первый заместитель генерального директора ОАО «Аэрофлот» по производственной деятельности. С 1997 по 2002 г. — заместитель генерального директора по авиационной и производственной безопасности ОАО «Аэрофлот».

2. Браверман Александр Арнольдович (1954 г. р.)

В 1976 г. окончил Харьковский инженерно-экономический институт по специальности «экономика и организация химической промышленности». С 1997 по 1999 г. — первый заместитель министра государственного имущества Российской Федерации. С 2000 г. — первый заместитель министра имущественных отношений Российской Федерации, член Совета директоров ОАО «Аэрофлот».

3. Зурабов Александр Юрьевич (1956 г. р.)

В 1977 г. окончил Московский институт управления им. С. Орджоникидзе по специальности «экономическая кибернетика» и в 1989 г. — Академию внешней торговли по специальности «международные экономические отношения». Кандидат экономических наук. С 1997 по 1999 г. — президент, председатель Правления, председатель Совета директоров банка «МЕНАТЕП», руководитель рабочей группы по реорганизации, председатель Совета директоров ЗАО АКБ «Агроопторгбанк». С 1999 по 2003 г. — первый заместитель генерального директора по финансово-экономической и коммерческой деятельности ОАО «Аэрофлот». С 2001 г. по настоящее время — член Совета директоров ОАО «Страховая компания «Москва», дочернее общество. С 2003 г. — президент ОАО «Аэрофлот».

Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,000001 %.

4. Исаев Юрий Олегович (1972 г. р.)

В 1994 г. окончил Московский авиационный институт по специальности «экономика и управление в ма-

шиностроении». С 1998 по 2001 г. — первый заместитель председателя Правления ОАО «Банк Российский кредит». С 2001 по 2002 г. — президент банка ООО «Импексбанк». С 2002 г. — заместитель министра экономического развития и торговли Российской Федерации.

5. Корнилов Георгий Викторович (1953 г. р.)

Окончил Одесский институт инженеров морского флота, специальность «инженер-судомеханик». С 1980 г. служит в органах государственной безопасности. Заместитель руководителя департамента Федеральной службы безопасности Российской Федерации.

6. Нерадько Александр Васильевич (1961 г. р.)

В 1984 г. окончил Московский институт инженеров гражданской авиации по специальности «эксплуатация летательных аппаратов и авиадвигателей». С 1997 г. — начальник Управления государственного надзора за безопасностью полетов Федеральной авиационной службы России, преобразованной в 1999 г. в Государственную службу гражданской авиации. С 2000 г. — первый заместитель министра транспорта Российской Федерации, руководитель Государственной службы гражданской авиации, член Совета директоров ОАО «Аэрофлот».

7. Окулов Валерий Михайлович (1952 г. р.)

В 1975 г. окончил Академию гражданской авиации. Специальность «эксплуатация воздушного транспорта», инженер-штурман. С 1996 по 1997 г. — первый заместитель генерального директора по организации и управлению производственной деятельностью ОАО «Аэрофлот». С 1997 г. — генеральный директор ОАО «Аэрофлот», член Совета директоров ОАО «Аэрофлот».

Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,0025%.

8. Шапошников Евгений Иванович (1942 г. р.)

Окончил Харьковское высшее военное авиационное училище летчиков, Военно-воздушную академию им. Ю. А. Гагарина, Военную академию Генерального штаба. С 1994 г. был представителем Президента Российской Федерации в государственной компании «Росвооружение». С 1995 по 1997 г. — генеральный директор ОАО «Аэрофлот». С 1997 г. по настоящее время — помощник Президента Российской Федерации, член Совета директоров ОАО «Аэрофлот».

9. Данилицкий Анатолий Антонович (1952 г. р.)

Окончил Московский государственный институт международных отношений (МГИМО). С 1999 г. — участ-

ник Национального инвестиционного совета (некоммерческая организация). С 1998 по 2001 г. — член Совета директоров банка «Юраско Банк AG», Цюрих, Швейцария. В настоящее время — первый заместитель председателя Правления АКБ «Национальный резервный банк».

10. Душатин Леонид Алексеевич (1960 г. р.)

Окончил факультет «Международные экономические отношения» Московского финансового института (Финансовая академия при Правительстве Российской Федерации) по специальности «международные валютно-кредитные отношения». С 1996 по 2002 г. — вице-президент — начальник управления топливно-энергетического комплекса. В настоящее время — заместитель председателя Правления АКБ «Национальный резервный банк».

11. Лебедев Александр Евгеньевич (1959 г. р.)

Окончил экономический факультет Московского государственного института международных отношений, валютно-финансовое отделение. С 1999 г. — председатель Национального инвестиционного совета (некоммерческая организация). До 2004 г. — президент, председатель Правления АКБ «Национальный резервный банк». В настоящее время — депутат Государственной думы РФ.

Решением внеочередного собрания акционеров 22.11.2003 г. исключены из состава Совета директоров избранные годовым общим собранием акционеров 26.04.2003 г.:

1. Вязалов Сергей Юрьевич (1956 г. р.)

Первый заместитель министра финансов Российской Федерации.

2. Мошков Геннадий Юрьевич (1946 г. р.)

Заместитель министра транспорта Российской Федерации.

3. Фингер Григорий Моисеевич (1966 г. р.)

Исполнительный директор Московского представительства компании NCH Advisors, Inc.

Деятельность Совета директоров в 2003 г.

В течение 2003 г. Совет директоров провел 14 заседаний, на которых было рассмотрено 94 вопроса, связанных с текущей деятельностью компании, а также реализацией перспективных планов ее развития. Большинство вопросов, рассмотренных Советом ди-

ректоров, инициировали исполнительные органы Общества — Правление и генеральный директор.

Основное внимание Совета директоров было сфокусировано на ключевых аспектах функционирования Общества: обеспечении высокого уровня безопасности полетов, повышении качества обслуживания пассажиров, формировании бюджетной политики, обеспечении эффективного контроля за финансово-хозяйственной деятельностью, росте доходов компании и ее капитализации.

Принципиальные приоритетные направления деятельности Совета директоров 2003 г. нашли свое отражение в принятии решений, направленных на: укрепление позиций Аэрофлота на российском и международном рынках авиаперевозок, удовлетворение растущего спроса на пассажирские и грузовые авиаперевозки, совершенствование производственной базы Общества, прежде всего путем реструктуризации парка иностранных воздушных судов, обеспечение стабильного роста доходов и сокращения расходов, повышение капитализации авиакомпании.

В течение 2003 г. Совет директоров принял ряд принципиальных решений по вопросам совершенствования организации производственной деятельности, качества бюджетной политики, коммерческой и финансово-экономической деятельности, системы управления в Обществе и реализации стратегии его развития.

Данные решения позволят, как и в предыдущие годы, увеличить размер дивидендов, выплачиваемых акционерам.

Следствием реализации решений Совета директоров исполнительными органами Общества явилось выполнение авиакомпанией плановых заданий 2003 г., обеспечение высокого уровня безопасности полетов и исправности авиатехники, повышение качества обслуживания пассажиров.

В отчетном году была продолжена работа по совершенствованию правовых основ деятельности Общества, внесены изменения и дополнения в Устав ОАО «Аэрофлот» и Положение об общем собрании акционеров ОАО «Аэрофлот». Данные изменения направлены главным образом на расширение прав акционеров: закрепление гарантий получения ими информации о деятельности Общества, возможности влиять на решения, принимаемые Советом директоров и общими собраниями акционеров ОАО «Аэрофлот».

Вознаграждение членам Совета директоров

Согласно пункту 2 статьи 64 Федерального закона «Об акционерных обществах», по решению общего собрания акционеров членам Совета директоров Общества в период исполнения ими своих обязанностей могут выплачиваться вознаграждения и (или) компенсированные расходы, связанные с исполнением ими функций членом Совета директоров.

