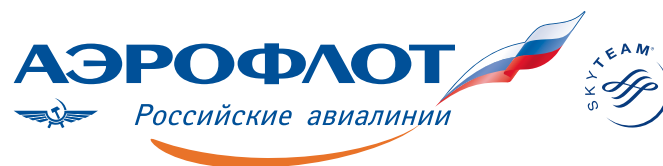


85 успешных
лет

ГОДОВОЙ ОТЧЕТ '07



ГODOVOЙ ОТЧЕТ 2007

ВОЗДУШНЫЕ РЕЙСЫ ДОБРОЛЕТА
 ВВС СЕВАСТОПОЛЬ-ЛЕНИНГРАД
 ВСЕ ПУТЕШЕСТВИЕ
 ДОБРОЛЕТА
 БИЛЕТЫ В КОНТОРАХ КРЫНКУРСО
 АВТОМОБИЛЬ НА ГИДРОАРОМ
 БЕСПЛАТНО

МАКСИМ ГОРЬКИЙ
 МАКСИМ ГОРЬКИЙ
 МАКСИМ ГОРЬКИЙ

АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ

АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ

Летайте САМОЛЕТАМИ!
 АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ

ПРОЗРАЧНЫЙ МИР – ДЛЯ НАС С ВАМИ
 АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ

АЭРОФЛОТ СССР
 АЭРОФЛОТ СССР
 АЭРОФЛОТ СССР

АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ

ВЫПОЛНИМ ПЯТИПЕТКУ В ЧЕТЫРЕ ГОДА!
 АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ

Перевозка ГРУЗОВ САМОЛЕТАМИ УДОБНА И ВЫГОДНА!
 АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ

МОСКВА СИБИРЬ ТИХИЙ ОКЕАН
 АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ

АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ

3 ЗАДАЧИ АВИОХИМ
 АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ

ПОЛЮБИТЕСЬ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ!
 АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ

25 ГОДА ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА СССР
 АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ

Крыльчатые полеты НАД МОСКВОЙ
 АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ

КРЕПКИ авиационная промышленность
 АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ

ВОТ ВСЕ ПУЗЫРИ ЗАБЬЕТ. ЕСЛИ КАЖДАЯ ВОЗМЕТ ЗА РУБЛЬ АКЦИЮ В ДОБРОЛЕТЕ, ГОСБАНКЕ, ПРОМБАНКЕ.
 АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ

FLY TO MOSCOW TO THE OLYMPIC GAMES
 АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ

LA LOIRE TRANSFORMÉE EST LA MER LA PLUS COURTE POUR ALLER EN JAPON
 АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ

СКОРОСТЬ КОМФОРТ ГОСТИПРИЯТИЕ
 АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ

АЭРОФЛОТ Soviet airlines OFFICIAL OLYMPIC CARRIER
 АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ

АЭРОФЛОТ-ВЫИГРЫВАЕТЕ
 АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ

ВРЕМЯ
 АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ

АЭРО ВОКЗАЛА!
 АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ

ВСЕМ... ВСЕМ... ВСЕМ... ТОТ НЕ ГРАЖДАНСКИЙ КТО ДОБРОЛЕТА НЕ АКЦИОНЕР
 АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ

ЯРОСЛАВЦЫ!
 АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ

ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ В СЧАСТЛИВОМ ПУТЕШЕСТВИИ
 АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ

ВРЕМЯ
 АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ

ДОБРОЛЕТА
 АЭРОФЛОТ
 АЭРОФЛОТ

Содержание

КРАТКО О КОМПАНИИ	6
КЛЮЧЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	7
ОБРАЩЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ	8
ОБРАЩЕНИЕ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА	10
ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ 2007 ГОДА	13
ВАЖНЕЙШИЕ СОБЫТИЯ ПОСЛЕ 31 ДЕКАБРЯ 2007 ГОДА	15
ИТОГИ РЕАЛИЗАЦИИ КЛЮЧЕВЫХ ЗАДАЧ 2007 ГОДА И ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ НА 2008 ГОД	17
ОБЗОР РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК	23
ОПЕРАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ: ИТОГИ 2007 ГОДА	31
РИСКИ И УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ	51
СОЦИАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ	57
КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ	61
АКЦИОНЕРАМ И ИНВЕСТОРАМ	69
ФИНАНСОВЫЙ ОТЧЕТ	75
ПРИЛОЖЕНИЯ	90

КРАТКО О КОМПАНИИ

ОАО «Аэрофлот» — это крупнейшая авиакомпания России, а также региона стран Содружества Независимых Государств. В 2007 году Аэрофлот перевез более 8 млн человек, вместе с дочерними компаниями — свыше 10 млн, что составляет примерно четвертую часть от общего числа пассажиров российского воздушного транспорта.

Аэрофлот — одна из старейших авиакомпаний мира и один из самых известных коммерческих брендов. 9 февраля 2008 года Аэрофлот вместе с отечественной гражданской авиацией отметил свой 85-летний юбилей. Компания базируется в Москве, в международном аэропорту «Шереметьево».

Аэрофлот осуществляет собственные рейсы в 96 пунктов назначения в 49 странах мира и эксплуатирует один из самых молодых авиапарков в Европе. На начало 2008 года воздушный флот авиакомпании насчитывал 87 современных авиалайнеров, из них 45 — производства Airbus и Boeing, средний возраст которых составляет 4 года.

Аэрофлот — член глобального альянса авиакомпаний SkyTeam, состоящего из 11 полноправных членов и 3 ассоциированных. Совместная маршрутная сеть альянса насчитывает 841 пункт

назначения в 162 странах мира, что дает пассажирам компаний — членов альянса практически безграничные возможности выбора направлений путешествий.

В 2007 году Аэрофлот повторно подтвердил в соответствии с новой более жесткой редакцией правил сертификат оператора международного авиационного стандарта эксплуатационной безопасности IOSA (IATA Operational Safety Audit). Сертификация по IOSA — общепризнанный механизм повышения уровня безопасности авиакомпании, позволяющий на равных сотрудничать с крупнейшими авиаперевозчиками мира.

Стратегия Аэрофлота предусматривает формирование лидирующей сетевой авиакомпании, объединяющей развитую внутреннюю маршрутную сеть с широкими возможностями международной сети как самого Аэрофлота, так и членов международного альянса SkyTeam.

ОАО «Аэрофлот» включено в Перечень стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ, утвержденный Указом Президента Российской Федерации от 4 августа 2004 года № 1009.

КЛЮЧЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Производственные показатели	2007 г.	2006 г.	Изменение
Перевезено пассажиров, млн чел.	8,2	7,3	112%
Перевезено грузов и почты, тыс. тонн	95,9	145,3	66%
Выполненный пассажирооборот, млрд пкм	24,7	22,4	110,1%
Выполненный тонно-километраж, млрд ткм	2,7	2,9	93,3%
Занятость пассажирских кресел, %	70,3	70,1	0,2 пп.*
Коммерческая загрузка, %	55,7	57,7	-2,0 пп.
Среднесписочная численность персонала, чел.	14 394	14 525	99,1%
Количество воздушных судов в парке на конец года	87	93	-6
Финансовые показатели	2007 г.	2006 г.	Изменение
Доходы от основной деятельности, млрд руб.	77,09	71,35	108,1%
Доходы от перевозок пассажиров, грузов, почты, млрд руб.	63,6	61,6	103,3%
Прибыль до налогообложения, млрд руб.	10,7	11,4	94,0%
Чистая прибыль, млрд руб.	6,1	8,0	76,1%
Чистые активы на конец года, млрд руб.	30,6	26,8	114,1%
Объем капитальных вложений, млрд руб.	2,35	1,03	228,2%
Показатели стоимости компании	2007 г.	2006 г.	Изменение
Чистая прибыль на 1 акцию**, руб.	5,5	7,2	76,4%
Рыночная капитализация Группы Аэрофлот на конец года, млрд долл. США	4,1	2,4	171%
Отношение цена/прибыль на акцию	17,3	8,2	210,9%

* Процентный пункт.

** Без учета дочерних компаний.

ОБРАЩЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ



8

Уважаемые коллеги!

Для российской гражданской авиации минувший год стал экзаменом на зрелость. Он был наполнен серьезными испытаниями, но вместе с тем и благоприятными возможностями, среди которых в первую очередь следует назвать продолжающийся экономический рост и стабильную политическую ситуацию в России. Сегодня мы можем сказать, что Аэрофлот достойно сдал этот экзамен, подтвердив звание российской авиакомпании номер один — не только самой крупной в стране, но и самой качественной практически по всем параметрам. Таков закономерный итог эффективного использования открывающихся преимуществ, гибкого реагирования на экономическую конъюнктуру в России и мире.

ОАО «Аэрофлот» работает на высококонкурентном рынке в интересах своих акционеров, главным из которых является государство. Достижения компании имеют особое значение для всего народнохозяйственного комплекса, российского общества. За 2007 год Аэрофлот продемонстрировал хорошие результаты в производственной и финансово-экономической деятельности,

значительно подняв количественную и качественную планку по ряду позиций. Благодаря этому Аэрофлот остается крупнейшим налогоплательщиком отрасли. В минувшем году в бюджеты всех уровней в виде налогов из компании поступило 10,3 млрд руб.

Существенно выросла капитализация авиакомпании, превысившая на конец 2007 года 4 млрд долл. США. Помимо фактора общего роста российской экономики, большое влияние на этот показатель оказало обновление Аэрофлотом авиапарка, высокое качество производственной деятельности, корпоративного управления и финансового менеджмента. Немалую роль играет и надежность Аэрофлота, у которого система менеджмента качества и уровень безопасности полетов соответствуют высочайшим международным стандартам.

Есть достижения, но и сделать предстоит не меньше. Аэрофлот выстраивает модель сетевой авиакомпании, способной в полной мере использовать транзитный потенциал России.

Одна из стратегических задач Аэрофлота заключается в консолидации российской авиационной отрасли, которая из-за раздробленности лишается конкурентоспособности. Реализация задачи позволит организовать надежную систему воздушного сообщения, а российскому авиапрому — стабильный рынок сбыта! Аэрофлот всегда был социально ответственной компанией и убежден: путешествия по воздуху должны стать по-настоящему доступны для граждан России.

Показатели прошлого года свидетельствуют о том, что в российской авиаиндустрии подъем превратился в устойчивую тенденцию. Вполне очевидно и то, что в качестве лидера отрасли Аэрофлот работает и развивается на волне этого процесса.

Наша задача — наметить оптимальные пути дальнейшего развития Аэрофлота, которые принесли бы максимальную отдачу как самой Компании, так и ее клиентам, партнерам, акционерам.

В феврале 2008 года Аэрофлот отметил 85-летний юбилей. Сегодня во всех уголках мира это гордое имя прочно ассоциируется с Россией, является одним из самых известных и уважаемых брендов. Аэрофлот намерен и далее не только поддерживать заслуженную репутацию национального перевозчика, но и последовательно завоевывать все новые рубежи. Впереди — широкие горизонты. Опыт работы минувших лет, в том числе 2007 года, дает нам все основания рассчитывать на успех.

С уважением,

Виктор Иванов

9

ОБРАЩЕНИЕ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА



10

Уважаемые акционеры, партнеры, сотрудники!

В прошедшем 2007 году Аэрофлот вновь подтвердил свой статус лидера российского рынка авиаперевозок, а по ряду показателей встал в один ряд с ведущими авиакомпаниями Европы и мира.

Хотел бы отметить, что наша компания является системообразующей как для авиатранспортной отрасли России, так и для страны в целом. Очевидно, что Аэрофлот — это по-настоящему стратегический актив российской экономики. При этом авиакомпания не только является самым крупным российским авиаперевозчиком, но и уверенно лидирует в области внедрения современных технологий, развития продукта и повышения качества сервиса, в интеграции компании в международную систему кооперации. Мы не только отвечаем на вызовы современного рынка, но и работаем на опережение, увеличивая технологический потенциал, реализуя долгосрочную стратегию по обеспечению компании самой современной авиатехникой.

Уверенный рост финансовых показателей компании, позитивный баланс и рост капитализации предо-

ставляют акционерам компании, как государству, так и частным инвесторам, хорошую возможность для успешных инвестиций в российскую авиационную отрасль в наиболее интересный момент ее развития.

В 2007 году Аэрофлот перевез 8,2 млн пассажиров, показав 12% роста. При этом процент занятости пассажирских кресел составил 70,3% при одновременном росте провозных емкостей на 9,9%. Перевозки пассажиров Группы Аэрофлот, с учетом авиакомпаний «Аэрофлот-Дон» и «Аэрофлот-Норд», составили 10,2 млн пассажиров. Мы преодолели 10-миллионную планку и обеспечили прирост по Группе на 16,6% к уровню 2006 года.

Доходы от эксплуатационной деятельности составили 77,1 млрд руб. с приростом к уровню прошлого года на 8,1%. Чистая прибыль по Российским стандартам бухгалтерского учета, заработанная компанией, — 6,1 млрд руб., ее уменьшение на 23,9% вызвано изменением учетной политики компании в 2007 году: ранее доходы отражались по факту продажи билетов, теперь — по факту перевозки. Другими словами, в доходы компании не были включены доходы от перево-

зок 2007 года, осуществленных по авиабилетам, приобретенным пассажирами в 2006 году.

Однако изменение учетной политики не отразится на финансовых результатах деятельности компании по Международным стандартам финансовой отчетности.

Рост всех основных показателей деятельности Аэрофлота происходит на фоне позитивной динамики в развитии международного воздушного транспорта, а также уверенного роста российского рынка авиаперевозок. В прошлом году впервые с 2001 года мировая отрасль вышла на положительный результат. Услугами гражданской авиации воспользовались 2,3 млрд пассажиров по всему миру. По данным IATA, снижение расходов, повышение эффективности перевозок позволили глобальной отрасли получить в 2007 году чистую прибыль в размере 5,6 млрд долл. США.

В России в 2007 году продолжался активный рост экономики, который привел к повышению деловой активности и мобильности населения. В результате суммарный пассажирооборот российских авиакомпаний возрос за год на 18,2%, достигнув почти 111 млрд пассажиро-километров. Практически на столько же процентов увеличилось и число перевезенных пассажиров — всего более 45 млн человек. На международных линиях перевезен 21 млн пассажиров. Доля Аэрофлота в суммарных регулярных перевозках отрасли по количеству перевезенных пассажиров составила 23,7%.

Стратегической целью Аэрофлота является построение компании международного класса. В соответствии со стратегией развитие компании в 2007 году было направлено на формирование устойчивых предпосылок долгосрочного роста в будущем, повышение конкурентоспособности в условиях растущего рынка и усиления конкуренции.

В прошедшем году Аэрофлот подтвердил сертификат оператора IOSA. Вторичное подтверждение делает нас полноценными операторами IOSA. Успешно пройден также сертификационный аудит менеджмента качества по стандарту ISO 9001:2000. Это, в конечном счете, имеет конкретное денежное выражение. Наши расходы на страхование каско по флоту на следующий страховой период (2007–2008 гг.) существенно уменьшены, несмотря на увеличение объемов перевозок.

Абсолютным приоритетом в деятельности авиакомпании является безопасность полетов. В минувшем году Аэрофлоту удалось добиться хороших результатов: налет на один инцидент составил 7 840 часов, почти в три раза выше, чем налет на один инцидент по российской гражданской авиации.

В 2007 году авиакомпания начала активное внедрение электронного билета. С марта, после снятия законодательных ограничений, было продано более 400 тыс. электронных билетов. В рамках интеграции Аэрофлота с ИТ-системами других членов альянса SkyTeam с большинством из них внедрен интерлайн-электронный билет. Продолжались работы по внедрению систем автоматической регистрации пассажиров в российских аэропортах. К началу 2008 года работы завершены в 21 пункте назначения.

В течение прошлого года мы последовательно превращали в жизнь стратегию строительства сетевой компании. Для нас это приоритетное развитие внутреннего рынка, подпитывающего своим ростом международные перевозки. Этот и другие стратегически важные моменты отражены в разработанной в прошлом году программе развития маршрутной сети на период до 2016 года. Аэрофлот выполняет сегодня собственные рейсы в 96 пунктах назначения в 49 странах мира. Приоритетным является развитие российского рынка, где рост Группы Аэрофлот в 2007 году составил 19% по количеству перевезенных пассажиров. Основные усилия в 2007 году были направлены на развитие российского и европейского рынков, а также на разработку и внедрение волнового расписания как основного элемента построения полноценного хаба. Открывались новые рейсы, увеличивались частоты выполнения полетов по многим направлениям, в том числе в России, Европе, Америке и Азии. Были открыты филиалы Аэрофлота в Магадане и в Сочи — городе, который благодаря усилиям в том числе и нашей авиакомпании был избран столицей зимней Олимпиады 2014 года.

Стратегия развития маршрутной сети обеспечивается планами по расширению и обновлению парка воздушных судов. Его модернизация — главное условие повышения конкурентоспособности и качества перевозок. В прошедшем году нам практически удалось завершить масштабную модернизацию среднемагистрального флота и заложить основы для модернизации дальнемагистрального. У Аэрофлота сегодня один из самых молодых флотов в Европе. По показателям эксплуатационной надежности и фактическому налету часов на один самолет Аэрофлот входит в число мировых лидеров. Суточный налет на эксплуатируемые в компании самолеты семейства Airbus A320 — один из самых высоких в мире. На начало 2008 года парк Аэрофлота насчитывал 34 самолета этого типа, а к 2012 году мы планируем довести их число до 60. В направлении развития дальнемагистрального флота подписаны контракты на поставку 10 самолетов Airbus A330, 22 Boeing-787 Dreamliner и 22 Airbus A350.

11

Глобальный рынок воздушных перевозок характеризуется жесткой конкуренцией, но вместе с тем открывает широкие возможности в области кооперации.

Для нас это, прежде всего, развитие партнерских связей в рамках глобального альянса SkyTeam, маршрутная сеть которого включает уже 841 пункт назначения в 162 странах. И это не только безграничная возможность для наших пассажиров путешествовать по всему миру, в полной мере пользуясь бонусными программами, это и ряд преимуществ с точки зрения развития бизнеса. Аэрофлот сотрудничает по код-шерингу с партнерами по альянсу SkyTeam на 18 маршрутах, в том числе на 11 прямых линиях между Москвой и хабами партнеров. Общее количество маркетинговых пассажиров составило в 2007 году 107,3 тыс. человек. Доход от маркетинговой деятельности Аэрофлота в рамках альянса достиг вполне ощутимого результата 26 млн евро.

Позитивные тенденции на рынке не мешают нам видеть проблемы в мировой и отечественной отрасли, от эффективности их решения во многом зависит будущее авиакомпании.

В их число входят рост доли затрат на авиационное топливо, увеличение темпов роста отправок иностранными авиакомпаниями из российских аэропортов, продолжение стагнации внутренних авиаперевозок, свертывание перевозок и сокращение количества аэропортов на местных воздушных линиях. По-прежнему сохраняются высокие ввозные пошлины на воздушные суда зарубежного производства. Все настойчивее дает о себе знать дефицит квалифицированных кадров.

Мы живем в быстро изменяющемся мире, и недавние конкурентные преимущества, такие как низкие тарифы на перевозки, остаются в прошлом. Истинное искусство управления заключается не в простом приспособлении к рыночной среде, а в поиске новых возможностей.

Четкая, хорошо продуманная концепция развития Аэрофлота и отечественного воздушного транспорта, консолидированная позиция российских авиаперевозчиков по наиболее злободневным вопросам функционирования отрасли должны обеспечить, с одной стороны, наиболее благоприятные условия для реализации амбициозных планов развития в условиях существующей рыночной конъюнктуры, а с другой — создать основу для грамотного управления возникающими рисками.

В планах Аэрофлота на 2008 год увеличение частоты и расширение географии рейсов с целью обеспечения роста объемов перевозок на высокодоходных направлениях, а также привлечения транзитных пассажиров. Развитие маршрутной сети должно дать прирост пассажирооборота на 12%, в том числе на внутренних воздушных перевозках — на 31,5% и на международных — на 5,3%.

В 2008 году мы получаем 11 самолетов семейства Airbus A320 и 2 самолета Airbus A330. К концу 2008 года парк наших самолетов составит порядка 100 машин. Более эффективное использование новых самолетов позволит увеличить налет часов на 12%, предложенных кресло-километров — на 12%. При этом удельный расход топлива сократится на 4,4%.

Задачи, стоящие перед нами — масштабны. Уровень нашей готовности к их выполнению — высок. Аэрофлот находится на важнейшем этапе своего развития — трансформации в реального лидера мирового воздушного транспорта, современную и динамичную авиакомпанию мирового класса. Я твердо уверен в том, что сильная и профессиональная управленческая команда и весь коллектив нашей компании способны в полной мере реализовать внушительный потенциал роста, который обеспечен реализацией стратегии развития Аэрофлота, стабильностью в российской экономике и обществе.

Искренне Ваш,



Валерий Окулов

ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ 2007 ГОДА

Январь

- Аэрофлот начал регулярные полеты по маршруту Сочи — Франкфурт — Сочи.

Февраль

- Аэрофлот, Ассоциация шахматных федераций и Российская шахматная федерация провели в Москве шахматный турнир Aeroflot Open 2007 с призовым фондом в 200 тыс. долл. США.
- Правление ОАО «Аэрофлот» одобрило программу поэтапной замены в парке авиакомпании воздушных судов Ту-134.

Март

- В рамках сделки операционного лизинга Аэрофлот получил два новых лайнера А320. Воздушные суда названы «Карл Брюллов» и «Василий Суриков» в честь великих русских живописцев.
- Торговой марке «Аэрофлот» исполнилось 75 лет. В 1932 году Главному управлению гражданского воздушного флота СССР было присвоено наименование «Аэрофлот».

Апрель

- ОАО «Аэрофлот» и ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» подписали протокол о намерениях по финансовому лизингу шести новых широкофюзеляжных грузовых самолетов Ил-96-400Т.
- Аэрофлот подал заявку в Министерство финансов Италии для включения в список претендентов на приобретение государственного пакета акций авиакомпании Alitalia.
- В ходе визита в Хабаровск генеральный директор ОАО «Аэрофлот» Валерий Окулов представил бизнес-план реструктуризации авиакомпании «Дальавиа» в рамках проекта консолидации авиакомпаний дальневосточного региона под эгидой Аэрофлота.
- Открыт филиал Аэрофлота в Магадане.

Май

- Аэрофлот активировал электронный билет в зарубежной агентской сети, использующей самые массовые мировые системы дистрибуции (Sabre, Amadeus, Galileo by Travelport, Worldspan by Travelport). Это позволило авиакомпании начать продажу электронных билетов во всех расчетно-клиринговых системах международной авиатранспортной ассоциации IATA почти в 50 странах.
- Аэрофлот ввел на рейсах из Москвы в Хельсинки, Женеву и Ниццу улучшенный экономический класс обслуживания — «Коммерсант».
- Аэрофлот начал выполнять регулярные пассажирские полеты по маршруту Москва — Сургут — Москва.
- ОАО «Аэрофлот» и ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» подписали соглашение о намерениях о поставке 15 самолетов нового семейства Sukhoi Superjet 100.

Июнь

- Состоялась торжественная церемония закладки первого камня в фундамент будущего офисного здания Аэрофлота.
- Аэрофлот начал выпуск электронных билетов на территории Российской Федерации. Электронные билеты выпускаются при продаже через интернет-сайт компании и через сеть собственных и агентских продаж.
- Генеральный директор ОАО «Аэрофлот» Валерий Окулов в пятый раз избран членом Совета управляющих Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) на период 2007–2008 годов.
- На международном авиакосмическом салоне в Ле Бурже Аэрофлот подписал контракты:
 - с компанией Rolls-Royce по оснащению двигателями Trent 700 десяти воздушных судов А330-200. Контракт включает долгосрочное соглашение по техническому обслуживанию двигателей TotalCare;
 - с компанией Airbus на приобретение пяти самолетов А321.
- Аэрофлот получил в рамках сделки операционного лизинга новый лайнер А320. Воздушное судно названо «Валентин Серов».
- Аэрофлот в рамках сотрудничества с Олимпийским комитетом России и Заявочным комитетом «Сочи — 2014» организовал два специальных рейса из Москвы в Гватемалу для перевозки российской делегации для участия в сессии Международного олимпийского комитета.
- Аэрофлот прекратил участие в конкурсных процедурах на приобретение пакета акций Alitalia. Однако компания намерена и впредь активно расширять свою деятельность на европейском направлении как путем наращивания операционной активности, так и рассматривая возможности приобретения привлекательных активов.

Июль

- Аэрофлот начал регулярные полеты из Магадана в Новосибирск и Иркутск.
- ОАО «Аэрофлот» и ОАО «Нефтяная компания «Роснефть» подписали Генеральное соглашение о стратегическом партнерстве и сотрудничестве.
- Аэрофлот получил пятый лайнер А321 в рамках сделки финансового лизинга. В честь известного русского живописца и философа воздушное судно названо «Николай Рерих».

Август

- Открыт филиал Аэрофлота в Сочи.
- Аэрофлот по итогам 2006 года в рейтинге авторитетного международного журнала Airline Business включен в число лучших авиакомпаний мира по финансовым показателям.
- Обыкновенные акции ОАО «Аэрофлот» переведены на фондовой бирже «ММВБ» из Котировального списка «А» второго уровня в Котировальный список «А» первого уровня.
- Аэрофлот первым из российских авиакомпаний начал эксплуатацию мобильных автоматизированных стоек регистрации пассажиров в аэропортах Российской Федерации.

Сентябрь

- Аэрофлот, компания Snecta Services и Внуковский авиаремонтный завод (ВАРЗ-400) подписали Меморандум о взаимопонимании в отношении проведения совместной работы по созданию в России совместного предприятия для технического обслуживания, текущего и капитального ремонта авиационных двигателей CFM56, устанавливаемых на самолеты семейства Airbus A320 и Boeing 737.
- Акционеры Аэрофлота на внеочередном общем собрании акционеров, проводившемся в форме заочного голосования, одобрили сделки по приобретению 22 новых дальнемагистральных воздушных судов Airbus 350 и 22 Boeing 787.

Октябрь

- Авиакомпания успешно завершила процедуру очередного аудита на соответствие стандарту IOSA (Аудит эксплуатационной безопасности IATA).
- Аэрофлот и лизинговая компания AerCap (Нидерланды) подписали соглашение на поставку шести новых пассажирских самолетов А320-200 в операционный лизинг сроком на 10 лет. Поставки планируется осуществить в период с июля 2008 по март 2009 года.
- Аэрофлот получил шестой лайнер А321. Воздушное судно получило имя известного российского живописца «Александр Дейнека».
- Аэрофлот ввел в эксплуатацию девятый лайнер А319. В честь выдающегося российского путешественника, врача, телеведущего и общественного деятеля воздушное судно названо «Юрий Сенкевич».

Ноябрь

- Рейтинговое агентство АК&М подтвердило рейтинг кредитоспособности ОАО «Аэрофлот» на уровне «А+», повысив прогноз рейтинга со стабильного на позитивный.
- Аэрофлот получил и ввел в эксплуатацию десятый лайнер А319. Воздушное судно названо в честь выдающегося русского художника, теоретика искусства и поэта, одного из лидеров авангарда первой половины XX века Василия Кандинского.
- Проект строительства терминала «Шереметьево-3» стал лауреатом независимой премии в области российской архитектуры и девелопмента ARX Awards в номинации «Лучший объект транспортной инфраструктуры».

Декабрь

- ОАО «РЖД» и ОАО «Аэрофлот» подписали протокол о намерениях по организации смешанных перевозок пассажиров железнодорожным и воздушным транспортом с использованием систем продаж перевозок Аэрофлота и РЖД.
- ОАО «Аэрофлот» стало обладателем национальной премии в области бизнеса «Компания года» в номинации «Транспортные услуги».
- Аэрофлот получил седьмой лайнер А321. Воздушное судно было названо в честь известного художника, лидера мирового авангарда Марка Шагала.
- Количество пассажиров, перевезенных с начала 2007 года Группой Аэрофлот, достигло 10 млн человек. Десятиmillionный пассажир следовал рейсом SU825 из Москвы в Петропавловск-Камчатский.
- Подразделения авиакомпании успешно прошли сертификационный аудит и, таким образом, Аэрофлот сертифицировал деятельность всей компании в соответствии с требованиями стандарта ISO 9001:2000.
- Аэрофлот успешно завершил многолетнюю эксплуатацию самолетов Ту-134.

ВАЖНЕЙШИЕ СОБЫТИЯ ПОСЛЕ 31 ДЕКАБРЯ 2007 ГОДА

Январь

- Аэрофлот в рамках расширения деятельности увеличивает частоту полетов на линии Москва — Санкт-Петербург до семи рейсов в день.
- Аэрофлот получил и ввел в эксплуатацию четырнадцатый лайнер Airbus A320. Воздушное судно названо в честь выдающегося русского путешественника «Афанасий Никитин».

Февраль

- ОАО «Аэрофлот» и ГТК «Россия» подписали соглашение о совместной эксплуатации авиалиний на принципах свободной продажи мест на договорные рейсы.
- 9 февраля Аэрофлот вместе с отечественной гражданской авиацией отметил свой 85-летний юбилей.
- В рамках сделки операционного лизинга Аэрофлот получил пятнадцатый лайнер А320. Воздушное судно названо «Георгий Седов» в честь великого русского полярного исследователя.
- Состоялось подписание двустороннего договора между Аэрофлотом и Олимпийским комитетом России о перевозке в Пекин российской олимпийской команды, официальной делегации и гостей на Игры XXIX Олимпиады, которые пройдут в августе 2008 года. Аэрофлот снова назначен в качестве официального олимпийского перевозчика России.

Март

- Аэрофлот и лизинговая компания AerCap (Нидерланды) подписали соглашение о поставке в операционный лизинг десяти новых пассажирских самолетов А330-200 сроком до 10 лет. Поставки запланированы на период с ноября 2008 по апрель 2010 года.
- Аэрофлот ввел новый стандарт обслуживания пассажиров с ограниченными физическими возможностями, отвечающий международным требованиям. Нормативы, предусмотренные стандартом, направлены на обеспечение высокого уровня комфорта и безопасности для пассажиров с ограниченными физическими возможностями на всех этапах предоставления услуг воздушной перевозки от кассы продаж до борта воздушного судна.

Апрель

- Аэрофлот и Czech Airlines приступили к совместной эксплуатации линий Москва — Прага — Брно, Москва — Прага — Кошице, Москва — Прага — Острава.
- Аэрофлот начал выполнение регулярных полетов по маршруту Сочи — Новосибирск — Сочи на самолете Ту-154М.
- Генеральный директор ОАО «Аэрофлот» Валерий Окулов и исполнительный директор авиакомпании MIAT — Mongolian Airlines Бульдэн Эрдэнэбилэг подписали Меморандум о взаимопонимании.
- Аэрофлот и испанская авиакомпания AirEuropa приступили к совместной эксплуатации линий Москва — Мадрид — Пальма-де-Майорка, Москва — Мадрид — Малага, Москва — Мадрид — Тенерифе, Москва — Мадрид — Барселона и Москва — Барселона — Мадрид.

Май

- С 16 мая Аэрофлот начал выполнять регулярные пассажирские полеты по маршруту Москва — Норильск — Москва.
- С 27 мая Аэрофлот начал регулярные полеты по маршруту Москва — Братислава — Москва.

Июнь

- Аэрофлот начал выполнять регулярные полеты по маршруту Москва — Сплит — Москва; Москва — Ираклион — Москва.
- 21 июня — годовое общее собрание акционеров ОАО «Аэрофлот».

УСТАВ
акционерного общества
«РОССИЙСКОЕ ОБЩЕСТВО
ДОБРОВОЛЬНОГО
ВОЗДУШНОГО ФЛОТА»
«ДОБРОЛЕТ»

МОСКВА
Инициаторы: Мухоморов В. Григорьевич,
Мухоморов П. Григорьевич,
Мухоморов Т. Григорьевич

К открытию воздушного сообщения
МОСКВА — НИЖНИЙ-НОВГОРОД.
Летит в Нижней-Волгоде на 21 часа 15 минут
РАСПРОДАНЫ.

Возле организации пассажиров, а также в случае
возникновения аварийных ситуаций в полете,
капитан имеет право в случае необходимости
принять меры по спасению пассажиров (БЕСПЛАТНО)



Летчик Баранов и борт-механик Кожевников у самолета «Правда»

С.М. Будённый наблюдает за полетом самолетов эскадрильи им. В.И. Ленина

Известный пилот 30-х годов Николай Петрович Шебанов

Группа самолетов «Наш ответ Чемберлену», построенных на средства трудящихся

ВСЕМ... ВСЕМ... ВСЕМ..

ТОТ НЕ ГРАЖДАНИН СССР КТО ДОБРОЛЕТА НЕ АКЦИОНЕР

ОДИН РУБЛЬ ЗОЛОТОМ ДЕЛАЕТ КАЖДОГО АКЦИОНЕРОМ ДОБРОЛЕТА

ДОБРОЛЕТ

ПРОДАЖА АКЦИИ В ДОБРОЛЕТЕ И ПРОМБАНКЕ (МОЖНО БИЗНЕСОМ ПО!) И ИЖ. ОТДЕЛЕНИЯ

1920-е годы

Началом становления гражданской авиации считается 9 февраля 1923 года, когда Совет Труда и Обороны принял постановление об организации Совета по гражданской авиации. В 1923 году было образовано Российское акционерное общество добровольного воздушного флота «Добролет» с акционерным капиталом 500 тыс. рублей. Это общество было образовано для выполнения внутренних и международных перевозок пассажиров, почты, производства аэрофотосъемок и других работ.

ИТОГИ РЕАЛИЗАЦИИ КЛЮЧЕВЫХ ЗАДАЧ 2007 ГОДА И ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ НА 2008 ГОД

Стратегическая цель Аэрофлота — построение компании международного класса. В соответствии с реализуемой стратегией развитие компании в 2007 году было направлено на формирование устойчивых предпосылок долгосрочного роста в будущем, повышение конкурентоспособности в условиях растущего рынка.

- Направления развития Аэрофлота в 2007 году:
- интенсивное наращивание объемов пассажирских перевозок, развитие сети маршрутов внутри России, формирование собственных региональных баз;
 - консолидация авиапредприятий отрасли;
 - модернизация, унификация и расширение авиапарка;
 - формирование транспортного узла на базе «Шереметьево-3»;
 - улучшение качества продукта до уровня, соответствующего стандартам сервиса ведущих европейских авиаперевозчиков;
 - оптимизация затрат и повышение эффективности производственной деятельности;
 - развитие каналов web-бронирования и интернет-продаж, внедрение технологий электронной коммерции.

Интенсивное наращивание объемов пассажирских перевозок, усиление позиций на внутреннем рынке

Развитие деятельности на внутреннем рынке авиаперевозок — одна из важнейших стратегических задач Аэрофлота. Учитывая подъем российской экономики, повышение мобильности населения России, компания стремится к значительному расширению позиций на этом приоритетном рынке.

В 2007 году Аэрофлот значительно увеличил объем перевозок на внутренних воздушных линиях. По итогам года Группа Аэрофлот перевезла на внутреннем рынке 4,3 млн пассажиров, пассажирооборот составил 8,7 млрд пкм (рост относительно 2006 года — на 19% и на 21,5% соответственно). На международных направлениях было перевезено 5,9 млн пассажиров (рост на 15%), пассажирооборот составил 19,2 млрд пкм (рост на 11,7%).

Всего в 2007 году Аэрофлот выполнял собственные полеты из Москвы по 94 маршрутам со средней частотой 8,75 рейса в неделю на маршрут (в 2006 году — 93 и 7,9 соответственно). С учетом код-шеринговых соглашений с авиакомпаниями-партнерами Аэрофлот предложил пассажирам 138 маршрутов со средней частотой 9,3 рейса в неделю на маршрут (в 2006 году — 128 и 8,6 соответственно).

На внутрироссийском рынке Аэрофлот выполнял собственные полеты в 27 пунктов со средней частотой 11,85 рейсов в неделю на маршрут (в 2006 году — 26 и 11). При этом по восьми направлениям выполнялся как минимум ежедневный рейс, по одиннадцати — два и более рейса в день.

В течение 2007 года компания не только повышала частоту выполнения полетов на существующих маршрутах, но и открывала новые перспективные направления. Частота полетов была увеличена на направлениях из Москвы в Анапу, Иркутск, Красноярск, Минеральные Воды, Новосибирск, Пермь, Санкт-Петербург, Сочи, Уфу и Челябинск. Новые регулярные рейсы были открыты из Москвы в Сургут, а также из филиалов в Санкт-Петербурге, Магадане и Сочи.

В дополнение к увеличению собственной маршрутной сети Аэрофлот работал над расширением деятельности в российских регионах за счет развития дочерних компаний и филиалов, активного сотрудничества с партнерами.

В связи с подготовкой к проведению в г. Сочи зимней Олимпиады 2014 года значительно усилено присутствие на рынке перевозок Южного региона. За счет работы по код-шеринговому соглашению с авиакомпанией «Дальавиа» на авиалиниях из Москвы в Сочи, Краснодар, Баку, Анапу и Симферополь существенно расширены возможности по перевозкам с Дальнего Востока на юг России и в страны СНГ. Активизирована работа в филиалах Аэрофлота в Санкт-Петербурге, Магадане, Сочи.

Фактически Аэрофлот приступил к реализации политики создания региональных узлов-хабов в городах базирования дочерних авиакомпаний — в Ростове-на-Дону и Архангельске, а также в Сочи, Санкт-Петербурге и Хабаровске.

Консолидация авиапредприятий отрасли

Укрупнение авиакомпаний — одна из основных тенденций в мировой отрасли авиаперевозок. Развитая маршрутная сеть, современный самолетный парк, известность бренда, значительная экономия за счет масштабов деятельности позволяют крупнейшим игрокам рынка уверенно занимать лидирующие позиции в отрасли.

В 2007 году Аэрофлот продолжил совместную работу по развитию общего бизнеса Группы с дочерними авиакомпаниями «Аэрофлот-Дон», «Аэрофлот-Норд» и «Аэрофлот-Карго». Доля Аэрофлота в компании «Аэрофлот-Дон» в декабре 2006 года была увеличена до 100% уставного капитала. В течение года продолжалась работа над подготовленным Аэрофлотом проектом создания дальневосточной дочерней авиакомпании, предполагающим объединение «Дальавиа», «Сахалинские авиатрассы» и «Владивосток Авиа».

Модернизация, унификация и расширение авиапарка

Основой успешной деятельности современной авиакомпании является грамотный и стратегически выверенный подход к формированию самолетного парка. Эффективный, комфортабельный и надежный флот не только позволяет сегодня Аэрофлоту повышать операционную эффективность авиаперевозок и привлекать новых пассажиров, но и обеспечивает снижение неблагоприятного воздействия на окружающую среду.

В соответствии с долгосрочной стратегией развития парка в 2007 году Аэрофлот заключил с производителями и лизинговыми компаниями ряд соглашений о поставке новых самолетов, ввел в эксплуатацию девять новых среднемагистральных самолетов производства Airbus, в том числе три А319, три А320 и три А321. В результате сформирован один из самых молодых эксплуатируемых авиапарков в Европе. В конце года успешно завершена эксплуатация самолетов Ту-134.

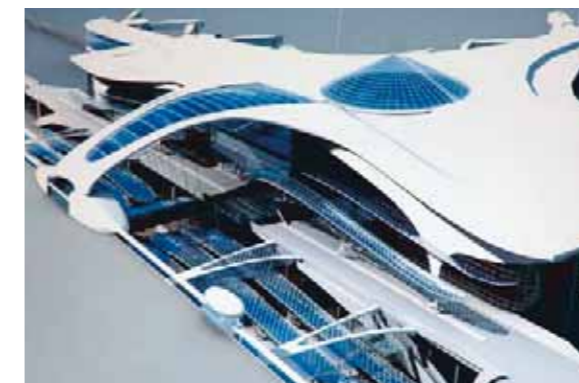


В 2007 году Аэрофлот подписал контракты на поставку, начиная с 2014 года, 44 дальнемагистральных лайнеров: 22 Airbus A350 и 22 Boeing B787.

Совместно с ОАО «Гражданские самолеты Сухого» продолжена работа над созданием современного российского ближнемагистрального самолета Sukhoi Superjet 100, призванного заменить Ту-134. Ожидается, что к 2012 году количество самолетов этого типа в парке Аэрофлота достигнет 30 единиц. До прихода в парк достаточного количества SSJ 100 ближнемагистральные маршруты будут обслуживаться другими типами современных воздушных судов. В частности, в конце 2007 года Аэрофлот начал эксплуатацию четырех Boeing B-737-500, взятых на условиях «мокрого» лизинга у дочерних компаний.

Формирование транспортного узла на базе «Шереметьево-3»

Важнейший проект Аэрофлота с точки зрения реализации долгосрочной стратегии развития — строи-



тельство собственного терминала в международном аэропорту «Шереметьево». Открытие современного аэровокзального комплекса «Шереметьево-3» позволит создать свой хаб. В результате сократится время стыковок между рейсами, произойдет переход к волновому расписанию и значительно улучшится качество наземного обслуживания пассажиров, что повысит конкурентоспособность Аэрофлота на внутреннем и международном рынках и позволит компании привлечь дополнительные транзитные потоки.

Здание терминала рассчитано на обслуживание до 12 млн пассажиров в год. Повышению уровня комфорта для пассажиров и ускорению процесса регистрации будут способствовать 24 стойки само-регистрации, автоматизированная система обработки багажа с трехуровневой системой безопасности, а также упрощенная система таможенного контроля.

В 2007 году завершена большая часть работ по возведению объекта — перрон со всей инфраструктурой готов на 90%, здание терминала, подъездная дорога и инженерные сети — на 70%. В настоящий момент ведутся отделочные работы, а также организационно-техническая подготовка к запуску терминала. После завершения строительных и отделочных работ



в течение трех месяцев будет проводиться тестирование и отладка систем терминала. Открытие комплекса намечено на первую половину 2009 года. С вводом в эксплуатацию «Шереметьево-3» будет создано дополнительно 6,5 тыс. рабочих мест.