В 2003 г., как и в предыдущие годы, вознаграждения и компенсации членам Совета директоров ОАО «Аэрофлот» не выплачивались.

Состав Правления

1. Авилов Василий Николаевич (1954 г. р.)

В период с 1997 г. по настоящее время — руководитель администрации ОАО «Аэрофлот».

Доли в уставном капитале не имеет. Долей в дочерних/зависимых обществах ОАО «Аэрофлот» не имеет.

2. Антонов Владимир Николаевич (1953 г. р.)

В период с 1997 по 2002 г. — заместитель генерального директора по авиационной и производственной безопасности ОАО «Аэрофлот». С 2002 г. по настоящее время — первый заместитель генерального директора по производственной деятельности ОАО «Аэрофлот».

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет. Долей в дочерних/зависимых обществах ОАО «Аэрофлот» не имеет.

3. Бачурин Евгений Викторович (1964 г. р.)

В период с 1996 по 1999 г. — представитель по продажам, менеджер по маркетингу дочерней государственной фирмы «Инпредкадры» (авиакомпания KLM). С 1999 по 2000 г. — советник первого заместителя генерального директора по финансово-экономической и коммерческой деятельности ОАО «Аэрофлот». В период с 2000 по 2001 г. — директор департамента по управлению доходами ОАО «Аэрофлот». С 2001 г. по настоящее время — коммерческий директор ОАО «Аэрофлот». В период с 2002 г. по настоящее время — член Совета директоров (наблюдательного совета) АО «Альт Рейсбюро». С 2003 г. по наст. время член Совета директоров (наблюдательного совета) на выборной должности ЗАО «Аэромар».

Доли в уставном капитале не имеет. Долей в дочерних/зависимых обществах ОАО «Аэрофлот» не имеет.

4. Белых Юрий Ильич (1941 г. р.)

В период с 1997 по 2001 г. — заместитель генерального директора по технической эксплуатации авиакомпании «Трансаэро». С 2001 г. по настоящее время — технический директор ОАО «Аэрофлот».

Доли в уставном капитале не имеет. Долей в дочерних/зависимых обществах ОАО «Аэрофлот» не имеет.

5. Вольмерец Анатолий Иванович (1951 г. р.)

В период с 1999 по 2002 г. — первый заместитель генерального директора по производственной деятельности ОАО «Аэрофлот». С 2002 по 2003 г. — заместитель директора Центра подготовки авиационного персонала по подготовке летных и кабинных экипажей ОАО «Аэрофлот». С 2003 г. по настоящее время — командир летного отряда воздушных судов Ил-62/Ил-86 Летного комплекса.

Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,0026%. Долей в дочерних/зависимых обществах ОАО «Аэрофлот» не имеет.

6. Герасимов Владимир Владиславович (1957 г. р.)

В период с 1997 по 1999 г. — заместитель директора департамента по экономике ОАО «Аэрофлот».

С 1999 г. по настоящее время — заместитель генерального директора по материально-техническому обеспечению ОАО «Аэрофлот». В период с 2000 г. по настоящее время — член Совета директоров ЗАО «Топливная заправочная компания», зависимое общество.

Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,0025%. Долей в дочерних/зависимых обществах ОАО «Аэрофлот» не имеет.

7. Елисеев Борис Петрович (1957 г. р.)

В период с 1997 по 1999 г. — советник, заместитель начальника Управления Администрации Президента Российской Федерации. В 1999 г. — заместитель директора департамента по правовым вопросам ОАО «Аэрофлот». В период с 1999 г. по настоящее время — директор департамента по правовым вопросам ОАО «Аэрофлот».

Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» составляет 0,000001%. Долей в дочерних/зависимых обществах ОАО «Аэрофлот» не имеет.

8. Колдунов Александр Александрович (1952 г. р.)

В период с 1995 по 2001 г. — командир воздушного судна Ил-86, Ил-960-300 ОАО «Аэрофлот». С 2001 г. по настоящее время — начальник Инспекции по безопасности полетов ОАО «Аэрофлот». С 2003 г. по

настоящее время — заместитель генерального директора — начальник Инспекции по безопасности полетов ОАО «Аэрофлот».

Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,0025%. Долей в дочерних/зависимых обществах ОАО «Аэрофлот» не имеет.

9. Окулов Валерий Михайлович (1952 г. р.)

В период с 1997 г. по настоящее время — генеральный директор ОАО «Аэрофлот».

Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,0025%. Долей в дочерних/зависимых обществах ОАО «Аэрофлот» не имеет.

10. Особенков Олег Михайлович (1946 г. р.)

В период с 1997 по 1999 г. — сотрудник ФСБ РФ. С 1999 г. по настоящее время — заместитель генерального директора ОАО «Аэрофлот» — начальник управления персонала ОАО «Аэрофлот». В период с 2000 г. по настоящее время — член Совета директоров ЗАО «Топливная заправочная компания», зависимое общество. С 2002 г. по настоящее время — исполнительный директор фонда «Социальные программы».

Доли в уставном капитале не имеет. Долей в дочерних/зависимых обществах ОАО «Аэрофлот» не имеет.

11. Перепелица Виктор Иванович (1946 г. р.)

В период с 1997 по 1999 г. — заместитель генерального директора по организации летной работы — летный директор; вице-президент — летный директор ОАО «Аэрофлот». С 1998 по настоящее время — член Совета директоров ЗАО «Шеротель», дочернее общество. В период с 1999 г. по настоящее время — заместитель генерального директора по организации летной работы — директор Летного комплекса ОАО «Аэрофлот».

Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,0025%. Долей в дочерних/зависимых обществах ОАО «Аэрофлот» не имеет.

12. Полубояринов Михаил Игоревич (1966 г. р.)

В период с 1997 по 1999 г. — финансовый директор — главный бухгалтер Внешнеэкономического АО «Автоимпорт». В 1999 г. — исполнительный директор ООО ТЦ «Автоимпорт». В период с 1999 по 2003 г. — главный бухгалтер ОАО «Аэрофлот». С 2003 г. по настоящее время — заместитель генерального директора по финансам и планированию ОАО «Аэрофлот».

Доли в уставном капитале не имеет. Долей в дочерних/зависимых обществах ОАО «Аэрофлот» не имеет.

13. Смирнов Владимир Владимирович (1959 г. р.)

В период с 1997 г. по настоящее время — заместитель генерального директора — директор Комплекса по наземному обеспечению перевозок ОАО «Аэрофлот». С 1997 г. по настоящее время — член Совета директоров (наблюдательного совета) на выборной должности ЗАО СП «Шеротель», дочернее общество. В период с 1998 г. по настоящее время — член Совета директоров ЗАО «Дейт», зависимое общество. С 2001 г. по настоящее время — член Совета директоров СП ЗАО «Аэропорт Москва», дочернее общество. В период с 2002 г. по настоящее время — член Совета директоров ЗАО «Аэромар».

Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,0026%. Долей в дочерних/зависимых обществах ОАО «Аэрофлот» не имеет.

Решением Совета директоров ОАО «Аэрофлот» в 2003 г. в связи с переходом на другую работу исключены из состава Правления ОАО «Аэрофлот»:

31.03.2003 г. Ю.И. Маторин;

31.03.2003 г. Н.А. Кузнецов;

06.08.2003 г. А.Ю. Зурабов;

02.09.2003 г. Н.В. Егоров.

Ревизионная комиссия

Состав Ревизионной комиссии

1. Богачева Ирина Леонидовна

Начальник отдела департамента Министерства имущественных отношений Российской Федерации.

В 1989 г. окончила Московский радиотехнический техникум им. А. Расплетина по специальности «программирование для быстродействующих машин». В 1995 г. — Государственную академию управления им. С. Орджоникидзе по специальности «математические операции в экономике». В 1998 г. прослушала курс лекций в Японском образовательном центре менеджмента Московской международной высшей школы бизнеса «Мирбис» по теме «Бизнес-план». В 2001 г. прошла переподготовку в Российской академии государственной службы при Президенте Российской Федерации по курсу «Финансовая, налоговая и кредитная политика государства».