Улучшение качества продукта

В число ключевых преимуществ авиакомпании на международном рынке авиаперевозок наравне с исторически известным брендом входит высокое качество предоставляемого продукта. Сегодня одна из главных задач Аэрофлота — повышение качества услуг до уровня европейских лидеров с целью привлечения и удержания высокодоходного сегмента пассажиров.

Многочисленные исследовательские проекты обеспечивают многогранный и комплексный подход к оценке продукта Аэрофлота, как с точки зрения потребительской оценки, так и на базе экспертного мнения, что позволяет компании разрабатывать комплекс мероприятий по совершенствованию продукта Аэрофлота.

В результате осуществляющаяся в Аэрофлоте с 2005 года программа аудита качества выполнения нормативных требований по обслуживанию пассажиров — «Скрытый пассажир» — продемонстрировала в 2007 году положительную динамику по уровню соответствия продуктового предложения Аэрофлота собственным стандартам качества: повысился как показатель компании в целом (с 78 до 83%), так и показатели соответствия требованиям стандарта по многим областям продукта, в частности, в области сервиса на борту в экономическом классе обслуживания (с 76 до 85%) и работы Call-центра компании (с 80 до 91%).



В 2007 году, в рамках программы по улучшению качества продукта, Аэрофлот внедрил комплексную программу по улучшению обслуживания пассажиров экономического класса — класс «Коммерсант» — на рейсах в Женеву, Ниццу и Хельсинки. Также были проведены масштабные кампании по представлению новых классов обслуживания «Президент», «Премьер», «Коммерсант» и мероприятия по продвижению и развитию бренда.

Важнейший элемент совершенствования продукта Аэрофлота — участие в глобальном альянсе SkyTeam. Маршрутная сеть альянса предлагает пассажирам 841 пункт назначения в 162 странах при неизменно высоком качестве сервиса и возможности использования бонусных программ любого участника альянса для оплаты путешествия по любому маршруту. Доступ к новым разработкам членов SkyTeam, современным ноу-хау ведущих авиакомпаний мира, совместное использование аэропортовой инфраструктуры и проведение скоординированных рекламных кампаний по всему миру положительно сказываются как на услугах, предоставляемых пассажирам Аэрофлота на международных и внутренних рейсах, так и на уровне получаемых компанией доходов.

Оптимизация затрат и повышение эффективности производственной деятельности

Аэрофлот уделяет особое внимание повышению операционной эффективности, что особенно важно в условиях продолжающегося роста цен на топливо и основные виды услуг.



В прошедшем году Аэрофлот обеспечил эффективное использование своих основных фондов. Средняя исправность парка воздушных судов увеличилась с 74,7% в 2006 году до 79,3% в 2007 году. Среднесуточный налет на один списочный самолет увеличился на 0,4 часа, на исправный — на 0,7 часа и составил 8,6 часа и 11,6 часа соответственно. При этом компания более интенсивно использовала воздушные суда с высокой топливной эффективностью. В результате удельный расход топлива на пассажирских воздушных судах на один тоннокилометр снизился к уровню 2006 года на 31 грамм.

Благодаря оптимизации сети маршрутов и совершенствованию коммерческой деятельности авиакомпании удалось увеличить доходы от перевозки пассажиров в сопоставимых условиях к прошлому году на 22,6% при росте объемов пассажирских перевозок на 10,1%.

В 2007 году доходная составляющая по пассажирским перевозкам росла опережающими темпами над ростом затрат. Рост доходности одного тоннокилометра составил 16,6% к прошлому году, себестоимости — 11,0%, что привело к улучшению операционной эффективности в сопоставимых условиях.

Развитие каналов web-бронирования и внедрение электронного билета

По решению IATA технология электронного билета должна быть внедрена членами ассоциации к 1 июля 2008 года. В Российской Федерации законодательные ограничения на использование данной технологии были сняты в феврале 2007 года, что позволило приступить к активному внедрению технологии

электронного билета в Аэрофлоте и обеспечить возможность 100%-ного перехода на электронный билет в 2008 году.

С марта по декабрь 2007 года Аэрофлотом выпущено более 400 тыс. электронных билетов. Они продаются сегодня как через сеть агентов и собственных офисов продаж, так и через Интернет. Весь 2007 год сопровождался прогрессирующим ростом продаж билетов через Интернет. Темпы роста продаж через сайт Аэрофлота составили до 5% в неделю, что по итогам года позволило продать более 226 тыс. билетов.

Задачи в 2008 году

Основные задачи авиакомпании:

- сохранение достигнутого высокого уровня безопасности полетов;
- опережение среднеотраслевой динамики развития перевозок на внутреннем рынке;
- обновление и расширение парка воздушных судов;
- подготовка к вводу в строй терминала «Шереметьево-3», планируемый запуск в эксплуатацию в 2009 году;
- совершенствование качества продукта на всех этапах обслуживания пассажиров;
- интенсивное развитие прямых каналов продаж и электронного билета;
- усиление взаимодействия с зарубежными партнерами в рамках альянса SkyTeam;
- создание собственной летной школы для подготовки пилотов как для нужд Аэрофлота, так и других авиакомпаний;
- развитие системы управления брендом;
- реализация программ снижения затрат;
- совершенствование системы обучения и мотивации персонала.





В кабине самолета во время перелёта из Москвы через Северный полюс в Америку



Памятная открытка, выпущенная в США в честь перелёта советских лётчиков через Северный полюс



Самолет АНТ-9 во время перелета на аэродроме в Берлине



1930-е годы

25 марта 1932 года в приказе по Главному управлению гражданского воздушного флота (ГУ ГВФ) было сказано, что «в связи с проведенной реорганизацией следует пользоваться новым наименованием — Главное управление ГВФ «АЭРОФЛОТ».

Так появилась торговая марка «АЭРОФЛОТ», ныне хорошо известная во всем мире.

ОБЗОР РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК

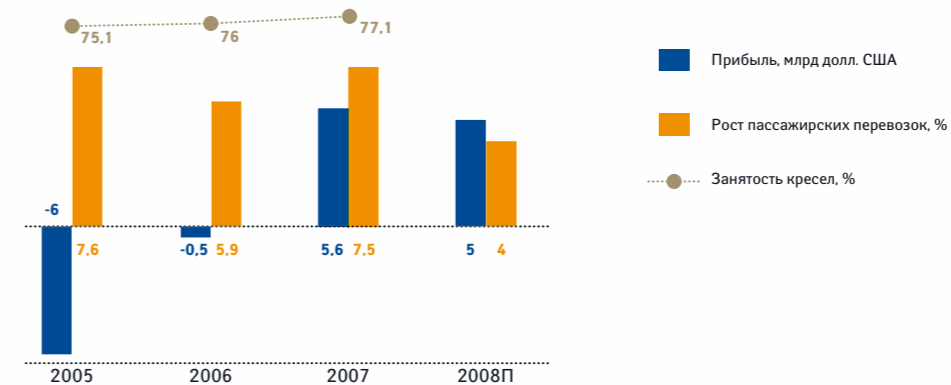
23

Мировой рынок: первый прибыльный год после кризиса отрасли

Прошедший 2007 год стал для мировой отрасли авиаперевозок годом возвращения к прибыльности после многолетнего кризиса воздушного транспорта 2001–2005 годов.

Суммарный убыток авиакомпаний, входящих в IATA и выполняющих до 94% регулярных международных авиаперевозок, в 2005 году составлял 6 млрд долл. США. В 2006 году убыток сократился до 500 млн долл. США, а по итогам 2007 года мировая индустрия авиаперевозок, впервые после 2000 года, показала прибыль в размере 5,6 млрд долл. США (данные IATA).

Рост мирового рынка авиаперевозок



Главными причинами улучшения финансовых результатов стали стабильное повышение спроса на авиаперевозки и серьезная работа по сокращению издержек, проведенная в авиакомпаниях. Рост объемов международных пассажирских перевозок в 2006 году составлял 5,9%. В 2007 году он увеличился до 7,5%. Грузовые авиаперевозки увеличились в 2007 году на 4,3% против 4,6% годом ранее. В 2008 году эксперты IATA прогнозируют рост пассажирских перевозок в пределах 4–4,5%. Средние значения показателей пассажирской загрузки в отрасли увеличились с 76% в 2006 году до 77,1% в 2007 году.

Наиболее высокими темпами в прошедшем году развивались авиакомпании стран Ближнего Востока — рост пассажирских перевозок составил 18,1%, в странах Латинской Америки этот показатель составил 8,4%, в Африке — 8%, в Азии — 7,3%, в Европе — 6%. На последнем месте находится Северная Америка, где прирост пассажирских авиаперевозок составил только 5,7%.

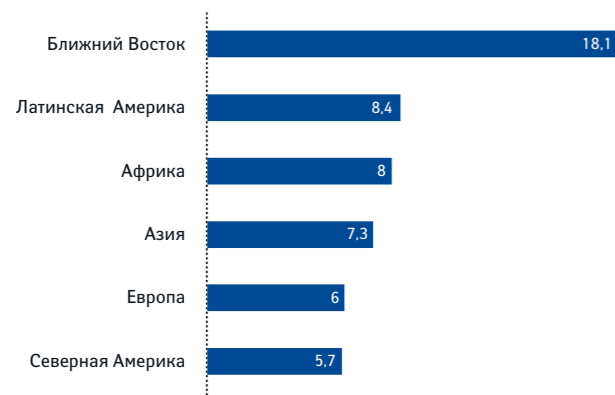
В то же время дальнейшее развитие отрасли сдерживается рядом негативных факторов, серьезно влияющих на снижение темпов роста, прогнозируемое в 2008 году.

В первую очередь, это высокие цены на авиатопливо. Авиакомпаниям с большим трудом удается контролировать рост затрат, несмотря на то, что с 2001 года им удалось снизить нетопливные расходы на 16%, сократить расходы на маркетинг и продажи на 25%, а также на 64% повысить производительность труда. Негативное влияние на отрасль может также оказать прогнозируемое замедление темпов экономического роста. В результате, по прогнозам IATA, в 2008 году прибыль мировой отрасли авиаперевозок при суммарном обороте более 500 млрд долл. США может снизиться до 4,5 млрд долл. США.

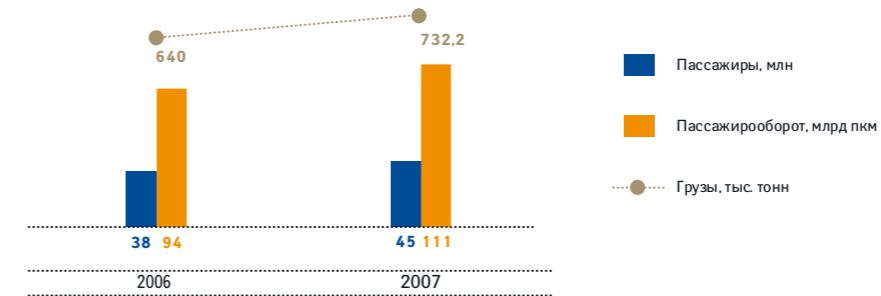
Эксперты IATA считают, что наибольшие потери понесут американские авиакомпании. Основная причина заключается в том, что 35% парка воздушных судов американских компаний составляют самолеты старше 25 лет. Авиакомпании США только начали выбираться из кризиса, начавшегося в 2001 году, и не успевают обновлять авиапарк, а устаревающие модели самолетов потребляют больше топлива, чем более современные. Ожидается, что прибыль европейских и азиатских авиакомпаний также упадет. Прибыли авиакомпаний ближневосточного региона останутся на прежнем уровне, поскольку географическое положение перевозчиков из этого региона позволяет им активно расширять сеть новых маршрутов. Единственный регион, который по прогнозу покажет рост прибыли в 2008 году — Латинская Америка. Как и в 2007 году, Африка продолжит демонстрировать убытки.

Рост спроса на авиаперевозки позволил авиакомпаниям, многие из которых в последние годы балансировали на грани выживания, найти средства на обновление авиапарка. Если к многомиллиардным закупкам авиатехники азиатскими и особенно ближневосточными авиакомпаниями рынок стал уже привыкать, то крупные заказы европейских авиаперевозчиков в последние годы были не столь часты. Однако тенденция постепенно меняется. Осенью прошедшего года второй по величине авиаперевозчик Европы после группы Air France — KLM, немецкая Lufthansa заказала 32 Airbus A320 и 9 A330-300 на общую сумму 4,3 млрд долл. США. Авиакомпания British Airways, третий по величине авиаперевозчик Европы, разместила заказ на 12 самолетов большой вместимости Airbus A380 и 24 дальнемагистральных самолета Boeing 787. Общая сумма заказа составила 8,2 млрд долл. США, что стало крупнейшей с 1998 года закупкой техники, осуществленной этой компанией.

Рост пассажирских перевозок в 2007 году по регионам мира, %



Рост российского рынка авиаперевозок



Российский рынок авиаперевозок: уверенный рост продолжается

Начиная с 2000 года российский рынок авиаперевозок демонстрирует уверенный рост, основные движущие силы которого — рост российской экономики, увеличение деловой активности, повышение уровня доходов населения и его мобильности, а также развитие инфраструктуры воздушного транспорта и обновление парка воздушных судов.

В 2007 году авиакомпании России перевезли на внутренних и международных маршрутах 45 млн человек (рост составил 18,6% по сравнению с 2006 годом). И хотя до показателей времен распада СССР еще относительно далеко (88 млн пассажиров в 1991 году в России), отрасль продолжает демонстрировать устойчивый поступательный рост. Пассажирооборот вырос на 18,2% и достиг 111 млрд пкм. Перевезено 732,2 тыс. тонн грузов (рост на 14,3%). Рост перевозок в прошлом году более чем в два раза превысил значение роста перевозок в 2006 году и стал рекордным для периода 2000–2007 годов.

В 2007 году темпы роста пассажирских перевозок существенно различались по направлениям. Наибольшее увеличение количества перевезенных пассажиров произошло на направлениях в дальнее зарубежье — рост на 22,4%. На направлениях внутри России он составил 16,7%, в страны СНГ — 12,8%.

При этом 15 крупнейших компаний отрасли перевезли 70% всех пассажиров на внутрироссийских маршрутах, средний темп роста в этой категории достиг 20,6%, что на 3,9 процента выше, чем средний рост на внутренних линиях, составивший 16,7%. Таким образом, отрыв крупнейших авиакомпаний от остальных продолжает увеличиваться.

Российский рынок сегодня относится к числу наиболее перспективных наряду с рынками Китая, Индии и Ближнего Востока. Современные прогнозы развития экономики и ситуация на рынке позволяют рассматривать тенденцию роста спроса на авиаперевозки в России как долговременную. По оценкам отраслевых аналитиков, за 2000–2007 годы номинальные зарплаты населения, применяемые в расчете коэффициента доступности, выросли более чем в 6 раз, в то время как среднегодовой тариф перевозок на внутренних линиях увеличился немногим более чем

Рост российского рынка в 2007 году по направлениям, %



в 2 раза. При этом уровень авиационной мобильности российского населения значительно уступает развитым странам — в среднем российский гражданин совершает один перелет в 3–4 года (без учета перевозок иностранными авиакомпаниями), в то время как для США этот показатель находится на уровне 2,5 перелетов в год, а для стран Западной Европы — 1–3 перелета в год.

Позитивная динамика развития российского рынка авиаперевозок привлекает ведущие иностранные авиакомпании. За последние семь лет регулярные рейсы в Россию открыли более 30 зарубежных авиакомпаний. Успешный бизнес в России гигантов мировой авиаиндустрии привлек на российский рынок и низкократных авиаперевозчиков AirBerlin, Germanwings, WindJet и Niki, выполняющих полеты по сниженным ценам.

По итогам 2007 года иностранными авиакомпаниями на маршрутах в/из России было перевезено 10 млн человек (рост составил 19,7% по сравнению с 2006 годом). Лидер среди иностранных авиакомпаний — Lufthansa — ежегодно перевозит на российском рынке более миллиона пассажиров. На регулярных рейсах в/из России Lufthansa с учетом ее дочерних авиакомпаний является крупнейшим перевозчиком после Аэрофлота. Другие перевозчики наращивают объемы ускоренными темпами — в прошедшем году авиакомпании Czech Airlines, British Airways, Qatar Airways, Thai Airways и Lufthansa увеличили предложение кресел на московских направлениях на 20–65%.

В соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации до 2020 года ключевыми задачами для гражданской авиации России являются:

- обеспечение доступности услуг по авиаперевозке,
- повышение конкурентоспособности авиатранспортной системы России,
- реализация транзитного потенциала страны и развитие экспорта транспортных услуг.

В условиях высокой стоимости авиатоплива рост конкурентоспособности авиакомпаний России осложнен, в первую очередь, отсутствием предложения современных воздушных судов отечественного производства и одновременным наличием заградительных барьеров по отношению к иностранной авиатехнике. Импорт иностранной авиатехники возможен только в случае уплаты 20% таможенной пошлины от стоимости судна, после чего начисляется 18% НДС. Как следствие, стоимость приобретения увеличивается на 41,6%. Естественно, что

иностранные авиакомпании, лишенные подобной нагрузки, оказываются в значительно более выгодном конкурентном положении.

В число других сдерживающих факторов входят: монополистическая ситуация с топливозаправочными комплексами в аэропортах страны, провоцирующая неконтролируемый рост цен на авиаГСМ; кадровый дефицит (каждый год около 400 пилотов уходят из профессии, а летные училища выпускают не более 200 летчиков в год); моральное и физическое устаревание аэропортового хозяйства в регионах страны.

Ключевым условием дальнейшего роста конкурентоспособности авиакомпаний России является их укрупнение. Авиаперевозки — глобальный бизнес, и только крупные перевозчики могут быть конкурентоспособными в мировом масштабе. Это подтверждают тенденции развития мировой авиационной отрасли. В результате слияния Air France — KLM была создана крупнейшая авиакомпания Европы, перевозящая более 65 млн пассажиров в год. Аналогичные процессы протекают в Азии. Объединение японских авиакомпаний JAL и JAS привело к созданию крупнейшего игрока на азиатском рынке с объемом перевозок более 50 млн пассажиров в год. Десять авиакомпаний Китая, находящихся под контролем государства, были объединены в три авиакомпании с объемом перевозок более 20 млн пассажиров каждая.

Авиакомпании России — основные события года

К числу наиболее значимых событий прошедшего года следует отнести очередной виток роста и без того высоких цен на авиатопливо, а также начало продаж авиакомпаниями России электронных билетов.

В период с января по сентябрь прошедшего года стоимость топлива росла незначительно, и в сентябре средняя цена одной тонны топлива при заправке в аэропорту составляла менее 18 тыс. рублей. С октября начался резкий подъем цен, и к концу года стоимость топлива достигла порядка 23 тыс. рублей. Таким образом, рост цен составил 30%. Несомненно, повышение стоимости авиатоплива негативно скажется на рынке авиаперевозок вследствие роста тарифов и станет дополнительным стимулом для авиакомпаний России к обновлению топливозатратного парка старого поколения.



В течение 2007 года авиакомпании России ввели в эксплуатацию 105 пассажирских самолетов иностранного производства. На конец года суммарное количество пассажирских и грузовых самолетов иностранного производства, эксплуатируемых двадцатью четырьмя авиакомпаниями России, достигло 264 единиц (из них 58 принадлежит Группе Аэрофлот).

С 1 июня 2008 года входящие в IATA авиакомпании должны перейти на электронную систему регистрации и продажи билетов для международных перелетов. В противном случае международные линии для них окажутся фактически закрытыми.

Сегодня в мире в электронном виде продается примерно 30% пассажирских перевозок, при этом доля электронных билетов в Европе — 83%, а в США — 90%. В России на электронные билеты приходится менее 10% от общего объема продаж. Работа с электронной формой авиационного билета требует со стороны авиакомпаний и аэропортов технического переоснащения. К сожалению, в настоящее время не все рос-

сийские аэропорты готовы к применению технологии электронного билета.

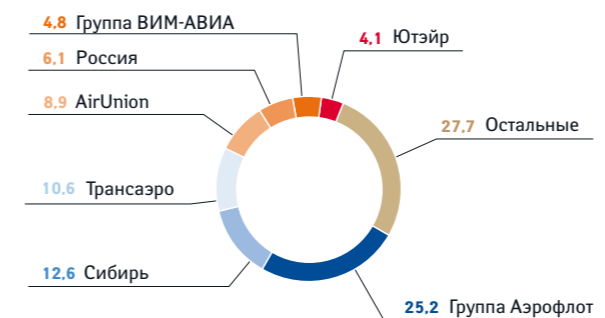
В феврале прошедшего года начались перевозки первой российской низкократной авиакомпании Sky Express. Компания использует самолеты Boeing B-737-300/500, базовый аэропорт «Внуково».

Наибольший рост в прошедшем году в пятёрке ведущих авиакомпаний России по количеству перевезенных пассажиров продемонстрировали авиакомпании «Трансаэро» — 51,7%, «ВИМ-АВИА» — 46,8% и «Атлант-Союз» — 38,3%. Основной приток пассажиров авиакомпания «Трансаэро» в 2007 году дали международные перевозки (рост — 54,4%, тогда как на внутренних перевозках — 37,9%). Рост «ВИМ-АВИА» также основан на увеличившихся международных регулярных перевозках. Достижения «Атлант-Союза» сформированы главным образом за счет перевозок на нерегулярной (чартерной) основе. В 2007 году произошло сокращение суммарного пассажиропотока авиакомпаний, входящих в альянс AirUnion (снижение — 7,8%), в том числе на внутренних перевозках (–17,3%).

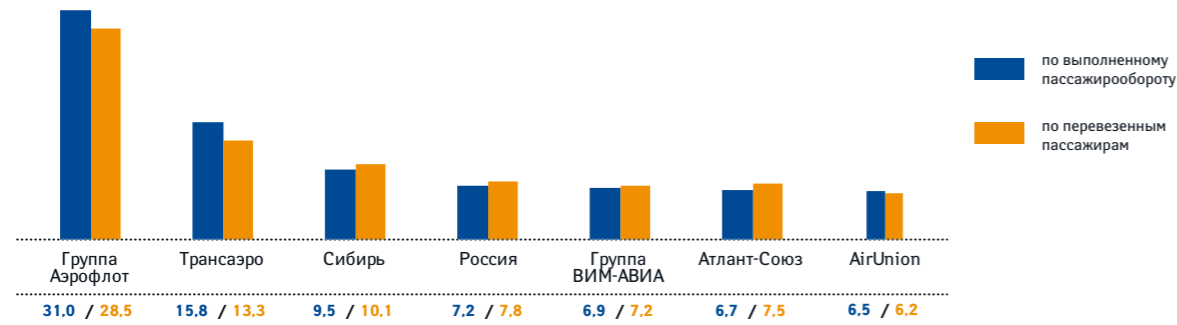
Аэрофлот — лидер отрасли

Аэрофлот как крупнейшая авиакомпания в полной мере использует возросший спрос на авиаперевозки. В 2007 году Аэрофлот перевез 8,2 млн пассажиров — на 12% больше, чем в 2006 году. Вместе с дочерними компаниями — 10,2 млн пассажиров, что на 16,6% больше, чем в 2006 году. По итогам 2007 года доля Аэрофлота в суммарном объеме перевозок отрасли составила 18,2% по количеству перевезенных пассажиров, а по выполненному пассажирообороту — 22,3%. С учетом дочерних компаний эта величина достигает 25,2%. Процент

Структура российского рынка по суммарному пассажирообороту (внутренние и международные перевозки), %



Позиции в отрасли на международных перевозках, %



занятости пассажирских кресел составил 70,2%. В силу своего стратегического позиционирования как глобального сетевого перевозчика компания полностью сосредоточена на выполнении регулярных рейсов. Развитие Аэрофлота в 2007 году позволило еще более укрепить позиции компании на рынке регулярных внутренних перевозок, что значительно повышает привлекательность сети маршрутов авиакомпании и важно для развития сотрудничества в рамках глобального альянса авиаперевозчиков SkyTeam.

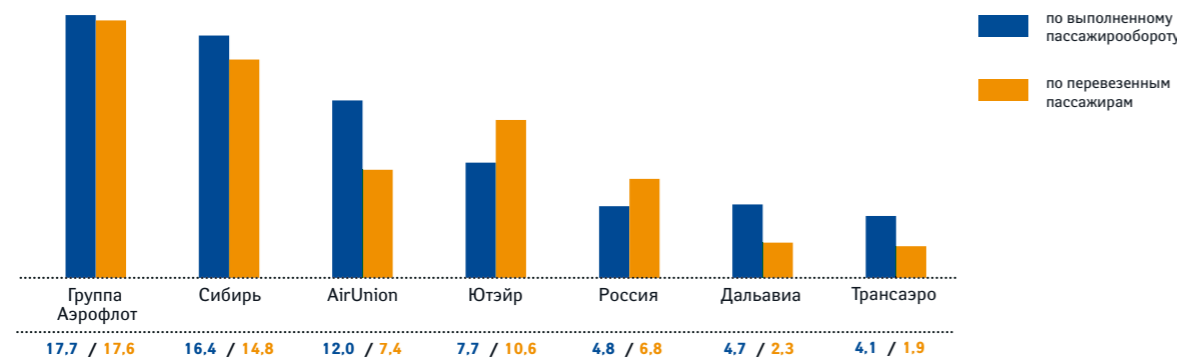
Аэрофлот сохранил свое лидирующее положение на рынке международных регулярных перевозок — в 2007 году 5,4 млн пассажиров, что соответствует

доле рынка в 45,4%, вторую позицию занимает авиакомпания «Трансаэро» с долей рынка в 13,8%.

При этом Аэрофлот значительно нарастил перевозки на внутренних регулярных маршрутах, перевезя 2,8 млн пассажиров (рост на 19,7%) и превысив среднеотраслевой уровень (16,7%). С учетом дочерних авиакомпаний «Аэрофлот-Дон» и «Аэрофлот-Норд» Группа Аэрофлот по итогам 2007 года выполнила 17,7% внутренних перевозок отрасли по показателю выполненного пассажирооборота и 17,6% — по количеству перевезенных пассажиров (4,3 млн человек).

Доля второй авиакомпании — «Сибирь» — составила 16,4% и 14,8%, соответственно.

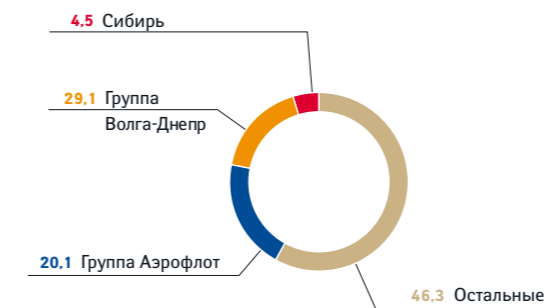
Позиции в отрасли на внутренних перевозках, %



По объемам грузо-почтовых перевозок по итогам 2007 года в рейтинге авиакомпаний России Группа Аэрофлот заняла второе место. В 2007 году Аэрофлот перевез 95,9 тыс. тонн грузов и почты, а совместно с дочерними компаниями (включая специализированную грузовую авиакомпанию «Аэрофлот-Карго») — 153,7 тыс. тонн (доля в отраслевых перевозках 20,1%). Первое место заняла группа авиакомпаний «Волга-Днепр», объемы перевозок которой по итогам 2007 года составили 212,9 тыс. тонн (доля в отраслевых перевозках — 29,1%). Третью позицию занимает авиакомпания «Сибирь» — 33,3 тыс. тонн (4,5%).



Структура российского рынка по грузовым перевозкам, %





Зам. командира
авиаэскадрильи
Д.В. Кузнецов

Герой
Советского Союза
В.С. Гризодубова

Москва. Конвейер сборки
самолетов-истребителей «Як»

Ольга Лисицова —
отважный
командир «Ли-2»



1941–1945 годы

Достойный вклад в Великую Победу внес личный состав АЭРОФЛОТА. Летчики выполняли полеты в тыл врага, обеспечивая снабжение партизан, перегоняли самолеты через Сибирь, осуществляли внутренние и международные воздушные перевозки.

Акт о безоговорочной капитуляции Германии был доставлен в Москву также летчиками ГВФ.

ОПЕРАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ: ИТОГИ 2007 ГОДА

31

Результаты операционной деятельности Аэрофлота в 2007 году отражают не только рост российского рынка авиаперевозок, но и реализацию авиакомпанией основных задач стратегического развития, включая как рост объемов производственной деятельности, так и качественное улучшение продукта, развитие маршрутной сети, модернизацию и расширение самолетного парка, а также внедрение новейших управленческих технологий.

Безопасность

Важнейшими аспектами производственной деятельности авиакомпании являются безопасность полетов и авиационная безопасность. В авиакомпании приняты соответствующие программы и созданы системы, позволяющие поддерживать высокий уровень безопасности полетов и обеспечивать защиту пассажиров, воздушных судов и объектов авиакомпании от незаконного вмешательства.

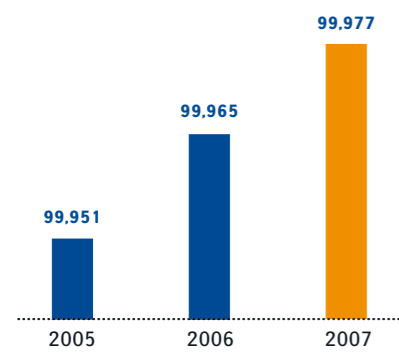
Безопасность полетов

В Аэрофлоте создана программа управления рисками в отношении обеспечения безопасности полетов — компания постоянно работает над выявлением фактических и потенциальных угроз, принимает корректирующие меры, ведет непрерывный мониторинг достигнутого уровня безопасности. В результате в авиакомпании достигнут один из высочайших уровней по показателю «налет на один инцидент» — в 2007 году он составил 7 480 часов, тогда как в среднем по отрасли в России — 2 600 часов.

Инцидентом считаются любые отказы техники или отклонения в пилотировании, которые не привели к авиационному происшествию, то есть более серьезному событию, повлекшему конструктивное повреждение самолета, в результате которого здоровью пассажиров может быть причинен ущерб.

Уровень безопасности полетов в 2007 году составил 99,977% (этот показатель характеризует вероятность того, что полет пройдет в штатном режиме, без осложнений).

Уровень безопасности полетов, %



Безопасность полетов считается важнейшим приоритетом отрасли во всем мире. IATA разработана Программа безопасности, интегрированная с требованиями, которые предъявляются к авиаперевозчикам при проведении аудита эксплуатационной безопасности по стандарту IOSA. Программа определяет шесть основных элементов системы безопасности:

- состояние инфраструктуры,
- учет и анализ данных по происшествиям и инцидентам,
- управление эксплуатационными рисками,
- наличие интегрированных систем управления вопросами безопасности,
- контроль багажа и наличия опасных предметов,
- проведение аудита безопасности.

В 2005 году Аэрофлот первым из российских авиакомпаний прошел аудит эксплуатационной безопасности IOSA и в 2007 году подтвердил соответствие его обновленным требованиям. Регистрация Аэрофлота в качестве оператора IOSA продлена до 2009 года. Необходимо особо отметить, что после проведения доработок были сняты существовавшие ранее исключения по Ил-96-300, а самолеты Ту-134 выведены из парка компании. В результате все воздушные суда Аэрофлота соответствуют требованиям основного международного стандарта в области эксплуатационной безопасности.

В Аэрофлоте действует Авиационно-технический центр, который по праву считается крупнейшим в России:

- Более 2,5 тыс. высококвалифицированных сотрудников, из них более 1,8 тыс. — инженерно-технический персонал, прошедший подготовку в ведущих российских и международных учебных центрах.



- Около 23 тыс. кв. м производственных площадей, включая три ангара, предназначенных для выполнения технического обслуживания самолетов отечественного и иностранного производства.
- Более 3 тыс. единиц наземной техники и современного оборудования.

Авиационно-технический центр Аэрофлота обеспечивает техническую поддержку эксплуатации авиапарка компании, используя самые современные методики анализа и проведения ремонтно-обслуживающих работ.

Кроме того, Аэрофлот проводит регулярные летно-технические конференции по эксплуатации российской авиационной техники (по самолетам Ил-96 и Ту-154М) с участием всех предприятий, организаций, государственных структур, имеющих отношение к разработке, производству и эксплуатации данных машин. На них обсуждаются проблемы, возникшие в процессе эксплуатации, а затем совместными усилиями осуществляется поиск решений, устраняющих недостатки, проводится необходимая модернизация. Идет непрерывная работа по поддержанию высокого уровня надежности авиационной техники.

Восемь основных видов деятельности, входящих в стандарт аудита эксплуатационной безопасности IOSA:

- Организация и система управления (ORG)
- Производство полетов (FLT)
- Организационное обеспечение полетов (DSP)
- Техническое обслуживание (MNT)
- Кабинный экипаж (CAB)
- Наземное обслуживание (GRH)
- Грузовые операции (CGO)
- Авиационная безопасность (SEC).

Требования IOSA не заменяют собой регулирующие и нормативные документы отрасли.

Авиационная безопасность

Основная цель деятельности в области авиационной безопасности — организация и осуществление мероприятий по обеспечению авиационной безопасности, безопасности жизни и здоровья пассажиров, персонала Аэрофлота во время выполнения им служебных обязанностей, предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность компании, а также попыток нанесения ей экономического ущерба. Высокие стандарты авиационной безопасности Аэрофлота подтверждаются международными проверяющими — в рамках аудита IOSA в 2007 году не выявлено ни одного несоответствия или замечания по авиационной безопасности.

В течение 2007 года службой авиационной безопасности Аэрофлота проведена проверка состояния и соблюдения требований авиационной безопасности в аэропортах Бишкека (Киргизия), Берлина (Германия), Лондона (Великобритания), Ташкента (Узбекистан), Дели (Индия), Каира (АРЕ), Софии (Болгария), Днепропетровска и Симферополя (Украина), аэропортах Архангельска, Санкт-Петербурга, Краснодара, Иркутска (Россия) при наземном обслуживании рейсов Аэрофлота, а также проверка состояния безопасности и защищенности городских офисов представительств.

В 2007 году авиакомпания начала применять два новых метода обеспечения авиационной безопасности: метод дистанционного анализа воздушной среды (ДАВС) на воздушных судах и регулярный мониторинг уровня радиационного фона воздушных судов и объектов инфраструктуры. Уровень радиации в производственной зоне и на воздушных судах Аэрофлота в 2007 году находился в пределах нормы.

Также в прошедшем году Аэрофлот получил сертификат на использование специально разработанного прибора, являющегося частью системы ДАВС. Он позволяет производить забор проб воздуха и обладает способностью в течение длительного времени удерживать запахи.



После отбора проб материал специального фильтра прибора предъявляют служебной собаке, находящейся в отдельном помещении. Использование животного в благоприятной обстановке, исключающей отвлекающие факторы — изменения температуры окружающего воздуха, посторонние шумы, запахи, — позволяет значительно увеличить производительность и эффективность исследований. Дополнительное преимущество нового метода — сокращение времени обследования помещений, возможность привлекать для забора проб воздуха персонал, не обладающий профессиональной кинологической подготовкой, существенное повышение надежности обнаружения указанных веществ за счет использования по каждой пробе последовательно трех животных.

В 2007 году в авиакомпании активно осуществлялись действующие целевые программы: 100%-ный контроль багажа, работа с беспокойными пассажирами, сопровождение рейсов повышенного риска, развитие комплексной системы обеспечения безопасности объектов авиакомпании. Все вновь принятые сотрудники Аэрофлота прошли инструктаж по авиационной безопасности.

В 2007 году начаты работы по внедрению в Аэрофлоте комплексной системы управления авиакомпанией IATA (iAMS), которая объединяет ключевые системы менеджмента в рамках авиакомпании.

Элементы этой системы включают:

- Управление безопасностью полетов (SMS)
- Управление авиационной безопасностью (SEMS)
- Систему менеджмента качества (QMS)
- Управление рисками предприятия (ERM)
- Контроль над поставщиками (SUMS).

Внедрение iAMS не предусматривает перестройки деятельности авиакомпании, так как часть элементов этой системы в Аэрофлоте уже существует, остальные находятся на стадии разработки и внедрения.



Перевозки

Производственные показатели за 2006–2007 гг.

Всего	2007 г.	2006 г.	Изменение
Перевезено пассажиров, тыс. чел.	8 166,2	7 290,4	112,0%
Выполненный пассажирооборот, млн пкм	24 675,3	22 406,5	110,1%
Предельный пассажирооборот, млн ккм	35 119,4	31 945,8	109,9%
Занятость пассажирских кресел, %	70,3	70,1	0,2 пп.
Удельный вес регулярных перевозок*, %	99,5	99,1	0,4 пп.
Перевезено грузов и почты, тыс. тонн	95,9	145,3	66,0%
Выполненный грузооборот, млн ткм	470,3	868,1	54,2%
Выполненный тоннокилометраж, млн ткм	2 691,0	2 884,7	93,3%
Предельный тоннокилометраж, млн ткм	4 828,2	5 000,8	96,5%
Коммерческая загрузка, %	55,7	57,7	-2,0 пп.
В том числе:			
Международные перевозки			
Перевезено пассажиров, тыс. чел.	5 356,3	4 939,5	108,4%
Выполненный пассажирооборот, млн пкм	18 003,0	16 753,7	107,5%
Предельный пассажирооборот, млн ккм	26 041,8	24 257,6	107,4%
Занятость пассажирских кресел, %	69,1	69,1	-
Удельный вес регулярных перевозок*, %	99,3	98,9	0,4 пп.
Перевезено грузов и почты, тыс. тонн	67,4	118,8	56,7%
Выполненный грузооборот, млн ткм	339,5	746,0	45,5%
Выполненный тоннокилометраж, млн ткм	1 959,7	2 253,8	87,0%
Предельный тоннокилометраж, млн ткм	3 661,1	3 988,4	91,8%
Коммерческая загрузка, %	53,5	56,5	-3,0 пп.
Внутренние перевозки			
Перевезено пассажиров, тыс. чел.	2 809,9	2 350,9	119,5%
Выполненный пассажирооборот, млн пкм	6 672,3	5 652,8	118,0%
Предельный пассажирооборот, млн ккм	9 077,6	7 688,2	118,1%
Занятость пассажирских кресел, %	73,5	73,5	-
Удельный вес регулярных перевозок*, %	100,0	99,9	0,1 пп.
Перевезено грузов и почты, тыс. тонн	28,5	26,5	107,5%
Выполненный грузооборот, млн ткм	130,8	122,1	107,1%
Выполненный тоннокилометраж, млн ткм	731,3	630,9	115,9%
Предельный тоннокилометраж, млн ткм	1 167,1	1 012,4	115,3%
Коммерческая загрузка, %	62,7	62,3	0,4 пп.

* По перевезенным пассажирам.

Соотношение международных и внутренних перевозок, тыс. человек



Занятость пассажирских кресел, %



Пассажирские перевозки на международных воздушных линиях

В 2007 году Аэрофлот перевез 5,4 млн чел., что составило 65,6% от общего количества перевезенных авиакомпанией пассажиров. Пассажирооборот на международных линиях достиг 18 млрд пкм, или 73% пассажирооборота авиакомпании. При этом 99,3% международных перевозок составили регулярные рейсы. При увеличении провозных емкостей на 7,4% процент занятости пассажирских кресел остался на уровне прошлого года и составил 69,1%.

Пассажирские перевозки на внутренних воздушных линиях

Развитие внутрироссийских перевозок входит в число основных приоритетов деятельности авиакомпании. В 2007 году Аэрофлот сохранил высокие темпы раз-

вития на этом рынке. Доля перевозок на внутренних воздушных линиях в общем объеме перевозок авиакомпании составила 34,4% и увеличилась на 2,2 процентных пункта по сравнению с предыдущим годом. В 2007 году Аэрофлот перевез 2,8 млн пассажиров, что на 19,5% выше уровня 2006 года. Процент занятости пассажирских кресел составил 73,5% и соответствует уровню прошлого года при существенном росте провозных емкостей на 18,1%. Пассажирооборот на внутренних авиалиниях вырос на 18%. Практически весь объем перевозок выполнен на регулярных рейсах.

Грузовые перевозки

В связи с передачей грузового бизнеса в дочернюю авиакомпанию «Аэрофлот-Карго» грузо-почтовые перевозки сократились на 34% и составили 95,9 тыс. тонн. При этом компания перевезла в прошедшем году почты на 19,2% больше, что составило 5,5 тыс.

Структура пассажирских перевозок по регионам на регулярных рейсах

Регион	Перевезено пассажиров, тыс. чел.		Выполненный пассажирооборот, млн пкм		Предельный пассажирооборот, млн ккм		Занятость кресел, %	
	2006 г.	2007 г.	2006 г.	2007 г.	2006 г.	2007 г.	2006 г.	2007 г.
Америка	306,9	301,8	2 671,5	2 640,6	3 685,6	3 690,3	72,5	71,6
Ближний и Средний Восток, Африка	492,2	519,8	1 303,1	1 377,9	1 914,9	1 930,3	68,1	71,4
Азия (включая Японию)	895,0	942,1	5 747,0	6 093,4	7 836,6	8 201,2	73,3	74,3
Европа	2 558,5	2 907,0	5 631,0	6 476,2	8 834,6	10 245,9	63,7	63,2
Россия	2 348,3	2 808,7	5 648,5	6 667,3	7 674,4	9 069,0	73,6	73,5
СНГ	631,8	649,8	1 211,3	1 313,3	1 714,5	1 827,8	70,7	71,9
Итого	7 232,7	8 129,2	22 212,4	24 568,7	31 660,6	34 964,5	70,2	70,3

тонн. Поскольку передача бизнеса в дочернюю компанию потребовала определенного периода времени, связанного в первую очередь с необходимостью переоформления коммерческих прав на грузоперевозки по ряду международных направлений, то за счет эксплуатации в Аэрофлоте одного грузового самолета DC-10-40F в начале 2007 года дополнительно к плану перевезено 9,8 тыс. тонн грузов.

В багажных отсеках пассажирских самолетов было перевезено 80,6 тыс. тонн грузов, что превышает показатели 2006 года на 8,2%. Грузооборот на пассажирских рейсах составил 392,8 млн ткм, что выше уровня 2006 года на 9,7%.