Доли в уставном капитале не имеет. Доли в дочерних/зависимых обществах эмитента не имеет

2. Дунайкина Зинаида Николаевна (председатель Ревизионной комиссии)

Начальник информационно-аналитического отдела департамента производственной безопасности ОАО «Аэрофлот». В 1977 г. окончила Московский государственный институт международных отношений. С 1989 по 1998 г. работала экономистом Центрального международного агентства ОАО «Аэрофлот». С 1998 г. — эксперт информационно-аналитического отдела департамента производственной безопасности, с 2001 г. — начальник отдела.

Доля в уставном капитале эмитента: 0,00009%. Доли в дочерних/зависимых обществах эмитента не имеет.

3. Захаров Вадим Анатольевич

Начальник контрольно-ревизионного и организационно-инспекторского управления Министерства транспорта Российской Федерации. В 1993 г. окончил Черноморское высшее военно-морское училище им. П. С. Нахимова. В 1998 г. окончил Санкт-Петербургскую государственную инженерно-экономическую академию по специальностям «вооружение кораблей» и «организация производства». С 1999 г. по 2001 г. — начальник отдела консолидированной отчетности по международным стандартам департамента бухгалтерской отчетности.

Заместитель начальника департамента (заместитель главного бухгалтера) РАО «ЕЭС России», г. Москва. В 2001–2002 гг. — советник генерального директора ООО «Топ-Аудит», г. Москва.

Доли в уставном капитале не имеет. Доли в дочерних/зависимых обществах не имеет.

4. Тюкалов Валерий Леонидович

Вице-президент АКБ «Национальный резервный банк». Окончил Московский финансовый институт, военный финансово-экономический факультет по специальности «военно-экономическая, оперативно-тактическая финансовая служба». В 1999–2002 гг. — и.о. советника генерального директора, заместитель генерального директора — главный бухгалтер, первый заместитель генерального директора по финансам и учету — главный бухгалтер, первый заместитель генерального директора по экономике и финансам — главный бухгалтер ФГУП «Российская самолетостроительная корпорация «МиГ». В 2002 г. — советник директора ФГУП «Институт микроэкономики».

Доли в уставном капитале не имеет. Доли в дочерних/зависимых обществах не имеет.

5. Хвостунков Андрей Николаевич

Начальник управления по регулированию естественных монополий на транспорте Федеральной энергетической комиссии России. Окончил Московский институт инженеров гражданской авиации по квалификации «радиоинженер», Российскую академию государственной службы по квалификации «юрист». С 1998 по 1999 г. — начальник отдела аэропортов Федеральной службы России по регулированию естественных монополий на транспорте.

В 1999–2002 гг. — начальник отдела аэропортов, заместитель руководителя департамента регулирования деятельности естественных монополий на транспорте МАП России.

Доли в уставном капитале не имеет. Доли в дочерних/зависимых обществах не имеет.

Отчет Ревизионной комиссии о работе в 2003 г.

В течение 2003 г. Ревизионная комиссия провела семь заседаний, на которых были рассмотрены вопросы, связанные с текущей производственно-хозяйственной деятельностью компании. Основное внимание Ревизионная комиссия уделяла установлению досто-

верности бухгалтерской и финансовой отчетности, со-ответствия проводимых в Обществе хозяйственных и финансовых операций нормативно-правовым актам Российской Федерации, решениям общего собрания акционеров, Совета директоров Общества.

Свою деятельность Ревизионная комиссия осуществ-ляла во взаимодействии с руководством ОАО «Аэ-рофлот», Службой внутреннего аудита, бухгалтерией и другими подразделениями компании, что способство-вало проведению конкретных мероприятий по совер-шенствованию отчетности.

В ходе рассмотрения поквартальных итогов деятель-ности ОАО «Аэрофлот» Ревизионная комиссия отме-чала позитивные изменения в структуре баланса. Так, совокупные активы имели постоянную тенденцию ро-ста за счет оборотных и внеоборотных активов. Воз-росла финансовая независимость компании, о чем свидетельствует уменьшение доли заемных средств в пассиве баланса.

В течение 2003 г. подразделениями компании прово-дились мероприятия по повышению качества претен-зионной работы по договорам, сокращению дебитор-ской и кредиторской задолженности. В результате снизилась доля дебиторской задолженности в оборот-ных активах компании, значительно сократилась кре-диторская задолженность. Эти факты свидетельствуют об улучшении финансовой дисциплины и позволяют повысить достоверность бухгалтерской отчетности.

Коллегиальность и конструктивность работы Ревизи-онной комиссии в течение всего отчетного периода позволили обеспечить должный контроль за произ-водственно-финансовой деятельностью Общества.

Вознаграждение членам Ревизионной комиссии

Заработная плата или какое-либо иное материаль-ное вознаграждение членам Ревизионной комиссии не предусмотрены и в 2003 г. не выплачивались.

Собрания акционеров в 2003 г.

Порядок проведения общего собрания акционеров ОАО «Аэрофлот» регулируется Положением об общем собрании акционеров ОАО «Аэрофлот».

Компания стремится к обеспечению равного участия всех акционеров в собрании, их своевременному опо-

вещению о проведении собрания, своевременному и полному обеспечению акционеров информацией, необходимой для принятия решений по вопросам по-вестки дня.

26 апреля 2003 г. состоялось очередное годовое об-щее собрание акционеров ОАО «Аэрофлот». В нем при-няли участие акционеры и их представители, облада-ющие в совокупности 1 003 782 247 голосами, что соста-вляет 90,39% от общего числа голосов размещенных голосующих акций Общества. Собранием рассмотрены и приняты решения по 10 вопросам повестки дня. По итогам 2002 г. акционеры утвердили годовой отчет, бухгалтерский баланс, счет прибылей и убытков, пред-ложения Совета директоров по распределению прибы-ли ОАО «Аэрофлот». На собрании были избраны Совет директоров и Ревизионная комиссия, аудиторами ут-верждены компании «Внешаудит» и «Делойт и Туш». Га-зеты «Российская газета» и «Мой Аэрофлот», а также информационное агентство «Интерфакс» определены в качестве органов печати для опубликования информа-ции для акционеров ОАО «Аэрофлот».

Кроме того, были утверждены в новой редакции Ус-тав ОАО «Аэрофлот», Положение об общем собрании акционеров ОАО «Аэрофлот». Изменения, внесенные во внутренние документы Общества, вызваны стрем-лением компании соответствовать последним требо-ваниям законодательства Российской Федерации и правовых актов ФКЦБ России в области расширения прав акционеров, а также рекомендациям Кодекса корпоративного поведения ФКЦБ России.

На основе предложений Совета директоров решено выплатить годовые дивиденды по итогам 2002 г. в размере 0,29 руб. на одну акцию в денежной форме.

22 ноября 2003 г. состоялось внеочередное общее собрание акционеров ОАО «Аэрофлот». Собрание бы-ло созвано по инициативе мажоритарного акционе-ра — Национального резервного банка — с целью вве-дения в Совет директоров Общества его представите-лей для представления интересов банка как акционе-ра ОАО «Аэрофлот».

В собрании приняли участие акционеры и их пред-ставители, обладающие в совокупности 1 012 762 571 голосом, что составляет 91,19% от общего числа голо-сов размещенных голосующих акций Общества. На со-брании был избран новый состав Совета директоров и Ревизионной комиссии Общества.

Существенные корпоративные действия

Сделки ОАО «Аэрофлот», размер которых составляет 10% и более от активов компании в 2003 г., не совершались. Сделок, признаваемых в соответствии с Федеральным законом «Об акционерных обществах» сделками, в совершении которых имеется заинтересованность, в 2003 г. Аэрофлотом не совершалось.