На долю международных перевозок грузов и почты в 2007 году пришлось 66,9% от общего объема грузо-почтовых перевозок и 66,7% грузооборота. Всего на международных линиях Аэрофлот перевез 57,6 тыс. тонн грузов и почты, что превышает уровень 2006 года на 9,5%.

Общий коэффициент коммерческой загрузки по авиакомпании на международных воздушных линиях составил 53% и практически равен уровню прошлого года.

Объем грузо-почтовых перевозок на внутренних авиалиниях составил 28,5 тыс. тонн и вырос по сравнению с 2006 годом на 7,5%. Грузооборот составил 130,8 млн ткм и увеличился на 7,1%.

Общий процент коммерческой загрузки составил 62,7% и увеличился на 0,4%.

Маршрутная сеть

При развитии маршрутной сети в 2007 году было поставлено несколько приоритетных задач. Авиакомпания открывала новые маршруты, увеличивала частоту существующих рейсов, развивала партнерские отношения с российскими и зарубежными авиакомпаниями.

Среднемагистральная сеть Аэрофлота насчитывала 73 маршрута, полеты по которым выполнялись со средней частотой 10,2 рейса в неделю. Дальнемагистральная сеть авиакомпании включала 21 маршрут с частотой выполнения 4 и более рейсов в неделю на маршрут.

Коэффициент стыкуемости сети на собственных рейсах Аэрофлота (количество возможных вылетов на каждый прилетевший рейс) увеличился на 38,6% и составил 11,6 (8,3 в 2006 году), транзит в маршрутной сети возрос на 20% и достиг 2,2 млн человек или 27% от общего числа перевезенных пассажиров.

Развитие сети в 2007 году: открыто восемь новых направлений и на 23 увеличена частота полетов.

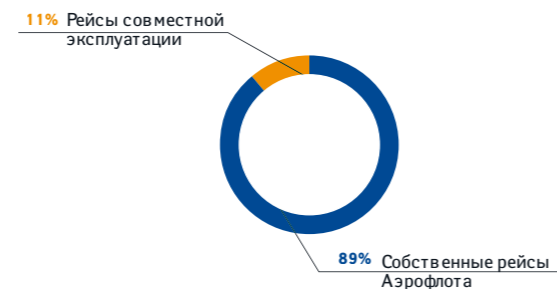
Основные усилия в 2007 году были направлены на развитие российского и европейского рынков авиаперевозок, а также на разработку и внедрение волнового расписания полетов как основополагающего элемента построения хаба на базе строящегося терминала «Шереметьево-3».

В прошедшем году Аэрофлот начал выполнение регулярных рейсов по двум новым направлениям:

- Москва — Сургут — 7 рейсов в неделю на Ту-154;
- Москва — Малага — 2 рейса в неделю на А320.

Кроме того, Аэрофлот начал выполнение регулярных рейсов из филиалов в Санкт-Петербурге (3 направления), Магадане (2 направления) и Сочи (1 направление).

Доля пассажирских перевозок на рейсах совместной эксплуатации в общем объеме перевозок Аэрофлота в 2007 году



В 2007 году были существенно увеличены частоты выполнения полетов:

Европейский регион

- Загреб — с 3 до 5
- Афины — с 6 до 7
- Венеция — с 4 до 7
- Бухарест — с 2 до 4
- Ганновер — с 3 до 7
- София — с 5 до 7
- Мадрид — с 7 до 11
- Барселона — с 8 до 10
- Осло — с 5 до 7

Американский регион

- Лос-Анджелес — с 5 до 6 (в пик сезона)
- Гавана — с 2 до 3

Азиатский регион

- Пекин — с 9 до 14 (в пик сезона)
- Шанхай — с 5 до 6

По российскому региону дополнительная ежедневная частота введена на авиалиниях в Иркутск, Пермь, Санкт-Петербург, Уфу, Минеральные Воды, Анапу, Сочи и Челябинск. Пять дополнительных рейсов в неделю введены на авиалинии Москва–Новосибирск, четыре — из Москвы в Красноярск.

В 2007 году в ходе реструктуризации флота на авиалиниях в Санкт-Петербург, Рим, Ларнаку, Афины, Тегеран, Каир, Барнаул, Кемерово, Нижневартовск, Омск началась эксплуатация воздушных судов семейства Airbus A320.

По итогам 2007 года в рамках оперативной оптимизации действующих расписаний было выполнено 1 663 модификации рейсов. Количество выполненных модификаций рейсов позволяет судить о качестве

планирования — предварительно составляемые летнее и зимнее расписания не могут предусмотреть все изменения ситуации, поэтому в ходе производственной деятельности происходит оптимизация расписания. По сравнению с предыдущим периодом количество модификаций снизилось на 10,9%, что, безусловно, свидетельствует о возросшем качестве планирования. При этом общий экономический эффект проведенных модификаций составил 10,5 млн долл. США.

Расширение сети маршрутов за счет сотрудничества в рамках соглашений «код-шеринг»

Расширение сотрудничества в рамках соглашений о совместном использовании кодов на рейс («код-шеринг») в прошедшем году велось по следующим направлениям:

- усиление присутствия Аэрофлота на перспективных рынках;
- обеспечение выхода на рынки с определенными ограничениями;
- расширение существующей сети маршрутов;
- более эффективное использование собственного парка воздушных судов.

В 2007 году по соглашениям о совместном использовании кодов Аэрофлот сотрудничал с 34 компаниями. Однако за прошедший год состав авиаконтактных партнеров несколько изменился: были прерваны код-шеринговые соглашения с авиакомпанией Austrian Airlines (в связи с ее переходом в аэропорт «Домодедово») и авиакомпанией Slovak Airlines (по причине ее банкротства). Новые соглашения были заключены с авиакомпаниями AirEuropa, «Владивосток Авиа» и «Россия».

За прошедший год на рейсах совместной эксплуатации было перевезено 993,84 тыс. человек, что на 25,7% больше, чем в 2006 году.

Партнеры Аэрофлота по соглашениям о совместной эксплуатации

Соглашения	Авиакомпании
19 соглашений, где Аэрофлот является партнером-оператором и маркетинговым партнером	Альянс SkyTeam: Aeromexico, Air France, Alitalia, Continental Airlines, CSA — Czech Airlines, Delta Airlines, KLM Royal Dutch Airlines, Korean Air и Northwest Airlines
	Другие авиакомпании: LOT — Polish Airlines, Scandinavian Airlines System, Malev, Finnair, Bulgaria Air, Cyprus Airways, JAT Airways, Air Baltic, «Дальавиа», «Россия»
6 соглашений, где Аэрофлот является только партнером-оператором	Tarom, Cubana, Iran Air, Cathay Pacific, Air India, AirEuropa
9 соглашений, где Аэрофлот является только маркетинговым партнером	Adria Airways, Estonian Air, Lithuanian Airlines, Air Malta, «Белавиа», «Аэрофлот-Дон», «Аэрофлот-Норд», «Татарстан», «Владивосток Авиа»

Рост показателей совместной работы в 2007 году во многом стал результатом не только заключения новых и совершенствования существующих код-шеринговых соглашений, но и деятельности авиакомпании в глобальном альянсе SkyTeam и широкого использования кода Аэрофлота на рейсах партнеров по альянсу.

На внутрироссийском рынке авиаперевозок Аэрофлот наряду с расширением собственной маршрутной сети также активно сотрудничал с российскими перевозчиками и развивал дочерние компании и филиалы.

Планы развития маршрутной сети на 2008 год

В соответствии с комплексной программой развития сети маршрутов в 2008 году Аэрофлот планирует дальнейшее расширение географии полетов и увеличение частот на высокодоходных рынках со значительными пассажиропотоками.

Основной упор компания планирует сделать на развитии среднемагистральной сети маршрутов, особенно на внутренних воздушных линиях. При этом на ряде внутренних и международных маршрутов Аэрофлот планирует начать эксплуатацию современных воздушных судов с высокой топливной эффективностью, что будет достигнуто благодаря пополнению парка самолетов семейства Airbus A320, а в перспективе — за счет приобретения новых самолетов российского производства Sukhoi Superjet 100.

В связи с дефицитом дальнемагистральных воздушных судов авиакомпания не предполагает существенно расширять деятельность в сегменте дальнемагистральных перевозок. Планируемые к поставке в четвертом квартале 2008 года самолеты A330 будут использоваться для увеличения частот на уже эксплуатируемых маршрутах.

В 2008 году Аэрофлот планирует подписать код-шеринговые соглашения с авиакомпаниями Kingfisher (Индия), SkyEurope (Словакия) и MIAT (Монголия), расширить соглашения с авиакомпаниями Alitalia (Италия), CSA (Чехия), AirEuropa (Испания), SAS (Скандинавия) и China Southern Airlines (Китай), а также ввести в действие соглашения с американскими партнерами по альянсу SkyTeam.

Мероприятия по развитию сети маршрутов предположительно позволят увеличить пассажирооборот на 12%, а количество перевезенных пассажиров — на 16%.



SkyTeam — глобальный альянс авиакомпаний, в который входят 11 полноправных участников: Аэрофлот, Aeromexico, Air France, Alitalia, China Southern Airlines, Continental Airlines, CSA — Czech Airlines, Delta Airlines, KLM Royal Dutch Airlines, Korean Air и Northwest Airlines, а также три ассоциированные компании — AirEuropa, Copa Airlines и Kenya Airways.

В настоящее время в мире существует три глобальных альянса авиакомпаний: Star Alliance, SkyTeam и Oneworld. Более подробная информация — на сайте альянса www.skyteam.com

В прошедшем году сотрудничество с членами альянса развивалось как по основной деятельности — продажа и организация перевозок (соглашения «интерлайн» — продажа билетов на рейсы партнеров, соглашения о совместной эксплуатации рейсов — «код-шеринг», соглашения о партнерстве в области программ часто летающих пассажиров, соглашения о льготной перевозке персонала компаний альянса), так и в виде участия в различных совместных проектах и инициативах альянса.

Компанией реализуются следующие типы соглашений «код-шеринг»:

- соглашения «point-to-point» — размещение маркетингового кода Аэрофлота на рейсах между Москвой и базовыми аэропортами партнеров по SkyTeam;
- соглашения «beyond» — размещение маркетингового кода Аэрофлота на рейсах партнеров за их базовые аэропорты, а также кода партнеров на рейсы Аэрофлота за Москву.

Развитие код-шерингового сотрудничества с партнерами по альянсу в 2007 году:

- Alitalia: с зимнего сезона 2007/08 осуществлен переход на модель свободной продажи, что позволит увеличить результаты сотрудничества за счет предложения к продаже большего количества мест и размещения кодов обеих компаний на всех рейсах SU и AZ между Москвой и Римом, Миланом, Венецией;
- AirEuropa: с зимнего сезона 2007/08 осуществлено начало одностороннего сотрудничества на рейсах Аэрофлота Москва—Мадрид и Москва—Малага;
- CSA — Czech Airlines: в рамках действующего сотрудничества «beyond» Аэрофлот разместил свой код на рейсах партнера за Прагу в Братиславу, что позволило сохранить этот пункт полетов после прекращения деятельности прежнего партнера на данной линии — авиакомпании Slovak Airlines.

Парк воздушных судов

Ключевым условием успешной реализации бизнес-стратегии для современной авиакомпании, особенно в условиях постоянного роста цен на топливо, является грамотное и долгосрочное планирование своего самолетного парка. Аэрофлот в рамках основных направлений стратегического развития последовательно осуществляет программу обновления парка воздушных судов.

Чтобы обеспечить удовлетворение возрастающего спроса на перевозки, а также достичь масштабных целей по наращиванию бизнеса, Аэрофлот предусматривает увеличение количества перевезенных пассажиров с нынешних 8,2 млн чел. до 12,3 млн к 2010 году. Для этого запланирован рост провозных емкостей за счет приобретения и лизинга современных воздушных судов, характеризующихся высокой топливной эффективностью, надежностью и комфортом.

Основные направления развития самолетного парка до 2010 года — замена парка Ту-154 и Ту-134 на самолеты семейства Airbus A320 и ближнемагистральные самолеты Sukhoi Superjet 100, а также увеличение парка дальнемагистральных самолетов за счет приобретения Airbus A330-200. В качестве временной меры до полного ввода в эксплуатацию SSJ Аэрофлот будет эксплуатировать B737-500, арендованные у дочерних авиакомпаний.

С момента вступления Аэрофлота в альянс наблюдается рост продаж рейсов Аэрофлота компаниями-партнерами по альянсу за счет:

- участия Аэрофлота в различных коммерческих проектах альянса, таких как Europe Pass, America Pass, Asia Pass и Round The World;
- улучшения имиджа Аэрофлота как надежного перевозчика — партнера ведущих мировых авиакомпаний по альянсу SkyTeam;
- предложения билетов на рейсы Аэрофлота в любом из 2100 офисов продаж альянса по всему миру;
- реализации Аэрофлотом технологии «интерлайн-электронного билета».

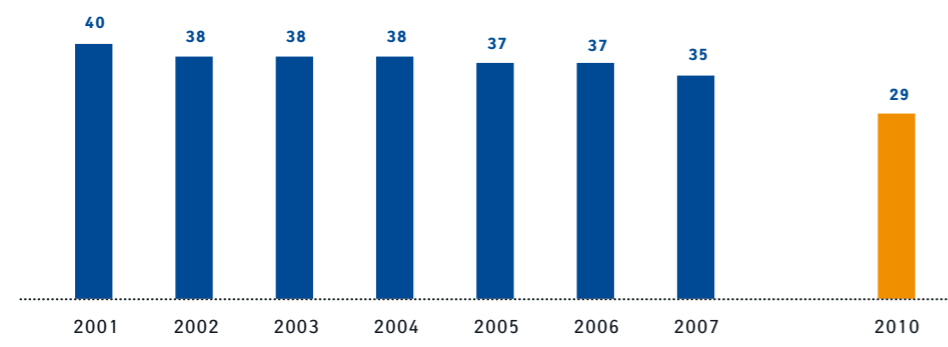
В прошлом году Аэрофлот активно участвовал в деятельности рабочих групп альянса по темам:

- безопасность полетов, авиационная безопасность и качество (комитет SSQ FE);
- продукт;
- совместное использование инфраструктуры аэропортов;
- ИТ и электронные услуги;
- коммерческие проекты в области продаж;
- реклама и бренд;
- общественные коммуникации;
- рекрутинг (привлечение в альянс новых компаний).

Стратегия развития авиапарка Аэрофлота

	2001 г.	2005 г.	2010 г.	2016 г.
Ближнемагистральные	Ту-134 B737	Ту-134	SSJ 100	SSJ 100
Среднемагистральные	Ту-154 Ил-86	Ту-154 Ил-86 A320	A320	A320
Дальнемагистральные	Ил-62 Ил-96 A310 B767 B777	Ил-96 B767	Ил-96 A330 B767	A350 B787
Количество типов	9	6	5	4
Общее количество	101	81	112	150

Топливная эффективность парка воздушных судов, грамм/ккм



В ходе программы реструктуризации авиапарка удалось существенно снизить уровень потребления топлива, стоимость которого резко выросла в последние годы. Кроме того, компания реализует программу по модернизации и облегчению воздушных

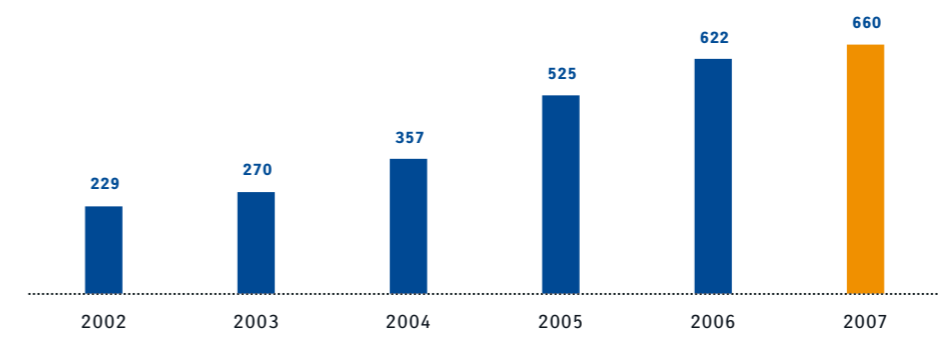
судов российского производства (Ту-154М), а также работает над оптимизацией стоимости закупаемых горюче-смазочных материалов (ГСМ), в первую очередь авиационного топлива, за счет долгосрочных контрактов с поставщиками.

Состав парка воздушных судов по состоянию на 1 января 2008 года

Типы	Всего	Изменение за 2007 год	Собственные	Операционный лизинг	Финансовый лизинг	Средний возраст
Дальнемагистральные						
Boeing-767	11	-	-	11	-	10
Ил-96-300	6	-	6	-	-	14
Ил-62	1	-	1	-	-	28
Среднемагистральные						
Airbus A319	11	+3	-	7	4	4
Airbus A320	13	+3	-	12	1	3
Airbus A321	10	+3	-	-	10	2
Ту-154М	26	+1	26	-	-	20
Ил-86*	-	-9	-	-	-	-
Ближнемагистральные						
Ту-134*	9	-4	9	-	-	28
Грузовые						
DC-10-40F	-	-3	-	-	-	-
ВСЕГО:	87					

* Эксплуатация собственного парка прекращена.

Изменение средневзвешенной цены на топливо, долл. США / тонну

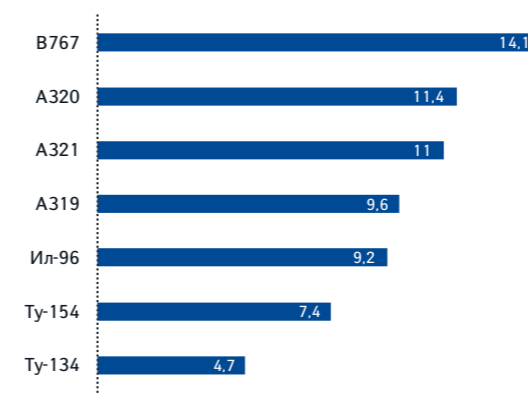


Налет часов

Производственный налет за 2007 год в целом по авиакомпании составил 285 915 часов, в том числе на собственных пассажирских самолетах 275 376 часов, и увеличился по сравнению с уровнем 2006 года на 11% (+27 389 часов). На привлеченном парке самолетов, которые в течение года эксплуатировались на отдельных авиалиниях Аэрофлота, налет составил 8 322 часа со снижением по сравнению с 2006 годом на 1 335 часов, или 13,8%. На грузовых самолетах DC-10-40F налет составил 2 217 часов.

Исправность пассажирских самолетов достигла 79,3%. В целом по парку среднесуточный налет на один списочный самолет увеличился на 0,4 часа, на один исправный — на 0,7 и составил соответственно 8,6 часа и 11,6 часа.

Среднесуточный налет на один списочный самолет, час.



Планы на 2008 год

В 2008 году планируется продолжить реструктуризацию парка воздушных судов как российского, так и иностранного производства, в результате которой компания продолжит формирование сбалансированного средне- и дальнемагистрального парка, отвечающего стратегии развития бизнеса.

Вслед за выводом в 2006 году из эксплуатации самолетов Ил-86 Аэрофлот в конце 2007 года прекратил эксплуатировать самолеты Ту-134, часть которых передана в дочерние авиакомпании, остальные выставлены на продажу. В связи с тем, что рассматривается вопрос вывода Ту-154 к концу 2010 года, рейсы Аэрофлота планируется выполнять самолетами Boeing-737-500, взятыми у дочерних компаний на условиях операционного лизинга с экипажем (ACMI — Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance). В 2008 году Аэрофлот планирует довести количество этих самолетов в парке до 8 единиц.

По условиям контракта, подписанного Аэрофлотом, в конце 2008 года должны состояться первые поставки двух новых региональных/ближнемагистральных самолетов российского производства Sukhoi Superjet 100, количество которых в парке Аэрофлота к 2012 году должно составить 30 единиц.

С приходом в 2008 году 11 воздушных судов семейства Airbus A320 их количество в парке Аэрофлота увеличится до 45. В дальнейшем парк самолетов семейства A320 планируется довести до 56–65 единиц.

Прирост парка дальнемагистральных самолетов планируется за счёт поступления 10 A330, поступление первых двух самолетов ожидается в конце 2008 года.

В долгосрочной перспективе Аэрофлот планирует провести кардинальное обновление парка дальнемагистральных самолетов и довести их общее количество до 44 единиц.

Развитие продукта и бренда

Маркетинговая стратегия Аэрофлота — привлечение и удержание высокодоходного сегмента пассажиров путем создания продукта, превосходящего ожидания пассажиров и предложение конкурентов, формирование системы поддержки пассажиров высоких классов.

С мая 2007 года на рейсах в Женеву, Ниццу и Хельсинки на самолетах Airbus A319/320/321 введен улучшенный экономический класс «Коммерсант», предлагающий более комфортабельное обслуживание пассажиров на земле и в воздухе. В частности, предусмотрено прохождение регистрации на стойке бизнес-класса, выделенное пространство в начале салона экономического класса, предлагается расширенный сервис в течение полета.

В отчетном году, в рамках корпоративных цветов Аэрофлота, был разработан качественно новый дизайн интерьеров воздушных судов А330-200, первые поставки которых начнутся с четвертого квартала 2008 года. Основной целью смены цветового решения интерьеров дальнемагистральных судов было создание атмосферы комфорта и домашнего уюта, а также расширение восприятия авиакомпании в глазах клиентов.

Совершенствование корпоративного стиля в первую очередь отражает достижения Аэрофлота и подчеркивает переход на качественно новый уровень развития.

Для удобства пассажиров, в целях сокращения времени регистрационных процедур продолжались работы по внедрению систем автоматизированной регистра-

ции пассажиров в аэропортах Российской Федерации. Системы введены в эксплуатацию в следующих аэропортах:

- система регистрации на базе Sabre ACSI: Анапа, Астрахань, Омск, Волгоград, Калининград, Минеральные Воды, Пермь, Тюмень, Нижневартовск, Самара, Уфа, Челябинск;
- другие системы регистрации: Санкт-Петербург, Владивосток, Екатеринбург, Барнаул, Кемерово, Иркутск, Новосибирск, Южно-Сахалинск.

В аэропорту Минеральные Воды внедрена система Sabre ACSI на мобильных стойках регистрации.

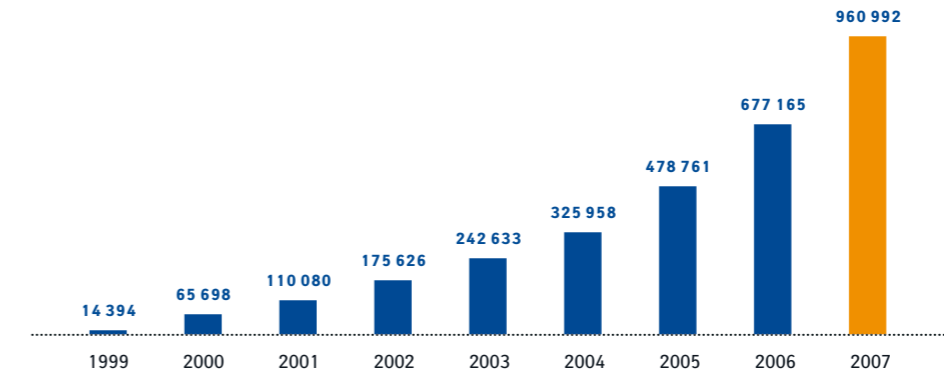
В рамках проекта ведутся подготовительные работы в аэропортах: Петропавловск-Камчатский, Сургут, Сочи, Краснодар, Хабаровск, Красноярск, Магадан, Архангельск, Мурманск, Нарьян-Мар, Ростов-на-Дону.

В прошедшем году были модернизированы и приведены в соответствие с единым корпоративным стилем офисы авиакомпании в Красноярске, Перми, Магадане и Бишкеке. Продолжаются работы по редизайну офисов в Сургуте, Владивостоке и Лондоне. Разработаны новые дизайн-проекты московских офисов Аэрофлота.

Новые классы обслуживания — «Президент», «Премьер» и «Коммерсант» — были широко представлены целевым аудиториям. В частности, компания приняла участие в 22 российских и зарубежных выставках, в числе которых четыре в Европе и четыре в Юго-Восточной Азии. В 2007 году Аэрофлот провел мощную рекламную кампанию на телеканале CNN, развивающую позиционирование Аэрофлота как надежной и профессиональной авиакомпании.



Количество участников программы «Аэрофлот Бонус», чел.



Компания провела ряд стимулирующих мероприятий, таких как акции по распродажам билетов: «Низкие цены не спрячешь», «Осень продолжается», «Летим, куда хотим», несколько специализированных рекламных акций: «Класс обслуживания Коммерсант», «Электронный билет», «Замена типов воздушных судов», «Открытие новых направлений» (Малага, Сургут), а также несколько промо-акций, в том числе посвященных открытию филиала в Магадане.

В рамках программы поощрения часто летающих пассажиров за 2007 год Аэрофлот приобрел практически 300 тысяч лояльных клиентов — число участников программы «Аэрофлот Бонус» возросло до 960 992 человек.

11 июля 2007 года исполнилось 40 лет службе бортпроводников Аэрофлота. Стюардессы и стюарды являются лицом авиакомпании, неотъемлемым символом гостеприимства, русского радушия и высокого уровня сервиса на борту.



Мониторинг потребительской удовлетворенности

Исследование SkyTeam Onboard Survey, направленное на изучение пассажирской удовлетворенности сервисом компании в качестве участника SkyTeam, зарекомендовало Аэрофлот как достаточно успешного участника альянса. Положительная динамика относительно 2006 года вывела компанию на устойчивые средние позиции и позволила занимать лидирующие места по некоторым параметрам комфортабельности и чистоты салона воздушного судна. Сервис Аэрофлота на среднемагистральных рейсах занял 4-е место в эконом-классе и 5-е — в бизнес-классе. На дальнемагистральных — 7-е место в обоих классах обслуживания. По сравнению с 2006 годом Аэрофлот поднялся в рейтингах альянса на 1–3 позиции.

Исследование IATA Survey of Flights in Europe (SoFiE), сфокусированное на изучении потребительской удовлетворенности на европейских рейсах, также продолжает демонстрировать хорошее конкурентное положение Аэрофлота относительно основных европейских авиаперевозчиков, в частности, по параметрам, связанным с комфортабельностью салона и программами развлечений для пассажиров бизнес-класса. Аэрофлот улучшил свои позиции и занял 7-е место по обслуживанию в бизнес-классе и 8-е — в эконом-классе, поднявшись по сравнению с предыдущим годом на одно место в рейтинге по каждому классу.

В 2007 году расширилось сотрудничество Аэрофлота с исследовательским подразделением IATA. Аэрофлот присоединился к участию в исследовательской программе IATA Global Airlines Performance Asia, представляющей собой обзор азиатского рынка пассажирских авиаперевозок. По результатам первого года данного исследования стало ясно, что перед Аэрофлотом стоит серьезная задача по совершенствованию сервиса на борту на азиатских направлениях.



Планы на 2008 год

На 2008 год Аэрофлотом запланированы мероприятия по улучшению качества наземного и бортового обслуживания. В частности, планируется продолжить работу по согласованию опций и дизайна воздушных судов SSJ 100; установить индивидуальные мониторы (Panasonic eX2), встроенные в спинки пассажирских кресел бизнес- и экономического классов, на воздушные суда A330-200; разработать фирменную музыкальную тему для использования на борту и в контакт-центре телефонной службы информации и бронирования. В качестве уникального конкурентного предложения от Аэрофлота планируется внедрить улучшенный экономический класс «Коммерсант» на всех европейских направлениях на Airbus A319/320/321.

Позиции Аэрофлота в рейтинге пассажирской удовлетворенности IATA по европейскому и азиатскому авиарынкам

	Survey of Flights in Europe		Global Airlines Performance: Asia	
	Бизнес-класс	Эконом-класс	Бизнес-класс	Эконом-класс
Позиция Аэрофлота в рейтинге (изменение относительно 2006 года)	7-е место из 13 а/к (+1 место)	8-е место из 13 а/к (+1 место)	16-е место из 16 а/к	16-е место из 16 а/к
Лидеры рынка	Austrian, Czech Airlines, Malev	Finnair, Austrian, Czech Airlines	Malaysia Airlines, Singapore Airlines, Virgin Atlantic	Singapore Airlines, Malaysia Airlines, Korean Air

С летнего расписания 2008 года планируется внедрить для пассажиров классов «Премьер» и «Президент» новое улучшенное меню, разработанное с учетом последних тенденций ресторанного обслуживания с сохранением национальных традиций, а также планируется предоставление нового улучшенного меню для пассажиров экономического класса на бортовой посуде нового дизайна.

Организация продаж

Аэрофлот — лидер развития современных методов продаж и каналов дистрибуции на российском рынке авиаперевозок. Авиакомпания активно работает с ведущими мировыми системами бронирования и дистрибуции Sabre Travel Network, Amadeus, Galileo, WorldSpan и АСБ «Сирена-Трэвел». Компания первой начала внедрение в России электронного билета и активно развивает продажи через Интернет. Аэрофлот обладает широчайшей и географически развитой сетью агентов и собственных офисов продаж как в России, так и по всему миру.

Внутри России

Общая выручка от продажи пассажирских перевозок в России по итогам 2007 года составила 1 882,56 млн долл. США (+39,3% к 2006 году).

Существенный рост объемов продаж пассажирских перевозок на территории России был достигнут за счет активного освоения внутрироссийского рынка, внедрения передовых технологий продвижения услуг, персональной работы с ключевыми клиентами, развития сотрудничества с дочерними и партнерскими авиакомпаниями, в том числе с партнерами по альянсу SkyTeam.

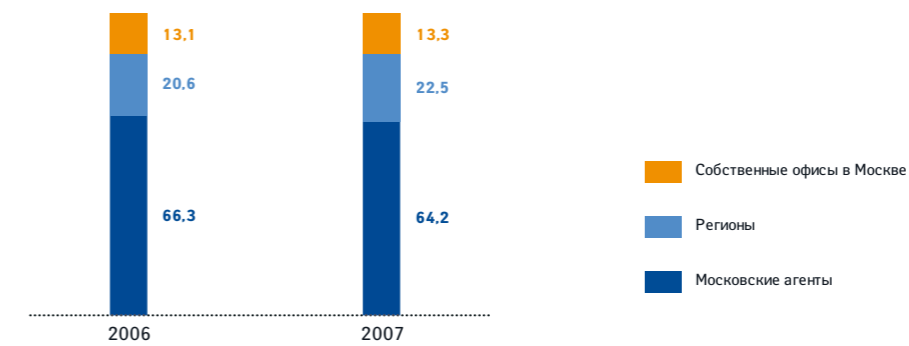
На территории России продажи осуществлялись через:

- собственные каналы продаж:
 - представительства и филиалы Аэрофлота в регионах;
 - сеть офисов собственных продаж в Москве;
 - контакт-центр телефонной службы информации и бронирования;
 - интернет-сайт www.aeroflot.ru;
- агентские каналы:
 - сеть московских и региональных агентов;
 - сеть агентов нейтральных систем продажи (ТКП, BSP) (термин «нейтральный» применяется из-за продажи ТКП и BSP на нейтральных бланках).

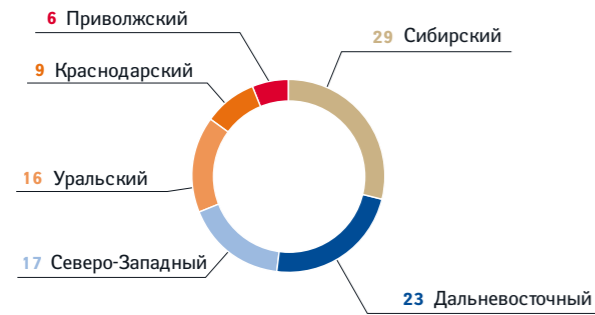
Основная доля традиционно пришла на московские агентства. Вместе с тем Аэрофлот уделяет особое внимание развитию и совершенствованию прямых каналов продаж как эффективного и надежного инструмента коммуникации компании с конечным потребителем ее услуг. Выручка офисов собственных продаж в Москве в 2007 году увеличилась на 41,5% по сравнению с 2006 годом и составила 249,84 млн долл. США.

Для повышения эффективности информационного обслуживания пассажиров в течение 2007 года авиакомпания продолжала развивать собственный контакт-центр — телефонную службу информации и бронирования. В связи с ростом объемов работ и для обеспечения высокого качества предоставляемых услуг в 2007 году были введены в действие дополнительные мощности телефонного центра. В течение года операторами службы осуществлялись информационная поддержка и бронирование авиаперевозок на рейсы Аэрофлота, обслуживание по выделенной линии участников программы для часто летающих пассажиров «Аэрофлот Бонус», клиентов авиакомпаний — партнеров по альянсу SkyTeam. По итогам 2007 года выручка, привлеченная через службу информации и бронирования, увеличилась на 74% и составила 74 млн долл. США.

Структура пассажирской выручки по каналам продаж на территории России в 2007 году, %



Структура доходов от продажи пассажирских перевозок по регионам в 2007 году, %



В рамках программы по развитию деятельности на внутрироссийском рынке в 2007 году доля выручки в регионах была увеличена до 22,6%. Основной вклад в увеличение региональных продаж внесли Сибирский и Дальневосточный регионы.

В июне 2007 года Аэрофлот стал участником проекта BSP-Россия, приступив к оформлению перевозок посредством нейтральных электронных билетов IATA. Система BSP позволяет упростить процедуру оформления авиабилетов, отчетности и взаиморасчетов между авиакомпанией и агентами, способствует снижению расходов.

В то же самое время Аэрофлот приступил к оформлению собственных электронных авиабилетов в собственных офисах и представительствах на территории Российской Федерации, а в ноябре 2007 года была запущена пилотная фаза проекта по организации электронных продаж.

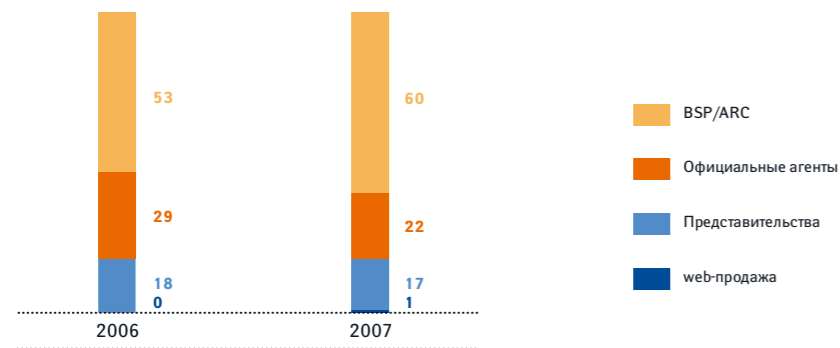
В течение всего года Аэрофлот осуществлял комплексную программу по продвижению услуг, включающую

рекламные и промо-акции, участие в туристических выставках, презентации продуктов и услуг, оптимизацию условия программы для часто летающих пассажиров «Аэрофлот Бонус».

В течение всего года Аэрофлот осуществлял комплексную программу по продвижению услуг, включающую рекламные, промо-акции, акции для повышения лояльности агентов, участие в туристических выставках, презентации продуктов и услуг, оптимизацию программы для часто летающих пассажиров «Аэрофлот Бонус». Так, компания приняла участие в выставках в Москве, Уфе, Самаре, Санкт-Петербурге, Новосибирске, Тюмени, Екатеринбурге, Волгограде, Южно-Сахалинске, Челябинске, Астрахани, Красноярске, Петропавловске-Камчатском, Владивостоке, Хабаровске, Минеральных Водах и Сургуте.

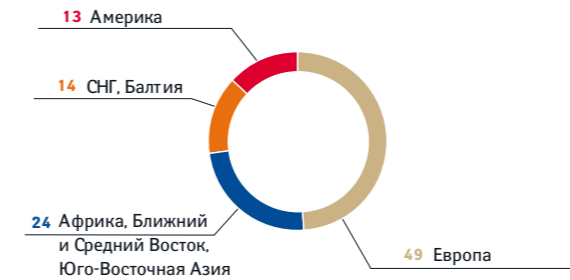
Также были проведены для ветеранов и инвалидов Великой Отечественной войны, блокадников Ленинграда промо-кампании социальной направленности — «По местам боевой славы».

Структура пассажирских доходов по каналам продаж за рубежом в 2007 году*, %



* В 2006 году продажи через Интернет не производились.

Структура доходов от продажи пассажирских перевозок по регионам в 2007 году, %



За рубежом

Доходы от продаж пассажирских перевозок за рубежом по итогам 2007 года составили 879 млн долл. США, что на 152,6 млн долл. США превысило показатели 2006 года и на 57,2 млн долл. США плановые показатели.

Продажи пассажирских перевозок за рубежом осуществляются:

- через агентов, работающих в нейтральных системах взаиморасчетов между агентами и авиакомпаниями BSP (Billing and Settlement Plan) и ARC (Airline Reporting Corporation);
- официальными агентами — фирмами, имеющими прямые соглашения с Аэрофлотом;
- в представительствах авиакомпании (собственные продажи);
- через Интернет (web-продажи).

Собственные продажи пассажирских перевозок на зарубежных рынках в 2007 году осуществляли 73 представительства Аэрофлота. С целью освоения новых рынков, расширения географии полетов были

открыты новые представительства компании в Малаге (Испания) и Джидде (Саудовская Аравия).

Для сокращения бесперспективных расходов с 1 февраля 2007 года приостановлена деятельность представительства в Лиме (Перу).

В 2007 году осуществлена регистрация Аэрофлота в BSP следующих стран: Таиланд, Албания, Македония, Босния и Герцеговина, Саудовская Аравия, Новая Зеландия. В настоящее время продажа авиаперевозок Аэрофлота через BSP/ARC организована в 52 странах, в том числе в восьми странах, куда Аэрофлот рейсы не выполняет и где не имеет представительств. По итогам 2007 года рост доходов от продажи пассажирских перевозок по каналу BSP/ARC составил 37,9% по отношению к 2006 году.

В 2007 году была продолжена работа по оптимизации комиссионного вознаграждения агентов по продаже пассажирских перевозок, эффект составил 4,6 млн долл. США.

В качестве дополнительной меры стимулирования продаж реализованы мероприятия по внедрению системы бонусного вознаграждения агентам на рынках: Германии, Великобритании, Дании, Ирана, Италии, ОАЭ, Чехии, Франции, Финляндии, США, Южной Кореи, Японии, Индии, Сирии, Ливана, Канады, Латвии, что позволило увеличить объемы продаж на 21,8% по отношению к 2006 году.

Заклучены корпоративные соглашения на рынках Франции, Италии, США (Veolia Environment, Channel, Saf-pan, Агентство по атомной энергии, Candy, Pepsi Co).

К концу 2007 года электронные продажи составили 50% от объема продаж через BSP/ARC.



Деятельность дочерних и зависимых компаний

ОАО «Аэрофлот» по состоянию на конец 2007 года является участником 27 хозяйственных обществ и некоммерческих организаций.

Стоимость суммарных чистых активов предприятий Группы Аэрофлот (без учета самого Аэрофлота) по итогам 2007 года составила 6,2 млрд рублей. Прошедший 2007 год характеризуется ростом стоимости чистых

активов большинства предприятий Группы. В первую очередь это относится к ОАО «Терминал» (строительство аэровокзального комплекса «Шереметьево-3»), чистые активы которого по состоянию на 1 января 2008 года составляют 3,8 млрд руб.

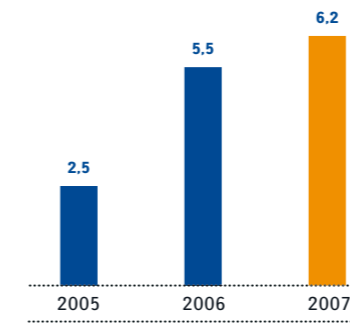
Общая выручка основных предприятий с участием Аэрофлота составила 33 млрд руб. (против 29,8 млрд руб. в 2006 году), суммарная чистая прибыль — 1,1 млрд руб. (в 2006 — 0,9 млрд).

Доходы ОАО «Аэрофлот» от участия в дочерних и зависимых обществах в 2007 году составили 657 млн руб.

Основные компании Группы Аэрофлот

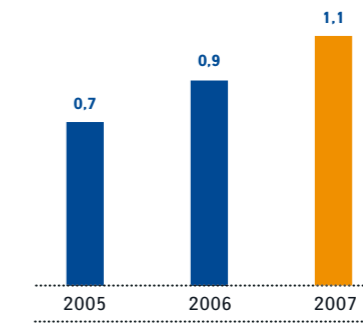
АВИАПЕРЕВОЗКИ							
Перевозка пассажиров				Перевозка грузов			
ОАО «Аэрофлот-Дон», ЗАО «Аэрофлот-Норд» ЗАО «Аэрофлот Плюс» (VIP-перевозки)				ЗАО «Аэрофлот-Карго»			
ОБСЛУЖИВАНИЕ РЕЙСОВ И ПАССАЖИРОВ							
Терминал «Шереметьево-3»	Торговля duty free	Авиатопливообеспечение	Поставка бортпитания	Обслуживание грузов	Гостиница	Авиационная безопасность	Салон бизнес-класса
ОАО «Терминал»	ЗАО «Аэроферст»	ЗАО «ТЭК Шереметьево»	ЗАО «Аэромар»	ООО «Аэропорт Москва»	ЗАО «Шеротель»	ЗАО «Аэро-МАШ-АБ»	ЗАО «Дейт»
ОКАЗАНИЕ УСЛУГ, СВЯЗАННЫХ С АВИАПЕРЕВОЗКАМИ							
Страхование		Подготовка авиационного персонала		Клиринг		Телекоммуникации	
ОАО «Страховая компания «Москва»		Высшая коммерческая школа «Авиабизнес»		ЗАО «ТКП»		S.I.T.A.	
ПРОЧИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ							
Грузовой агент		Туристическая фирма		Пенсионный фонд		Скоростная почта	
«Транснаутик Аэро ГмбХ»		«Альт Рейсебюро»		НПФ «Социальный партнер»		ООО «ЕМС Гарантпост»	

Суммарные чистые активы дочерних предприятий Группы Аэрофлот, млрд руб.*



* Без учета стоимости чистых активов ОАО «Аэрофлот».