Сведения о соблюдении Кодекса корпоративного поведения ФКЦБ

Члены Совета директоров и исполнительных органов ОАО «Аэрофлот» высоко оценивают значение рекомендаций Кодекса корпоративного поведения ФКЦБ и в своем стремлении к совершенствованию корпоративного управления проводят работу по приведению практики корпоративного управления в компании в соответствие с лучшей мировой практикой. В настоящее время практика корпоративного поведения Аэрофлота, в общем, соответствует рекомендациям Кодекса. В ближайших планах компании утверждение Положения об информационной политике Общества.

Дивидендная история компании

Начисленные и выплаченные дивиденды по обыкновенным именованным акциям

| Дивидендный период | Дата составления списка | Общая начисленная сумма, руб. | Общая фактически выплаченная сумма, руб.* | Кол-во акций на дату составления списка | Размер дивидендов на 1 акцию, руб. | Вид выплат |
|--------------------|-------------------------|-------------------------------|---|---|------------------------------------|------------|
| 1998 г. | 28.04.99 | 9 107 054,00 | 8 568 995,42 | 1 110 616 299 | 0,0082 | Денежные |
| 1999 г. | 26.04.00 | 11 106 162,99 | 10 471 832,22 | 1 110 616 299 | 0,01 | Денежные |
| 2000 г. | 20.03.01 | 33 318 488,97 | 30 941 614,68 | 1 110 616 299 | 0,03 | Денежные |
| 2001 г. | 05.04.02 | 66 636 977,94 | 65 594 927,73 | 1 110 616 299 | 0,06 | Денежные |
| 2002 г. | 07.03.03 | 322 033 567,62 | 316 744 164,51 | 1 110 460 578** | 0,29 | Денежные |

* Причиной несовпадения начисленных и фактически выплаченных сумм является отсутствие в реестре акционеров эмитента действующих на дату выплат реквизитов акционеров или возврат платежей в связи с отсутствием акционеров по ранее указанным реквизитам. Общая сумма выплаченных эмитентом дивидендов в течение 2003 г. составила 326,2 млн руб., что включает в себя частичное погашение задолженности Аэрофлота за предыдущие годы, возникшей по вышеперечисленным причинам.

** 155 721 акция на момент закрытия реестра находилась на лицевом счете эмитента, и на эти акции дивиденды не начислялись.

Свод основных данных для акционеров

Дата государственной регистрации

21.06.1994

Юридический адрес

125167, Москва,
Ленинградский пр-т, д.37, корп.9
Тел. (7-095) 155-6643
Факс. (7-095) 155-6647
URL: <http://www.aeroflot.ru>

Численность персонала (на 31 декабря 2003 г.)

15073 (без дочерних компаний)

Оплаченный капитал

1 110 616 299 руб.

Количество обыкновенных акций

Объявленные: 1 110 616 299

Количество акционеров (на 31 декабря 2003 г.)

11595

Основные акционеры

| | Доля в УК |
|---|-----------|
| Министерство имущественных отношений Российской Федерации | 51,17% |
| Акционерный коммерческий Сберегательный банк Российской Федерации | 26,10% |
| Lindsell Enterprises Limited | 3,67% |
| ЗАО «Депозитарно-клиринговая компания» (номинальный держатель) | 2,90% |
| «Национальный депозитарный центр» НП (номинальный держатель) | 2,90% |
| ЗАО «ИНГ Банк (Евразия)» (номинальный держатель) | 1,16% |
| ООО КБ «Дж. П. Морган Банк Интернешнл» (номинальный держатель) | 0,52% |
| ООО «Дойче Банк» (номинальный держатель) | 0,51% |
| ЗАО «Брансвик Ю Би Эс Номиниз» (номинальный держатель) | 0,40% |
| Pruett Enterprises Limited | 0,18% |
| Итого | 89,51% |

Торговые площадки

Московская межбанковская валютная биржа
Российская торговая система

Специализированный регистратор

ЗАО «Национальная регистрационная компания»
Юридический адрес: 121357, г. Москва,
ул. Вересаева, д. 6. Тел: 440-31-04.

Аудиторы

«Внешаудит», «Делойт и Туш»

Глобальные депозитарные расписки (GDR)

Количество GDR на 1 акцию: 0,01

Биржа: Франкфуртская фондовая биржа

Технические параметры:

GDR 144A CUSIP NUMBER: 007771108
ISIN NUMBER: US0077711085
Reg S CUSIP NUMBER: 007771207
ISIN NUMBER: US0077712075

Облигации

27 февраля 2002 г. ФКЦБ России была произведена государственная регистрация документарных купонных облигаций ОАО «Аэрофлот». В соответствии с проспектом эмиссии было предусмотрено четыре купонных выплаты, срок обращения облигаций — 728 дней. Общий объем выпуска составил 1 000 000 000 руб. Общее количество выпущенных облигаций 1 000 000 штук, номинальная стоимость каждой облигации — 1 000 руб.

Первый купон был выплачен 16 сентября 2002 г. Сумма выплаченного купона составила 98 980 000 руб. (98,98 руб. на одну облигацию).

Второй купон был выплачен 17 марта 2003 г. Сумма выплаченного купона составила 79 049 793,86 руб. (87,26 руб. на одну облигацию). Количество погашенных досрочно облигаций составило 94 089 штук, количество оставшихся в обращении облигаций составило 905 911 штук.

В соответствии с проспектом эмиссии Аэрофлот произвел выплату дохода по третьему купону 15 сентября 2003 г. Размер купонного дохода составил 69 руб. 81 коп. на одну облигацию, общая сумма начисленного и выплаченного дохода составила 63 241 646 руб. 91 коп.

15 сентября 2003 г. Аэрофлот осуществил досрочное погашение облигаций. Количество досрочно погашенных облигаций составило 905 911 штук.

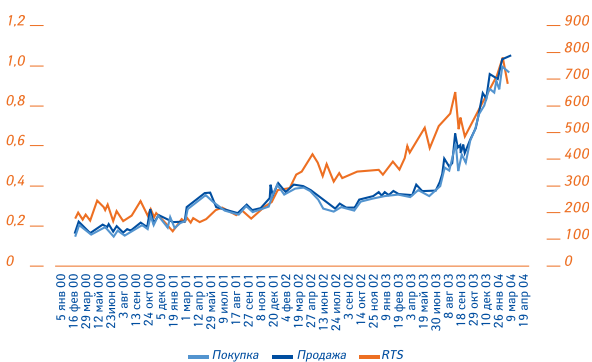
Цена акций и финансовые коэффициенты

| | 2003 | 2002 | 2001 | 2000 |
|-----------------------------------|------|------|------|------|
| Цена акций* (USD) | | | | |
| Макс. | 0,69 | 0,42 | 0,40 | 0,28 |
| Мин. | 0,33 | 0,27 | 0,19 | 0,14 |
| P/E | | | | |
| Макс. | 5,9 | 4,6 | 9,9 | 7,2 |
| Мин. | 2,8 | 2,9 | 4,6 | 3,6 |
| Чистая прибыль на 1 акцию** (USD) | 0,12 | 0,09 | 0,04 | 0,04 |

* В PTC.