Чистая прибыль обществ с участием ОАО «Аэрофлот», млрд руб.



Цели создания и развития Группы Аэрофлот

- Географическое развитие компаний Группы и обеспечение высокой доли рынка в заданных направлениях для максимизации прибыли.
- Снижение рисков миграции прибыли путем диверсификации деятельности в рамках отрасли.
- Создание системы передачи и использования эффективных технологий ведения бизнеса и ноу-хау, используемых в предприятиях Группы.
- Экономия на издержках за счет централизации общих операционных функций и эффективного использования активов для предприятий Группы.
- Повышение качества и стандартизация услуг за счет внедрения общих высоких стандартов.
- Получение дополнительной стоимости за счет лучшего понимания потребностей потребителей и силы бренда.

В 2007 году Группа Аэрофлот продолжила согласования плана консолидации авиакомпаний Дальневосточного федерального округа и соответствующих распорядительных актов с государственными органами. Последовательная работа по созданию объединенного перевозчика на базе авиакомпаний «Дальавиа», «Владивосток Авиа» и «Сахалинские авиатрассы» будет продолжена и в 2008 году.

В рамках работы по развитию дочерних авиакомпаний реализованы следующие проекты:

- ОАО «Аэрофлот-Дон»: пройдена сертификация IOSA, развиваются чартерные перевозки на базе филиала в «Шереметьево»;

- ЗАО «Аэрофлот-Норд»: завершается сертификация IOSA;
- ЗАО «Аэрофлот-Карго»: увеличение объемов перевозок, позволившее выйти на уровень безубыточности в четвертом квартале 2007 года, расширение парка воздушных судов — контрактация и ввод в эксплуатацию новых MD-11, Boeing-737 и Ил-96;
- ЗАО «Аэрофлот Плюс»: принят в эксплуатацию самолет Ту-134 с бизнес-компоновкой салона, ведется работа по заключению контрактов на два дополнительных воздушных судна иностранного производства.

В отношении неавиационных дочерних компаний в качестве крупнейших проектов необходимо назвать строительство нового корпуса гостиницы «Шеротель», а также проект по привлечению соучредителя в НПФ «Социальный партнер» (проведен конкурс по выбору соучредителя — организации, обладающей опытом ведения бизнеса по управлению пенсионными активами).

Основными задачами на 2008 год кроме внедрения стандартов обслуживания Аэрофлота в дочерних авиакомпаниях являются:

- проект по созданию Дальневосточной авиакомпании;
- строительство альтернативного топливозаправочного комплекса в аэропорту Хабаровска (с возможностью в дальнейшем рассмотрения проекта по созданию регионального хаба в Хабаровске);
- создание летной школы для подготовки пилотов.



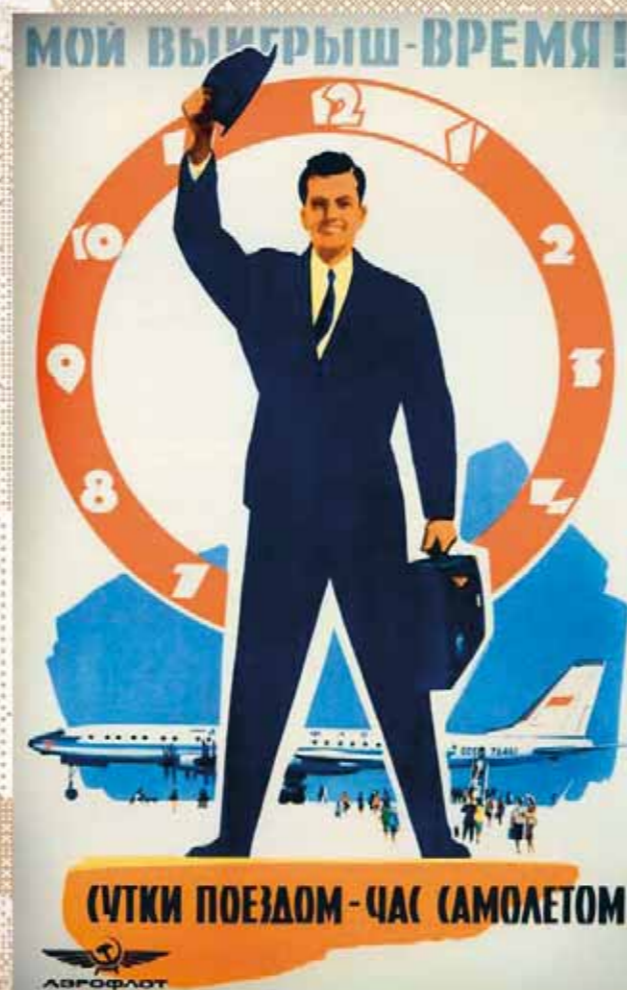
Самолет Ту-104 в Праге



Фидель Кастро
в обществе советских бортпроводниц



Самолет Ил-62М в Лондоне



1950-е годы

В 50-е годы во всем мире началось техническое переоснащение гражданской авиации — наступила эра реактивной техники. В сентябре 1957 года в Нью-Йоркском аэропорту приземлился Ту-104 с голубыми буквами на борту: «АЭРОФЛОТ». Это был первый в мире пассажирский реактивный самолет. Эффект от марш-броска был сравним с перелетом через Северный полюс экипажа под руководством Валерия Чкалова. В 1959 году был совершен первый беспосадочный перелет по маршруту Москва–Нью-Йорк самолетом нового поколения Ту-114.

РИСКИ И УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ

51

Построение комплексной системы управления рисками

Аэрофлот является крупной российской компанией, эксплуатантом авиационной техники, осуществляющим пассажирские и грузовые авиационные перевозки как внутри России, так и на международных воздушных линиях. В связи с этим на деятельность авиакомпании оказывают влияние как общие финансовые и бизнес-риски, так и специфические отраслевые.

Аэрофлот уделяет существенное внимание построению комплексной системы управления рисками. Учитывая практику ведущих мировых компаний, требования ICAO и IATA по созданию системы управления рисками по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности, технологии страхования авиационных рисков и хеджирования финансовых рисков, Аэрофлот стремится к построению комплексной системы управления рисками, которая позволяет:

- повысить качество управления непредвиденными событиями, сократить убытки авиакомпании и снизить стоимость рисков;
- создать предупредительную систему управления рисками;
- улучшить благоприятное восприятие инвесторами и страховым рынком.

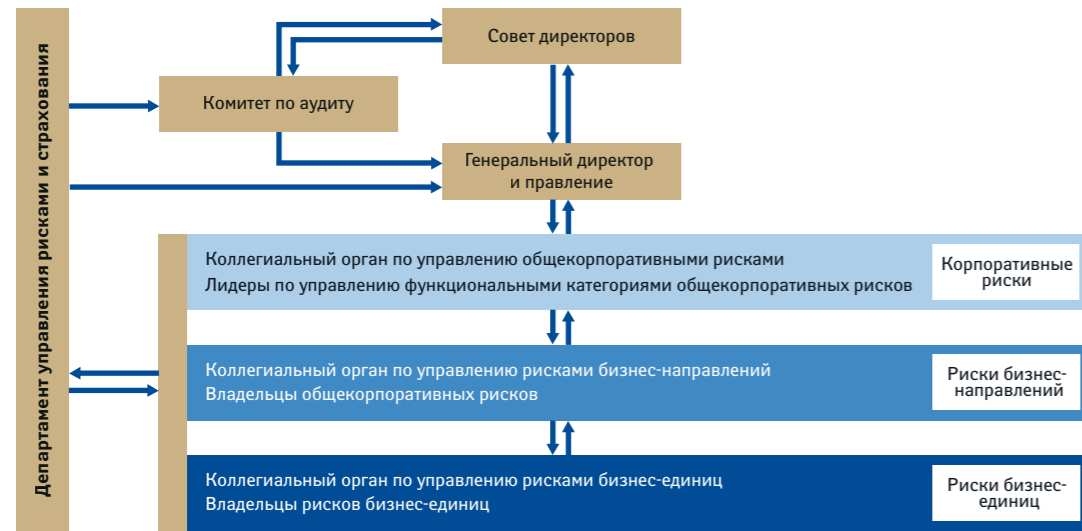
Отраслевые риски

К основным отраслевым рискам, оказывающим значительное влияние в 2007 году, относились:

- высокая конкуренция;
- удорожание потребляемых ресурсов и услуг, повышение авиатарифов;
- сезонность авиаперевозок;
- страновые и региональные риски;
- правовые риски;
- повышенный эксплуатационный риск на транспорте.

Состояние конкурентной среды на авиарынке России характеризуется усилением борьбы за пассажира со стороны традиционных российских авиакомпаний,

Структура комплексной системы управления рисками



а также появлением низкозатратных авиаперевозчиков и повышенным интересом со стороны иностранных авиакомпаний к российскому рынку. Поэтому Аэрофлот уделяет особое внимание качеству предоставления услуг, поддержанию широкой и эффективной маршрутной сети, работе с надежными партнерами и агентами, а также пропаганде своего бренда.

В 2007 году произошло заметное подорожание потребляемых авиакомпанией ресурсов и услуг. В первую очередь это связано с ростом стоимости услуг естественных монополий — поставщиков топлива, авиаремонтных заводов, систем аэронавигационного обеспечения и аэропортов. Соответственно возросли затраты на авиаперевозки, что отразилось на повышении топливной, аэропортовой и аэронавигационной составляющих в тарифах Аэрофлота.

Сезонный характер деятельности авиакомпании связан с наличием зависимости количества поездок потенциальных пассажиров от времени года. Аэрофлот максимально адаптирует свою маршрутную сеть под сезонные колебания рынка и придерживается гибкой тарифной политики.

К страновым и региональным рискам, возникающим в основном при выполнении международных рейсов, относятся местные вооруженные конфликты, политическая нестабильность, стихийные бедствия, эпидемии и заболевания. Аэрофлот придает большое значение анализу этих факторов. Мерами реагирования в случае возникновения опасности могут быть: приостановление полетов в отдельные страны, изменение

маршрутов, применение повышенных мер авиационной безопасности, усиление санитарно-эпидемиологического контроля.

К правовым рискам относятся кардинальные изменения российского и международного правового регулирования деятельности на воздушном транспорте, налогового и валютного законодательства, а также требований по лицензированию. В настоящее время идет работа по модернизации некоторых международных конвенций, регулирующих деятельность авиаперевозчиков, также постоянно изменяется российское законодательство.

Повышенный эксплуатационный риск в транспортной отрасли связан, прежде всего, с обеспечением безопасности полетов, авиационной безопасности, эксплуатационной надежности техники и квалификации персонала.

Эффективность работы компании по созданию системы управления рисками при обеспечении безопасности полетов и авиационной безопасности подтверждена в очередной раз независимыми аудиторами при сертификации Аэрофлота по стандарту IOSA в 2007 году.

Управление эксплуатационным риском

В соответствии с требованием ICAO и IATA все авиакомпании должны иметь к 1 января 2009 года систему управления безопасностью полетов, представляю-

щую собой комплексный набор процессов, процедур, основных принципов и программ, которые используются для выявления, оценки, определения риска безопасности полетов и управления им.

В 2007 году в Обществе принята программа управления рисками в отношении обеспечения безопасности полетов.

Совершенствуются системы и технологические процессы управления рисками по авиационной безопасности в соответствии с ранее разработанной и внедренной системой управления рисками в авиационной безопасности.

Особое внимание уделяется созданию системы управления рисками влияния человеческого фактора на безопасность полетов.

Эффективность работы компании по созданию системы управления рисками при обеспечении безопасности полетов и авиационной безопасности подтверждена в очередной раз независимыми аудиторами при сертификации ОАО «Аэрофлот» по стандарту IOSA в 2007 году.

Страхование

Страхование как один из инструментов управления рисками позволяет передать часть рисков Аэрофлота на внешнее финансирование. При организации страховой защиты авиакомпания исходит из следующих принципов:

- достаточности страхового покрытия для защиты имущественных интересов ОАО «Аэрофлот»;
- качества страховой защиты.

Аэрофлот демонстрирует устойчивую динамику снижения расходов на страхование за последние годы при

сохранении высокого качества страховой защиты и существенном росте производственных показателей.

Страхование в Аэрофлоте осуществляется по следующим основным страховым программам:

- авиационное страхование;
- неавиационное страхование:
 - добровольное медицинское страхование;
 - страхование автотранспорта (каско, несчастный случай, ОСАГО, дстрахование ответственности);
 - обязательное личное страхование пассажиров от несчастного случая;
 - страхование летного состава от несчастного случая и потери профессиональной трудоспособности;
 - страхование имущества;
 - страхование ответственности при использовании опасных производственных объектов.

Более 64 % расходов на организацию страховой защиты приходится на авиационное страхование.

Страхование авиационных рисков Общества

Возобновление полисов страхования авиационных рисков на период со 2 июля 2007 по 1 июля 2008 года (полисный период в Аэрофлоте начинается 2 июля) проведено в соответствии с действующими в компании конкурсными процедурами.

Авиационное страхование в Аэрофлоте осуществляется по следующим страховым программам:

- страхование каско воздушных судов и ответственности авиакомпании перед пассажирами, третьими лицами, владельцами груза и багажа;

Общая структура страхования в 2007 году, %



- страхование каско воздушных судов и ответственности авиакомпании по военным рискам и связанным с ними рискам (риски терроризма);
- страхование франшизы.

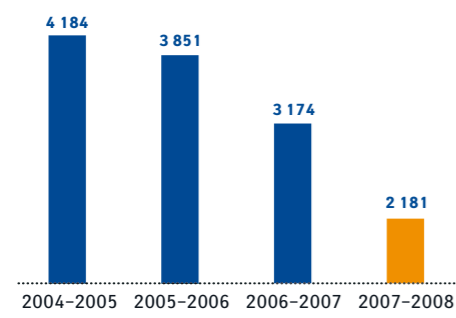
Выбор перестраховочной компании осуществляется на конкурсной основе, что дает положительный эффект в случае существенного размера риска, передаваемого на страхование (размер страховой стоимости парка воздушных судов и комбинированного лимита ответственности перед пассажирами и третьими лицами).

Целью постоянно проводимой Аэрофлотом работы является формирование отношения к компании на международном страховом рынке как к равному среди ведущих мировых авиаперевозчиков и лучшему среди авиаперевозчиков в России и на постсоветском пространстве.

Прямое страхование рисков произведено дочерней компанией Аэрофлота — ОАО «Страховая компания «Москва» (100% акций страховой компании принадлежат ОАО «Аэрофлот»). Перестраховочным брокером выступила компания Willis, занимающая первое место в мире по предоставлению услуг по авиационному страхованию.

Для защиты имущественных интересов ОАО «Аэрофлот» при возникновении рисков, связанных с повреждением воздушных судов и ответственностью авиакомпании перед пассажирами, третьими лицами, владельцами груза и багажа при выполнении полетов в рамках единой сети маршрутов с использованием кодов авиакомпании, осуществляется контроль страхования в соответствии с утвержденным Стандартом по страхованию рисков каско воздушных судов и гражданской ответственности авиакомпаний Группы Аэрофлот.

Размер премии по страхованию каско воздушных судов на 1 млн долл. США страховой суммы, долл. США



Действующее перестраховочное покрытие обеспечивает покрытие рисков не только ОАО «Аэрофлот», но и других авиакомпаний Группы (ОАО «Аэрофлот-Дон», ЗАО «Аэрофлот-Норд», ЗАО «Аэрофлот-Плюс», ЗАО «Аэрофлот-Карго»). Это позволяет дочерним компаниям снижать стоимость страховых программ, а Аэрофлоту — быть уверенным в качестве страховой защиты и унификации процедур урегулирования убытков.

Аэрофлот обновил полис страхования авиационных рисков с дисконтом 19,6% по сравнению с предыдущим полисным периодом. В 2006 году снижение составило 12%.

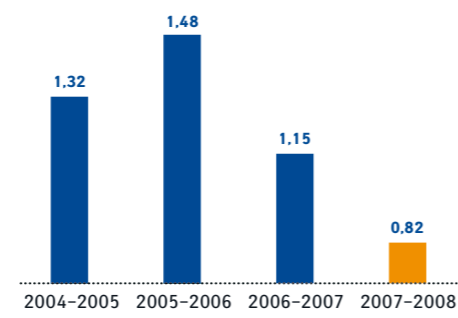
Полисы страхования авиационных рисков ОАО «Аэрофлот» соответствуют требованиям авиационных властей стран, входящих в сеть маршрутов авиакомпании, и учитывают положения Монреальской конвенции 1999 года, вводящей повышенные требования по ответственности авиаперевозчиков перед пассажирами. Действующие лимиты ответственности Аэрофлота соответствуют стандартам международного альянса SkyTeam и требованиям авиакомпаний — партнеров по код-шеринговым соглашениям.

Управление финансовыми и бизнес-рисками

В классификации финансовых рисков авиакомпании выделены следующие ключевые риски:

- валютный;
- процентный;
- кредитный риск;
- риск изменения стоимости ГСМ.

Размер премии по страхованию ответственности на одного пассажира, долл. США



Аэрофлот проводит планомерную работу по минимизации и хеджированию финансовых рисков. Применяются различного рода инструменты: расчет валютной позиции авиакомпании, соглашение об операциях на внебиржевом рынке производных финансовых инструментов, фиксация плавающей процентной ставки по договорам лизинга, расчет и установление лимитов на операции с гарантиями клиентов банка-гаранта/агентов Аэрофлота, расчета персональных лимитов агентов по продаже авиаперевозок, банковские опционы, фиксированная цена контракта при хеджировании стоимости ГСМ и другое.

Реализация пассажирских и грузовых авиаперевозок в основном осуществляется через агентов, которые, как правило, являются участниками расчетов через клиринговые системы. С 1 июня 2007 года Аэрофлот стал участником проекта BSP-Россия.

В 2007 году запущен пилотный проект продажи авиаперевозок по технологии электронного билета. В ходе подготовки к этому событию были разработаны методики расчета размера финансового обеспечения для агентов в целях снижения кредитного риска, возникающего в процессе электронных продаж.

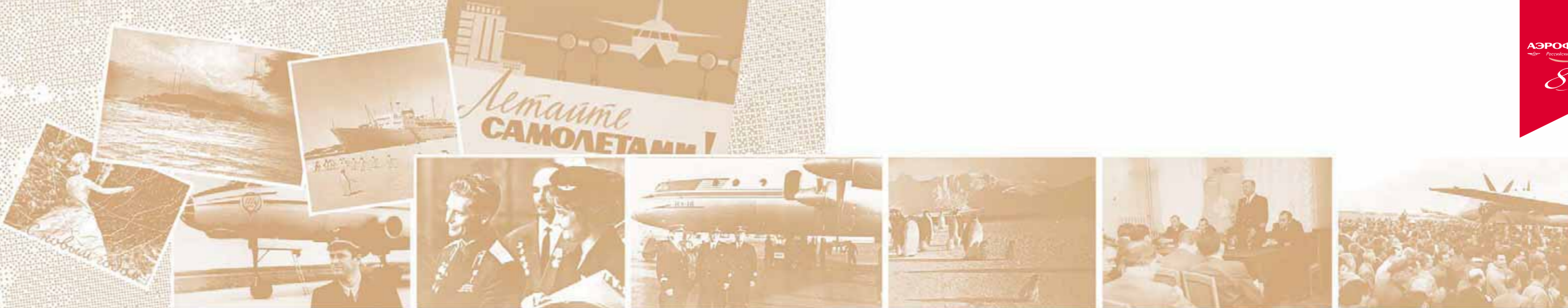
Особое внимание в компании уделяется совершенствованию системы защиты информации. В рамках постоянно действующей комиссии по защите информационной безопасности ведется работа по управлению информационными рисками. Регулярно прово-

дятся мероприятия по выявлению, оценке, анализу рисков и их ранжированию по степени критичности для Аэрофлота.

Совместно с ОАО «Терминал» продолжается работа по обеспечению покрытия рисков, связанных с осуществлением строительно-монтажных работ по возведению аэровокзального комплекса «Шереметьево-3». Также Аэрофлот и ОАО «Терминал» ведут совместную работу по оценке рисков, которые возникнут при вводе в эксплуатацию аэровокзального комплекса «Шереметьево-3».

Кроме финансовых рисков существует группа бизнес-рисков, связанных с политической обстановкой в целом, налогообложением, валютным законодательством, а также юридические риски. В случае если риск достаточно высок и потребуются отвлечение материальных ресурсов для погашения возникшего обязательства, компания создает резервы в соответствии с требованиями международного стандарта финансовой отчетности.

В 2007 году принят стандарт «Управление проектами. Управление рисками проекта». Цель разработки стандарта — совершенствование организации управления проектами ОАО «Аэрофлот», нормативно-методического обеспечения и стандартизации управления рисками Аэрофлота. Главная задача внедрения данного стандарта — установление единых подходов и требований к управлению рисками проектов.