** Прибыль по российским стандартам бухгалтерского учета.

Цена акций



Производственная статистика за последние 11 лет

| | Ед. измерения | 1993 | 1994 | 1995 |
|---|---------------|-----------|-----------|-----------|
| Самолето-километры тыс. км | | | | |
| МВЛ | | 142 043,6 | 139 738,6 | 148 716,2 |
| ВВЛ | | 0 | 0 | 464,0 |
| Итого | | 142 043,6 | 139 738,6 | 149 180,2 |
| Отправлений ВС ед. | | | | |
| МВЛ | | 45 809 | 45 322 | 48 383 |
| ВВЛ | | 0 | 0 | 223 |
| Итого | | 45 809 | 45 322 | 48 606 |
| Налет часов | | | | |
| МВЛ | | 179 394 | 176 577 | 188 514 |
| ВВЛ | | 0 | 0 | 627 |
| Итого | | 179 394 | 176 577 | 189 141 |
| Перевезено пассажиров тыс. чел. | | | | |
| МВЛ | | 3 085,8 | 2 974,5 | 3 489,6 |
| ВВЛ | | 0 | 0 | 3,7 |
| Итого | | 3 085,8 | 2 974,5 | 3 493,3 |
| Перевезено грузов и почты тыс. тонн | | | | |
| МВЛ | | 67,6 | 65,9 | 69,8 |
| ВВЛ | | 0 | 0 | 0,7 |
| Итого | | 67,6 | 65,9 | 70,5 |
| Выполненный пассажирооборот млн пкм | | | | |
| МВЛ | | 13 294,0 | 12 183,2 | 13 940,2 |
| ВВЛ | | 0 | 0 | 9,5 |
| Итого | | 13 294,0 | 12 183,2 | 13 949,7 |
| Предельный пассажирооборот млн пкм | | | | |
| МВЛ | | 20 395,2 | 20 958,5 | 23 640,1 |
| ВВЛ | | 0 | 0 | 41,5 |
| Итого | | 20 395,2 | 20 958,5 | 23 681,6 |
| Коэффициент занятости кресел % | | | | |
| МВЛ | | 65,2% | 58,1% | 59,0% |
| ВВЛ | | - | - | 22,9% |
| Итого | | 65,2% | 58,1% | 58,9% |
| Выполненный тонно-километраж млн ткм | | | | |
| МВЛ | | 1 646,5 | 1 566,6 | 1 752,2 |
| ВВЛ | | 0 | 0 | 2,3 |
| Итого | | 1 646,5 | 1 566,6 | 1 754,5 |
| Экономический тонно-километраж млн ткм | | | | |
| МВЛ | | 2 909,3 | 2 926,7 | 3 562,3 |
| ВВЛ | | 0 | 0 | 9,8 |
| Итого | | 2 909,3 | 2 926,7 | 3 572,1 |
| Коэффициент коммерческой загрузки % | | | | |
| МВЛ | | 56,6% | 53,5% | 49,2% |
| ВВЛ | | - | - | 23,5% |
| Итого | | 56,6% | 53,5% | 49,1% |

| 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 144 801,1 | 135 568,9 | 147 823,0 | 137 185,6 | 133 287,6 | 135 608,8 | 121 925,0 | 124 421,9 |
| 6780,3 | 12 014,7 | 25 758,1 | 32 887,0 | 37 074,7 | 42 230,4 | 39 752,0 | 40 537,7 |
| 151 581,4 | 147 583,6 | 173 581,1 | 170 072,6 | 170 362,2 | 177 839,2 | 161 677,0 | 164 959,6 |
| 47 670 | 45 649 | 49 265 | 45 474 | 44 275 | 45 777 | 41 952 | 42 282 |
| 2 274 | 3 608 | 10 160 | 14 703 | 17 878 | 21 541 | 20 985 | 21 617 |
| 49 944 | 49 257 | 59 425 | 60 177 | 62 153 | 67 318 | 62 937 | 63 899 |
| 184 176 | 174 140 | 188 100 | 174 059 | 169 421 | 172 596 | 154 360 | 156 670 |
| 8 547 | 15 260 | 33 619 | 43 730 | 49 983 | 57 639 | 54 643 | 54 845 |
| 192 723 | 189 400 | 221 719 | 217 789 | 219 404 | 230 235 | 209 003 | 211 515 |
| 3 738,8 | 3 693,4 | 3 738,0 | 3 440,2 | 3 704,6 | 4 205,1 | 3 885,4 | 4 129,8 |
| 73,8 | 210,7 | 712,7 | 1 169,1 | 1 396,3 | 1 625,5 | 1 603,9 | 1 713,8 |
| 3 812,6 | 3 904,1 | 4 450,7 | 4 609,3 | 5 100,9 | 5 830,6 | 5 489,3 | 5 843,5 |
| 80,8 | 84,9 | 78,1 | 80,0 | 95,4 | 86,8 | 93,4 | 95,7 |
| 9,3 | 7,3 | 6,5 | 9,5 | 12,0 | 14,8 | 16,2 | 18,5 |
| 90,1 | 92,2 | 84,6 | 89,5 | 107,4 | 101,6 | 109,6 | 114,2 |
| 14 352,1 | 13 717,8 | 14 260,9 | 13 240,8 | 14 068,1 | 15 110,4 | 13 826,3 | 14 163,7 |
| 281,1 | 893,1 | 2 188,2 | 3 164,6 | 3 366,1 | 3 833,0 | 3 818,9 | 4 038,9 |
| 14 633,2 | 14 610,9 | 16 449,1 | 16 405,4 | 17 434,2 | 18 943,4 | 17 645,2 | 18 202,6 |
| 23 419,4 | 22 584,3 | 25 119,3 | 23 366,1 | 21 917,7 | 23 522,6 | 20 551,0 | 20 848,0 |
| 616,8 | 1 427,8 | 3 321,7 | 4 273,1 | 4 632,9 | 5 273,5 | 5 251,5 | 5 393,1 |
| 24 036,2 | 24 012,1 | 28 441,0 | 27 639,2 | 26 550,6 | 28 796,1 | 25 802,5 | 26 241,1 |
| 61,3% | 60,7% | 56,8% | 56,7% | 64,2% | 64,2% | 67,3% | 67,9% |
| 45,6% | 62,6% | 65,9% | 74,1% | 72,7% | 72,7% | 72,7% | 74,9% |
| 60,9% | 60,8% | 57,8% | 59,4% | 65,7% | 65,8% | 68,4% | 69,4% |
| 1 783,2 | 1 737,7 | 1 756,8 | 1 722,5 | 1 872,2 | 1 822,2 | 1 735,6 | 1 805,0 |
| 73,4 | 122,6 | 236,6 | 338,5 | 368,6 | 436,7 | 415,6 | 447,7 |
| 1 856,6 | 1 860,3 | 1 993,4 | 2 061,0 | 2 240,8 | 2 258,9 | 2 151,1 | 2 252,7 |
| 3 676,8 | 3 460,1 | 3 717,3 | 3 479,0 | 3 493,8 | 3 534,5 | 3 130,1 | 3 258,8 |
| 175,9 | 260,3 | 485,4 | 581,1 | 619,6 | 690,7 | 684,1 | 692,3 |
| 3 852,7 | 3 720,4 | 4 202,7 | 4 060,1 | 4 113,4 | 4 225,2 | 3 814,2 | 3 951,1 |
| 48,5% | 50,2% | 47,3% | 49,5% | 53,6% | 51,6% | 55,4% | 55,4% |
| 41,7% | 47,1% | 48,7% | 58,3% | 59,5% | 63,2% | 60,8% | 64,7% |
| 48,2% | 50,0% | 47,4% | 50,8% | 54,5% | 53,5% | 56,4% | 57,0% |

Представительства ОАО «Аэрофлот»

| Страна/Город | Код | Телефон | Факс | Адрес |
|--------------------------|-----------|-------------------------------|---------|---|
| РОССИЯ | | | | |
| МОСКВА | (7-095) | 7535555 | | Фрунзенская наб., 4 Фрунзенская наб., 8 Коровий вал, 7 Енисейская ул., 19 ул. Петровка, 20/1 Кузнецкий мост, 3 |
| АНАПА | (7-86133) | 54706 | 45597 | Крымская ул., 186/188 |
| АРХАНГЕЛЬСК | (7-8182) | 631556 631415 | 631460 | Аэропорт «Талаги», 2 |
| АСТРАХАНЬ | (7-8512) | 390907 | 394999 | ул. Ленина, 12 |
| ВЛАДИВОСТОК | (7-4232) | 226647 208819 205235 | 209041 | 690001, Приморский край, ул. Светланская, 143 |
| ВОЛГОГРАД | (7-8442) | 385480 385479 | 964608 | пр-т Ленина, 15 |
| ЕКАТЕРИНБУРГ | (7-3432) | 611421 615732 612104 | 645654 | ул. Белинского, 56, ГСП-209 |
| ИРКУТСК | (7-3952) | 211398 211331 | 255780 | 664025, ул. Степана Разина, 27, офис 107 |
| КАЛИНИНГРАД | (7-0112) | 954805 954612 | 956454 | 236000, пл. Победы, 4 |
| КРАСНОДАР | (7-8612) | 640010 640017 | 640004 | ул. Красная, 43 |
| МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ | (7-7922) | 69920 68644 68744 | 68170 | 357510, пр-т Маркса, 75 |
| МУРМАНСК | (7-8152) | 446960 440120 | 442071 | ул. Сполохи, 8, офис 1 |
| НИЖНЕВАРТОВСК | (7-3466) | 243232 | 245555 | ул. Омская, 11 |
| НИЖНИЙ НОВГОРОД | (7-8312) | 344040 345822 | 394265 | 603950, сквер Горького, 6 |
| НОВОСИБИРСК | (7-3832) | 233270 231576 | 179698 | Красный пр-т, 28 |
| НОРИЛЬСК | (7-3919) | 460769 | 460769 | 663300, Красноярский край, пр-т Ленина, 17, офис 167 |
| ОМСК | (7-3812) | 251322 251798 | 247955 | ул. Орджоникидзе, 14 |
| ПЕРМЬ | (7-3422) | 203004 203005 | 349535 | ул. Попова, 21 |
| ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ | (7-4152) | 111830 111786 | 111722 | офис в аэропорту 684010, Камчатская обл., г. Елизово, ул. Звездная, 7А |
| РОСТОВ-НА-ДОНУ | (7-8632) | 585180 | 527407 | 344066, пр-т Шолохова, 270/1, Аэровокзал, 2-й этаж |
| САНКТ-ПЕТЕРБУРГ | (7-812) | 3273872 3273873 1185555 | 3273870 | 191186, Казанская ул., 5 |
| САМАРА | (7-8462) | 760277 760278 760279 | 760280 | 443041, ул. Ленинская, 141 |
| СОЧИ | (7-8622) | 534031 | 944097 | ул. Чайковского, 3 |
| УФА | (7-3472) | 516343 | 516343 | ул. Ленина, 5/3 |
| ХАБАРОВСК | (7-4212) | 327592 | 306337 | 680000, ул. Пушкина, 50 |
| ЧЕЛЯБИНСК | (7-3512) | 370231 | 370917 | ул. Свободы, 90 |

| Страна/Город | Код | Телефон | Факс | Адрес |
|-----------------------|-----------|--------------------|-----------|--|
| АВСТРАЛИЯ | | | | |
| СИДНЕЙ | (61-2) | 92622233 | 92621821 | National Mutual Building, 24th Level, 44 Market Street, NSW, 2000 Sydney |
| АВСТРИЯ | | | | |
| ВЕНА | (43-1) | 5121501 5121502 | 512150178 | 10, Parkring 1010 Wien |
| АЗЕРБАЙДЖАН | | | | |
| БАКУ | (994-12) | 981167/68 | 981166 | 34, Khagani Street, Baku |
| АНГОЛА | | | | |
| ЛУАНДА | (244-2) | 339068 | 330426 | 114, Avenue 4 de Fevereiro, Luanda |
| АРМЕНИЯ | | | | |
| ЕРЕВАН | (3741) | 522435 | 532131 | 12, Amiryan Street, Yerevan |
| БЕЛАРУСЬ | | | | |
| МИНСК | (375-17) | 2066895 2272887 | 2066979 | 25, J. Kupala Street, Minsk |
| БЕЛЬГИЯ | | | | |
| БРЮССЕЛЬ | (32-2) | 5136066 5136428 | 5122961 | 58, Rue des Colonies, 1000 Brussels |
| БОЛГАРИЯ | | | | |
| СОФИЯ | (359-2) | 9434489 9434572 | 9461703 | 23, Oborishte Street, 1504 Sofia |
| ВЕЛИКОБРИТАНИЯ | | | | |
| ЛОНДОН | (44-20) | 73552233 | 73552323 | Aeroflot, 70, Piccadilly Street, London, W1V 9HH |
| ВЕНГРИЯ | | | | |
| БУДАПЕШТ | (36-1) | 3171734 | 3171717 | 4, Váci utca, 1052 Budapest V. |
| ВЬЕТНАМ | | | | |
| ХАНОЙ | (84-04) | 7718742 7718718 | 7718522 | DAEHA BUSINESS CENTER, 360 Kim Ma str, Ba Dinh distr., Hanoi |
| ХОШИМИН | (8-48) | 8293489 | 8290076 | 4H, Le Loi Street, distr.1, Ho Chi Minh city |
| ГЕРМАНИЯ | | | | |
| БЕРЛИН | (49-30) | 2269810 | 22698136 | 51, Unter den Linden, 10117 Berlin |
| ДЮССЕЛЬДОРФ | (49-211) | 8644310 8644313 | 3239416 | 26, Berliner Allee, 40212 Düsseldorf |
| ФРАНКФУРТ-НА-МАЙНЕ | (49-69) | 27300630 | 252902 | 41, Wilhelm-Leuschner Strasse, 60329 Frankfurt am Main |
| ГАМБУРГ | (49-40) | 3742883 3742884 | 3742888 | 60, Admiralitätstrasse, 20459 Hamburg |
| ХАН | (49-6543) | 508602 | 508606 | Gebaude 850, D-55483 Flughafen Hahn |
| МЮНХЕН | (49-89) | 288261 | 2805366 | 2, Isartorplatz, 80331 München |
| ГРЕЦИЯ | | | | |
| АФИНЫ | (30-210) | 3220986 3221022 | 3236375 | 14, Xenofontos, GR-10557 Athens |
| ГРУЗИЯ | | | | |
| ТБИЛИСИ | (995-32) | 943896 943897 | 943927 | 76/1, David Agmashenebeli Street 380002, Tbilisi |

| Страна/Город | Код | Телефон | Факс | Адрес |
|------------------|----------|-------------------------------|----------|---|
| ДАНИЯ | | | | |
| КОПЕНГАГЕН | (45-1) | 33126338 33125757 | 3311217 | 1/3, Vester Farimagsgade, DK-1606 Copenhagen |
| ЕГИПЕТ | | | | |
| КАИР | (20-2) | 3900429 3937409 | 3900407 | 18, Al Boustan Street, Commercial Center, Cairo |
| ХУРГАДА | (20-65) | 440145 440827 | 440145 | 7, Al Min Street, AKA Holiday Centre, Hurghada |
| ИНДИЯ | | | | |
| ДЕЛИ | (91-11) | 23312843 23316414 | 23723245 | Ground Floor, Tolstoy House, 15-17, Tolstoy Marg, 110001 New Delhi |
| БОМБЕЙ | (91-22) | 2025780 2821682 2821476 | 2871942 | 11, Tulsiani Chambers, Ground Floor, Free Press Jornal Marg, Nariman Point, 400021 Mumbai |
| ИОРДАНИЯ | | | | |
| АММАН | (962-6) | 5521642 5521643 | 5533692 | "Al-Khairat" Building, Street Mekka P.O. Box 7303, Jabal Amman |
| ИРАН | | | | |
| ТЕГЕРАН | (98-21) | 8808480 8807495 8807484 | 8808672 | 23, Ostad Nejatollahi Street, Tehran |
| ИРЛАНДИЯ | | | | |
| ДУБЛИН | (353-1) | 8446166 | 8446349 | Link Building, Airport, Dublin |
| ШАННОН | (353-61) | 472299 | 472902 | Shannon Airport, Co. Clare |
| ИСПАНИЯ | | | | |
| БАРСЕЛОНА | (34-93) | 4305880 4308741 | 4199551 | 41, calle Mallorca, 08029 Barcelona |
| МАДРИД | (34-91) | 4313706 4314107 | 4318098 | 2, C/Jose Ortega y Gasset, 28006 Madrid |
| ИТАЛИЯ | | | | |
| МИЛАН | (39-02) | 66986985 66986987 | 66984632 | 19, Via Vittor Pisani 20124 Milano |
| РИМ | (39-06) | 4203851 | 42904923 | 76, Via Bissolati, 00187 Roma |
| ВЕНЕЦИЯ | (39-041) | 2698484 2698488 | 2698447 | Aeroporto Marco Polo, Tessera, Venezia, Luigi Broglio street 8, 30030 |
| КАЗАХСТАН | | | | |
| АЛМАТЫ | (327-2) | 629638 | 399916 | 109, Zhibek Zholy Street, office 16, 480004 Almaty |
| КАНАДА | | | | |
| МОНРЕАЛЬ | (1-514) | 2882125 | 2885973 | 615, de Maisonneuve Boulevard West Montreal, Quebec H3A 1L8 |
| ТОРОНТО | (1-416) | 6421653 | 6421658 | 1, Queen Street East, Suite 1908, P.O. Box 61, Toronto, Ontario, M5C2C5 |

| Страна/Город | Код | Телефон | Факс | Адрес |
|-------------------|-----------|-------------------------------|----------|---|
| КИПР | | | | |
| ЛАРНАКА | (357-24) | 643221 | 643220 | Airport |
| НИКОСИЯ | (357-22) | 669071 677072 | 678484 | 32, B&C, Homer Avenue, P.O. Box 22039, 1097 Nicosia |
| КЫРГЫЗСТАН | | | | |
| БИШКЕК | (996-312) | 244283 651422 | 651452 | 230, Chu Avenue, 720010 Bishkek |
| КИТАЙ | | | | |
| ПЕКИН | (86-10) | 65002412 65002266 | 65941869 | Hotel "Jinglun", N3, Jianguomenwai Street, Beijing, China, 100020 |
| ХАРБИН | (86-451) | 62911111 | 3633190 | Nangang District, Yiyuanjie Street, 2, "Hong Kong Sinoway" Hotel, Room 808, China, Harbin, 50001 |
| ГОНКОНГ | (852) | 25372611 | 25372614 | Room 1606, 16 Floor, Tower Two, Lippo Centre, 89 Queensway, Hong Kong |
| ШАНХАЙ | (86-21) | 62798033 | 62798035 | Suite 203A, Shanghai Centre, 1376, Nanjingxilu, Shanghai, China, 200040 |
| ШЭНЬЯН | (86-24) | 23341888 | 23341506 | Hotel Intercontinental (ground floor), 208, Nanjing North Street, Heping District, Shenyang China, 110001 |
| КНДР | | | | |
| ПХЕНЬЯН | (850-2) | 3817309 3817310 | 3817296 | 11-Dong, Munsu-3 Dong, Taedonggang District, Pyongyang |
| КОРЕЯ | | | | |
| СЕУЛ | (82-2) | 5693271 5693272 5693273 | 5693276 | RM 404, City Air Terminal Building, 159-6, Samsung-Dong, Kangnam-ku, Seoul |
| КУБА | | | | |
| ГАВАНА | (53-7) | 333200 333759 | 333288 | Calle 23, No. 64, Esq. Infanta Vedado Ciudad de La Habana |
| ЛАТВИЯ | | | | |
| РИГА | (37-17) | 270501 278774 | 313250 | 6, Gertrudes Street, Riga LV-1050 |
| ЛИВАН | | | | |
| БЕЙРУТ | (961-1) | 739596 | 739597 | Gefinor Center, Blok C, 41, Clemenceau Street, Beirut |
| ЛИВИЯ | | | | |
| ТРИПОЛИ | (218-21) | 3334898 | 4441527 | 32, Baghdad Street, Bedri Building, P.O. Box 4638, Tripoli |
| ЛИТВА | | | | |
| ВИЛЬНЮС | (370-2) | 224189 | 224189 | 8/2, Pylimo Street, 2001 Vilnius |
| МАЛАЙЗИЯ | | | | |
| КУАЛА-ЛУМПУР | (6-03) | 21616946 21613231 | 21617294 | Level 17, Suite 17.03, Menara Hla, No 3, Jalan Kia Peng, 50450 Kuala Lumpur |
| МАЛЬТА | | | | |
| ВАЛЛЕТТА | (356) | 232641 243581 | 240673 | 1st Floor, Regency House, Republic Street, Valetta, VLT 04 |

| Страна/Город | Код | Телефон | Факс | Адрес |
|-------------------|----------|-------------------------------|-----------|---|
| МОНГОЛИЯ | | | | |
| УЛАН-БАТОР | (976-11) | 320720 | 323321 | 15, Seul Street, Ulaan Baatar |
| НЕПАЛ | | | | |
| КАТМАНДУ | (977-1) | 227399 | 226161 | Kamaladi, P.O. Box 5640, Kathmandu |
| НИДЕРЛАНДЫ | | | | |
| АМСТЕРДАМ | (31-20) | 6245715 6254049 | 6259161 | 26, Weteringschans, 1017 SG, Amsterdam |
| НОРВЕГИЯ | | | | |
| ОСЛО | (47-2) | 22333888 22332886 | 22332880 | 6, Øvre Slottsgt, 0157 Oslo |
| ОАЭ | | | | |
| АБУ-ДАБИ | (971-2) | 6271726 6270342 | 6270247 | P.O. Box 25111, Abu Dhabi |
| ДУБАЙ | (971-4) | 2229800 2222245 | 2227771 | P.O. Box 1020, Al Maktoum Street, Dubai |
| ПАКИСТАН | | | | |
| КАРАЧИ | (92-21) | 5219192 5212838 5217138 | 5685640 | Holiday Inn Crowne Plaza, Shahrah-e-Faisal, 75350 Karachi |
| ПАНАМА | | | | |
| ПАНАМА | (507) | 2250497 2250587 | 2250622 | Unicentro Bella Vista, Avenue Justo Arosemena y Calle 42, P.O. Box 2642, Balboa Ancon, Panama |
| ПЕРУ | | | | |
| ЛИМА | (51-1) | 4448716 2411695 | 4475626 | Jr. Martir Olaya 201, of. 340-350, Miraflores, Lima |
| ПОЛЬША | | | | |
| ВАРШАВА | (48-22) | 6281710 6211611 | 6282557 | 29, Alleje Jerozolimskie, 00-508 Warszawa |
| ПОРТУГАЛИЯ | | | | |
| ЛИССАБОН | (351-1) | 213467812 213467427 | 213422038 | 36D, Avenida da Liberdade, 1250-145, Lisbon |
| РУМЫНИЯ | | | | |
| БУХАРЕСТ | (40-21) | 3150314 2128684 | 3125152 | 29, sector 1, Strada Biserica Amzei, Bucuresti |
| СИНГАПУР | | | | |
| СИНГАПУР | (65) | 3361757 | 3376352 | 01-02/ 02-00, 15 Queen Street, Tan Chong Tower, 188537 Singapore |
| СИРИЯ | | | | |
| ДАМАСК | (963-11) | 2317956 | 2317952 | 29, May Street, Damascus |
| СЛОВАКИЯ | | | | |
| БРАТИСЛАВА | (421-2) | 54435192 | 54432174 | 13, Laurinská, 81101 Bratislava |

| Страна/Город | Код | Телефон | Факс | Адрес |
|----------------------------|--------------------|-------------------------------|----------|--|
| СЛОВЕНИЯ | | | | |
| ЛЮБЛЯНА | (386-1) | 4368566 4368568 | 4368593 | 21, Dunajska, 1000 Ljubljana |
| СЕРБИЯ И ЧЕРНОГОРИЯ | | | | |
| БЕЛГРАД | (381-11) | 3225814 3226641 | 3248675 | 21, Brace Jugovica, 11000 Beograd |
| США | | | | |
| ЛОС-АНДЖЕЛЕС | (1-310) | 2815300 | 2815304 | 9100, Wilshire Blvd., Suite 175, 90212 Beverly Hills, California |
| НЬЮ-ЙОРК | (1-212) (1-888) | 3406400 | 9445200 | 1384, Broadway, 22 Floor, 10018, New York, New York |
| САН-ФРАНЦИСКО | (1-415) | 4342300 | 4034033 | 291, Geary Street, Suite 200, 94102 San Francisco, California |
| СИЭТЛ | (1-206) | 4641005 | 4640452 | 1411, 4th Avenue, Suite 420, 98101 Seattle, Washington |
| ВАШИНГТОН | (1-202) (1-888) | 3474305 6864949 | | 1634, Eye Street, N.W., Suite 200, 20006 Washington, D.C. |
| ТАИЛАНД | | | | |
| БАНГКОК | (66-2) | 2553139 2310617 | 2553138 | Mezzanine Floor, Regent House, 183, Rajdamri Road, 10330 Bangkok |
| ТУНИС | | | | |
| ТУНИС | (216-1) | 845831 846379 | 849413 | 42, Avenue Hedi Chaker, 1002 Tunis |
| ТУРЦИЯ | | | | |
| АНКАРА | (90-312) | 4409874 4409875 | 4409220 | 114/2, Cinnah Caddesi, Cankaya 06550 Ankara |
| АНТАЛЬЯ | (90-242) | 3303106 | 3303477 | Bayindir Airport, 07030 Antalya |
| СТАМБУЛ | (90-212) | 2966725 2966726 2966728 | 2966737 | Cumhuriyet Caddesi 141 D.1 Elmadag, Istanbul |
| УЗБЕКИСТАН | | | | |
| ТАШКЕНТ | (998-712) | 1523018 | 1523014 | 79-A, Nukus Street, 700015, Tashkent |
| УКРАИНА | | | | |
| ДНЕПРОПЕТРОВСК | (380-56) | 7784938 | 7784937 | 72-A, Karl Marx Prospect Dnepropetrovsk |
| КИЕВ | (380-44) | 2454359 | 2454881 | 112-A, Saksagansky Street, 252032 Kiev |
| СИМФЕРОПОЛЬ | (380-652) | 511516 | 511517 | 2а, Pavlenko Street, 95006 Simferopol |
| ФИНЛЯНДИЯ | | | | |
| ХЕЛЬСИНКИ | (358-9) | 659655 | 661021 | 5, Mannerheimintie, FIN – 00100, Helsinki |
| ФРАНЦИЯ | | | | |
| НИЦЦА | (33-4) | 93214482 | 93214544 | Aéroport Côte d'Azur, Terminal 1, 06281 Nice Cedex |
| ПАРИЖ | (33-1) | 42251061 43591190 | 42560480 | 33, Avenue des Champs Elysées, 75008 |
| ХОРВАТИЯ | | | | |
| ЗАГРЕБ | (385-1) | 4872055 | 4872051 | 13, Varšavska, 10000 Zagreb |

| Страна/Город | Код | Телефон | Факс | Адрес |
|------------------|---------|----------------------------------|----------------------|--|
| ЧЕХИЯ | | | | |
| ПРАГА | (420-2) | 24812682 24814984 | 24812683 | 5, Truhlárská, 11000 Praha 1 |
| ШВЕЙЦАРИЯ | | | | |
| ЖЕНЕВА | (41-22) | 9092770 | 7388312 | 14-16, Place Cornavin, 1201 Genève |
| ЦЮРИХ | (41-1) | 2114633 2114634 | 2124046 | 41, Talacker, 8001 Zürich |
| ШВЕЦИЯ | | | | |
| СТОКГОЛЬМ | (46-8) | 50565300 | 217185 | 31, Sveavägen, 2 tr, Box 3075, 10361 Stockholm |
| ЯПОНИЯ | | | | |
| ОСАКА | (81-06) | 62028052 | 62028048 | Imagawa Building, 2-2-17 Imabashi, Chuo-ku, Osaka 541-0042 |
| ТОКИО | (81-3) | 34349681 34349667 34349680 | 34349669 34349668 | SVAX TT Building, 3-11-15, Toranomom Minato-ku, 105-0001 Tokyo |

Краткий словарь терминов и сокращений

АД — авиационный двигатель.

АЕА — Ассоциация европейских авиакомпаний.

а/к — авиакомпания.

АТК — Авиационно-технический комплекс Аэрофлота.

БСВ — Ближний и Средний Восток.

ВВЛ — внутренние воздушные линии.

ВС — воздушное судно.

Выполненный пассажирооборот — объем работы, исчисляемый умножением фактического количества коммерческих пассажиров, перевезенных на каждом этапе полета, на протяженность этапа.

Выполненный тонно-километраж — объем работы, исчисляемый умножением количества перевезенных на каждом этапе тонн коммерческой загрузки на протяженность этапа.

ГСГА — Государственная служба гражданской авиации.

ГСМ — горюче-смазочные материалы.

ИАТА — Всемирная ассоциация воздушного транспорта (IATA).

ИСО — Международная организация по стандартизации (ISO).

ккм (кресло-километр) — перемещение 1 пассажирского кресла на расстояние 1 км.

Коэффициент занятости кресел — отношение количества выполненных пассажиро-километров к располагаемым кресло-километрам в процентном отношении.

Коэффициент коммерческой загрузки — отношение количества выполненных тонно-километров к предельным тонно-километрам в процентном отношении.

МВЛ — международные воздушные линии.

Маркетинговые рейсы — рейсы, на которых Аэрофлот выступает маркетинговым партнером.

Общество — ОАО «Аэрофлот».

пкм (пассажиро-километр) — перевозка 1 пассажира на расстояние 1 км.

Предельный (располагаемый) пассажирооборот — объем работы, исчисляемый умножением числа располагаемых пассажирских кресел на каждом этапе полета на протяженность этапа.

Предельный (располагаемый) тонно-километраж — объем работы, исчисляемый умножением количества располагаемой коммерческой загрузки (пассажиры, груз и почта) на каждом этапе полета на протяженность этапа.

РТС — Российская торговая система.

Рыночная капитализация — суммарная рыночная стоимость акций компании.

Самолето-километры — объем работы, исчисляемый умножением числа полетов на каждом этапе полета, на протяженность этапа.

ткм (тонно-километр) — перевозка одной тонны коммерческой загрузки (пассажиров из расчета 90 кг за 1 пассажира, груза, почты) на расстояние в 1 км.

ТО — техническое обслуживание.

УК — уставный капитал.

ФКЦБ — Федеральная комиссия по ценным бумагам России.

Экв. долл. США — эквивалент в долларах США.



География маршрутной сети ОАО «Аэрофлот» (с учетом маркетинговых рейсов)

Данные по состоянию на 31.12.2003 г.



Контактная информация для акционеров

125167, Москва, Ленинградский проспект, 37, корпус 9

«Горячая линия» для акционеров и инвесторов:

Тел: +7 (095) 258 06 86; 258 06 50

Факс: +7 (095) 258 06 84; 258 06 86

E-mail: kbudaev@aeroflot.ru

www.aeroflot.ru

Раздел: «Акционеру и инвестору»

Заявления о будущем развитии

Настоящий годовой отчет помимо фактических данных содержит мнения, предположения и прогнозы руководства компании, основанные на имеющейся в настоящий момент информации. В связи с действием внешних факторов, таких, как колебания спроса на авиаперевозки, изменение цен, внедрение новых технологий, изменение правовой среды, колебания валютных курсов и т. п., фактические результаты деятельности компании в будущем могут отличаться от представленных в отчете прогнозов.