Антарктида. Пингвины.
Белое безмолвие ледяной пустыни

Герой Социалистического Труда
Александр Сергеевич Поляков
рассказывает о перелете в Антарктиду

Поселок Мирный встретил наших летчиков



1960-е годы

15 декабря 1961 года впервые в истории советской авиации был совершен перелет тяжелых турбовинтовых самолетов Ил-18 и Ан-12 из Москвы в Антарктиду.
В 1967 году Ил-62 впервые вышел на воздушные линии.



СОЦИАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ

57

Комплексный подход и высокие стандарты

Аэрофлот рассматривает социальную ответственность как важнейшую и неотъемлемую часть реализации стратегии развития авиакомпании и обеспечения дополнительной стоимости для акционеров. Опираясь в статусе лидера российской гражданской авиации, Аэрофлот придерживается самых высоких стандартов в работе с персоналом, защите окружающей среды и благотворительной деятельности.

Общественную сторону жизнедеятельности Аэрофлота более подробно раскрывает Социальный отчет компании (доступен на сайте в разделе «Акционерам и инвесторам» или по прямому запросу).

Персонал — наиболее важный актив компании

Цель кадровой политики Аэрофлота — формирование в компании особой эффективной системы взаимоотношений, служащей одним из основных конкурентных преимуществ.

Пристальное внимание к работе с персоналом уделяется в практике всех мировых авиакомпаний. Очевидно, что персонал сегодня относится к наиболее важным активам любой авиакомпании. Что касается России, то с учетом общей демографической ситуации в стране вопрос обеспеченности квалифицированными кадрами требует особого отношения и дополнительных усилий со стороны менеджмента.

Концепция кадровой и социальной политики Аэрофлота включает следующие основные направления работы:

- обеспечение сотрудникам привлекательных возможностей профессионального развития и адекватной оплаты труда;
- привлечение на работу в компанию наиболее квалифицированных работников, обладающих потенциалом профессионального роста;
- обеспечение эффективной социальной политики и защиты, в том числе после выхода на пенсию;
- увеличение производительности труда сотрудников компании до уровня Ассоциации европейских компаний с использованием современных систем мотивации.

Списочная численность персонала ОАО «Аэрофлот», чел.

	2007 г.	2006 г.	2005 г.
Командиры воздушных судов и вторые пилоты	1 174	1 132	1 068
Другой летный состав	405	465	483
Бортпроводники	2 699	2 654	2 815
Персонал технического обслуживания и ремонта	3 184	3 139	3 326
Продажа билетов, услуг и реклама	2 212	2 119	2 252
Аэропортовые службы (обслуживание в порту)	3 848	3 471	3 604
Прочий персонал	1 781	1 737	1 739
Итого	15 303	14 717	15 287

В Аэрофлоте работают более 15 тыс. человек, из которых около 30% трудятся в небе — командиры воздушных судов, пилоты, бортпроводники и другие члены летных экипажей. Более половины сотрудников имеют высшее образование, остальные — среднее специальное и среднее. Средний возраст персонала — 42 года. Соотношение мужчин и женщин приблизительно равно — 52% и 48% соответственно.

В области охраны труда Аэрофлот жестко контролирует соблюдение требований законодательства и нормативных корпоративных документов, обеспечение работников средствами индивидуальной защиты, состояние рабочих мест, а также своевременное проведение необходимых испытаний и технического освидетельствования оборудования, машин и механизмов.

Средняя заработная плата персонала Аэрофлота в 2007 году составила 43,3 тыс. руб. В дополнение к заработной плате в компании действует ряд социальных программ, содержание которых определяется в зависимости от характера труда и категории сотрудника. Существенную часть социального пакета состав-

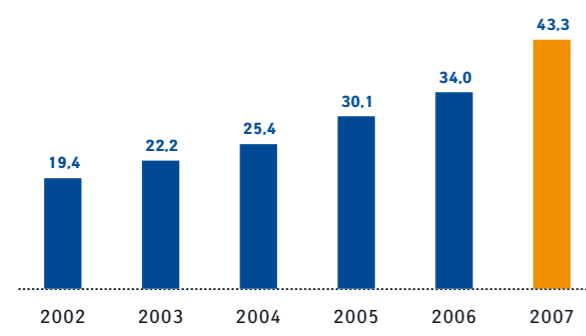
ляют программы страхования, санаторно-курортного лечения и медицинского обслуживания.

Кадровая работа руководителей всех уровней интегрирована в систему кадрового менеджмента, которая прежде всего ориентирована на индивидуальный подход к персоналу, развитие мотивации и факторов, влияющих на адекватное отношение сотрудников к своему труду.

По итогам Третьего Всероссийского конкурса «Лучшая российская кадровая служба 2007» Аэрофлот получил награды сразу в двух номинациях: «Лучшая российская кадровая служба» и «Компания — лидер социально ответственного бизнеса».



Средняя заработная плата, тыс. руб.



Профессиональная подготовка и повышение квалификации

В 2007 году профессиональная подготовка и развитие персонала проводились по программам обучения летного и технического состава, бортпроводников и специалистов наземного обеспечения, а также по программам повышения квалификации и сертификации.

Обучение и повышение квалификации сотрудники Аэрофлота проходят в Центре подготовки авиационного персонала. В 2007 году в Центре было организовано и проведено 956 сборов. Из них 79 сборов для летного состава, 169 — для инженерно-технического персонала, 253 — для бортпроводников, 365 — для наземного персонала, 90 — по языковой подготовке. Обучение и повышение квалификации прошли 11 532 сотрудника производственного комплекса, 2 849 сотрудников — обучение на курсах иностранного языка. По программе обучения работе в системе Sabre было подготовлено 154 сотрудника авиакомпании.

Также за прошедший год более одной тысячи работников компании прошли обучение и повысили свою квалификацию в 69 образовательных учреждениях в России и за границей.



На 2008 год в Аэрофлоте запланированы мероприятия по повышению квалификации около 11 тысяч сотрудников из 39 структурных подразделений компании.

Социальная и благотворительная деятельность

Ответственность перед обществом, внимание к его проблемам, поддержка нуждающихся в помощи — важная часть деятельности Аэрофлота в социальной сфере и благотворительности. Эта работа осуществляется компанией последовательно и системно на основе комплексных социально ориентированных программ (подробнее об этом рассказывается в Социальном отчете Аэрофлота):

- Программа «Поддержка социально незащищенных слоев населения»
 - Проект «Помощь больным детям и инвалидам»;
 - Акция «По местам боевой славы»;
 - Акция для жителей блокадного Ленинграда.
- Программа «Поддержка образовательных и научных программ».
- Программа «Поддержка спорта».
- Программа «Поддержка культуры».

Охрана окружающей среды

Аэрофлот соблюдает природоохранное законодательство Российской Федерации и экологические требования стран, в которые осуществляются полеты. В компании действует система экологического управления и производственного экологического контроля. Основные задачи производственного контроля — соблюдение нормативов по выбросам загрязняющих веществ в атмосферу, лимитов на размещение отходов, проверка выполнения в подразделениях компании планов и мероприятий по охране окружающей среды.



1970-е годы

АЭРОФЛОТ увеличивает объемы международных перевозок, расширяет географию полетов. В конце 70-х — начале 80-х годов в мировом рейтинге международных авиакомпаний АЭРОФЛОТ занимал 14-15-е место и 8-9-е — в Европе.



Встреча экипажа Ту-114, выполнившего первый регулярный рейс в Токио

Первый международный грузовой перелет Ил-76 из Москвы в Софию

В кабине Ил-76

Самолет Ил-76Т в Берлине

КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

61

Органы корпоративного управления



Высшим органом управления открытого акционерного общества «Аэрофлот — российские авиалинии» является общее собрание акционеров. Общество обязано ежегодно проводить годовое общее собрание акционеров. Годовое общее собрание акционеров проводится не ранее чем через три месяца и не позднее чем через шесть месяцев после окончания финансового года.

Совет директоров ОАО «Аэрофлот» осуществляет общее руководство деятельностью компании, за исключением решения вопросов, отнесенных к компетенции общего собрания акционеров.

Руководство текущей деятельностью осуществляется единоличным исполнительным органом — Генеральным директором и коллегиальным исполнительным

органом — Правлением. Исполнительные органы подотчетны Совету директоров и общему собранию акционеров. Генеральный директор общества осуществляет также функции председателя Правления.

В компании принят Кодекс корпоративного поведения, который призван повысить доверие к компании со стороны заинтересованных лиц, улучшить подотчетность компании перед её акционерами и способствовать развитию и поддержанию эффективных взаимоотношений с лицами, заинтересованными в деятельности компании.

ОАО «Аэрофлот» придерживается в своей деятельности рекомендаций Кодекса корпоративного поведения ФКЦБ России (ФСФР).

Собрание акционеров

В течение 2007 года было проведено два общих собрания акционеров ОАО «Аэрофлот»:

Годовое общее собрание акционеров 23 июня 2007 года утвердило (протокол № 21 от 23 июня 2007 года):

- годовой отчет ОАО «Аэрофлот» за 2006 год;
- годовую бухгалтерскую отчетность, в том числе отчет о прибылях и убытках (счет прибылей и убытков) ОАО «Аэрофлот» по результатам 2006 финансового года;
- распределение прибыли (в том числе выплату (объявление) дивидендов) ОАО «Аэрофлот» по результатам 2006 финансового года;
- новые составы Совета директоров и Ревизионной комиссии ОАО «Аэрофлот»;
- аудитора Общества на 2007 год — аудиторскую фирму ЗАО «Эйч Эл Би «Внешаудит».

Внеочередное общее собрание акционеров 4 сентября 2007 года, проводимое в форме заочного голосования, одобрило (протокол № 22 от 4 сентября 2007 года):

- крупную сделку по приобретению ОАО «Аэрофлот» 22 новых воздушных судов Airbus-350XWB у компании Airbus S.A.S.
- крупную сделку по приобретению ОАО «Аэрофлот» 22 новых воздушных судов Boeing-787 у компании The Boeing Company.

В соответствии с Федеральным законом «Об акционерных обществах» решение по данному вопросу принимается большинством в три четверти голосов

акционеров — владельцев голосующих акций, принимающих участие в собрании. Обе сделки были утверждены более чем 99% голосов от числа участвующих в собрании.

Условия крупных сделок содержатся в приложении. Более подробные материалы о решениях общих собраний акционеров размещены в разделе «Акционерам и инвесторам» сайта ОАО «Аэрофлот» в сети Интернет по адресу: www.aeroflot.ru.

Совет директоров

Деятельность Совета директоров осуществляется в соответствии с требованиями Федерального закона «Об акционерных обществах», Устава ОАО «Аэрофлот» и Положения о Совете директоров ОАО «Аэрофлот».

Состав Совета директоров на 31 декабря 2007 года

До годового собрания акционеров	Избранный годовым собранием акционеров (23.06.2007)	Год избрания в Совет директоров
Иванов В.П.	Иванов В.П.	2004
Антонов В.Н.	Антонов В.Н.	2003
Данилицкий А.А.	Данилицкий А.А.	2006
Душатин Л.А.	Душатин Л.А.	2003
Копейкин М.Ю.	Копейкин М.Ю.	2004
Никитин Г.С.	Король Б.М.	2007
Окулов В.М.	Никитин Г.С.	2006
Тихонов А.В.	Окулов В.М.	1997
Шаблин В.Н.	Шаблин В.Н.	2004
Шаронов А.В.	Шаронов А.В.	2006
Юрчик А.А.	Юрчик А.А.	2006

Решением годового общего собрания акционеров в новый состав Совета директоров были переизбраны десять членов предыдущего состава: Антонов В.Н., Данилицкий А.А., Душатин Л.А., Иванов В.П., Копейкин М.Ю., Никитин Г.С., Окулов В.М., Шаблин В.Н., Шаронов А.В., Юрчик А.А.

Новым членом Совета директоров стал Король Б.М.

Иванов Виктор Петрович — Председатель Совета директоров, помощник Президента Российской Федерации.

Родился в 1950 году, окончил Ленинградский электротехнический институт связи им. М.А. Бонч-Бруевича.

В 2000–2004 гг. — заместитель Руководителя Администрации Президента Российской Федерации.

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.

Антонов Владимир Николаевич — первый заместитель Генерального директора ОАО «Аэрофлот» по производственной деятельности.

Родился в 1953 году, окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта.

В 1995–2002 гг. — заместитель Генерального директора ОАО «Аэрофлот» по экономической и авиационной безопасности, заместитель Генерального директора по авиационной безопасности, заместитель Генерального директора по авиационной и производственной безопасности.

Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,000425%.

Данилицкий Анатолий Антонович — Генеральный директор ЗАО «Национальная Резервная Корпорация».

Родился в 1952 году, окончил Московский государственный институт международных отношений.

В 2001–2004 гг. — заместитель, первый заместитель Председателя правления ОАО АКБ «Национальный Резервный Банк».

Член комитета по кадрам и вознаграждениям и комитета по стратегии Совета директоров.

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.

Душатин Леонид Алексеевич — первый заместитель Генерального директора ЗАО «Национальная Резервная Корпорация».

Родился в 1960 году, окончил Московский финансовый институт.

В 1996–2004 гг. — вице-президент, начальник управления, заместитель Председателя правления ОАО АКБ «Национальный Резервный Банк».

Председатель комитета по аудиту и член комитета по стратегии Совета директоров.

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.

Копейкин Михаил Юрьевич — заместитель Руководителя Аппарата Правительства Российской Федерации.

Родился в 1954 году, окончил Московский институт управления им. С. Орджоникидзе.

В 1996–2003 гг. — начальник департамента экономики, начальник департамента экономики и управления собственностью Аппарата Правительства Российской Федерации.

Председатель комитета по кадрам и вознаграждениям Совета директоров.

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.

Король Борис Михайлович — заместитель Министра транспорта Российской Федерации.

Родился в 1955 году, окончил Военный институт иностранных языков по специальности «правоведение».

В 2001–2004 гг. — заместитель Министра Российской Федерации по налогам и сборам.

С 2004 по 2006 год — заместитель руководителя Федеральной налоговой службы.

Член комитета по аудиту Совета директоров.

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.

Никитин Глеб Сергеевич — заместитель руководителя Федерального агентства по управлению федеральным имуществом.

Родился в 1977 году, окончил Санкт-Петербургский университет экономики и финансов, Санкт-Петербургский государственный университет.

В 1999–2004 годах — ведущий специалист, начальник отдела, начальник управления Комитета по управлению городским имуществом г. Санкт-Петербурга.

С 2004 по 2007 год — начальник управления Федерального агентства по управлению федеральным имуществом.

Председатель комитета по стратегии, член комитета по аудиту Совета директоров.

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.

Окулов Валерий Михайлович — Генеральный директор ОАО «Аэрофлот».

Родился в 1952 году, окончил Академию гражданской авиации.

С 1997 года — Генеральный директор ОАО «Аэрофлот».

Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,002528%.

Шаблин Владимир Николаевич — старший вице-президент ОАО АКБ «Национальный Резервный Банк».

Родился в 1951 году, окончил Ленинградское высшее инженерное морское училище им. С.О. Макарова, Финансовую академию при Правительстве Российской Федерации.

В 2000–2003 гг. — заместитель управляющего директора «Юником менеджмент сервисиз» (г. Лимассол, Кипр).

Член комитета по кадрам и вознаграждениям Совета директоров.

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.

Шаронов Андрей Владимирович — управляющий директор группы компаний ИК «Тройка Диалог».

Родился в 1964 году, окончил Уфимский авиационный институт, Российскую академию государственной службы.

В 1999–2007 гг. — заместитель, Первый заместитель, статс-секретарь — заместитель Министра экономического развития и торговли Российской Федерации.

Член комитета по аудиту Совета директоров.

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.

Юрчик Александр Алексеевич — помощник Министра транспорта Российской Федерации.

Родился в 1957 году, окончил Ленинградскую военную академию тыла и транспорта, Государственную академию управления им. С. Орджоникидзе.

В 2004–2007 гг. — заместитель руководителя, руководитель Федерального агентства воздушного транспорта.

Член комитета по кадрам и вознаграждениям и комитета по стратегии Совета директоров.

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.

Отчет Совета директоров

Вопросы, выносимые на заседания Совета директоров, и сроки их рассмотрения были определены в Планах основных мероприятий Совета директоров ОАО «Аэрофлот» в период с июня 2006 по июнь 2007 года и на период с июля 2007 по июнь 2008 года.

В 2007 году Совет директоров собирался на официальные заседания 12 раз. Было рассмотрено около 90 вопросов и принято 166 решений по актуальным вопросам текущей деятельности и перспективным планам развития Аэрофлота.

Особое внимание было уделено решению следующих приоритетных задач:

- обеспечению безопасности полетов;
- разработке целевых ориентиров и совершенствованию основных направлений стратегического развития Аэрофлота на период 2007–2015 годы;
- повышению качества обслуживания пассажиров;
- консолидации авиапредприятий отрасли;
- реструктуризации парка воздушных судов;
- развитию информационных технологий;
- деятельности ОАО «Терминал» и завершению строительства аэровокзального комплекса «Шереметьево-3»;
- финансово-экономической и коммерческой деятельности.

Вознаграждение и (или) компенсации членам Совета директоров в 2007 году, как и в предыдущие годы, не выплачивались.

Совет директоров ОАО «Аэрофлот» предварительно одобрил годовой отчет Общества за 2007 год (протокол № 10 от 29 апреля 2008 года).

Правление

Окулов Валерий Михайлович — Председатель Правления, Генеральный директор ОАО «Аэрофлот».

Родился в 1952 году, окончил Академию гражданской авиации.

Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,002528%.

Авилов Василий Николаевич — руководитель Администрации.

Родился в 1954 году, окончил Высшее военно-морское инженерное училище им. Ф.Э. Дзержинского.

Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,000002%.

Антонов Владимир Николаевич — первый заместитель Генерального директора по производственной деятельности.

Родился в 1953 году, окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта.

Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,000425%.

Белых Юрий Ильич — технический директор–руководитель авиационно-технического комплекса.

Родился в 1941 году, окончил Московский авиационно-технологический институт.

Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,000004%.

Будаев Кирилл Станиславович — заместитель Генерального директора по стратегическому и корпоративному развитию.

Родился в 1971 году, окончил Московский государственный технический университет им. Н.Э. Баумана, Академию народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации.

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.

Бушланов Константин Михайлович — заместитель Генерального директора — начальник управления персонала.

Родился в 1951 году, окончил Московский авиационный институт им. С. Орджоникидзе.

Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,002528%.

Герасимов Владимир Владиславович — заместитель Генерального директора по материально-техническому обеспечению.

Родился в 1957 году, окончил Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова.

Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,002528%.

Канищев Александр Алексеевич — первый заместитель Генерального директора по реализации стратегических программ.

Родился в 1955 году, окончил Академию гражданской авиации.

Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,002623%.

Колдунов Александр Александрович — заместитель Генерального директора — начальник инспекции по безопасности полетов.

Родился в 1952 году, окончил Академию гражданской авиации.

Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,002528%.

Полубояринов Михаил Игоревич — заместитель Генерального директора по финансам и планированию.

Родился в 1966 году, окончил Московский финансовый институт.

Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,000425%.

Сидоров Алексей Альбертович — коммерческий директор.

Родился в 1952 году, окончил Московский ордена Трудового Красного Знамени инженерно-экономический институт.

Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,002528%.

Смирнов Владимир Владимирович — заместитель Генерального директора — директор комплекса по наземному обеспечению перевозок.

Родился в 1959 году, окончил Академию гражданской авиации.

Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,002623%.

Тульский Станислав Георгиевич — заместитель Генерального директора по организации летной работы — директор летного комплекса.

Родился в 1947 году, окончил Академию гражданской авиации.

Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,002528%.

Изменения в составе Правления

В соответствии с решением Совета директоров (протокол № 12 от 2 апреля 2007 года) освобождены от обязанностей членов Правления ОАО «Аэрофлот» Волымерец А.И. и Елисеев Б.П.

Вознаграждение членов Правления

Согласно статье 5.8 Положения о Правлении условия и оплата труда членов Правления, включая льготы и социальные гарантии, устанавливаются в соответствии с занимаемой должностью нормативно-правовыми актами Российской Федерации

и Общества, регламентирующими условия оплаты труда, порядок установления и размер льгот и социальных гарантий работникам Общества, а также штатным расписанием и фиксируются в заключаемом членом Правления трудовом договоре с Обществом. Размеры вознаграждения и компенсаций членам Правления устанавливаются Советом директоров Общества.

В соответствии с Типовым контрактом, утвержденным Советом, члену Правления в дополнение к оплате труда за выполнение работы по основной должности выплачивается вознаграждение в размере 10 000 (десять тысяч) рублей ежемесячно.

Ревизионная комиссия

Решением годового общего собрания акционеров в новый состав Ревизионной комиссии был переизбран один член предыдущего состава — Галкин Д.Ю. В новый состав Ревизионной комиссии также вошли: Галимов Н.А., Шаромова В.В., Кальмаев П.С., Ядренников А.С.

Галимов Николай Анасович — председатель Ревизионной комиссии, и.о. директора департамента программ развития Министерства транспорта Российской Федерации.

Родился в 1972 году, окончил Российскую экономическую академию им. Г.В. Плеханова и Академию труда и социальных отношений. В 2003–2004 гг. — начальник отдела управления налоговой задолженности Министерства по налогам и сборам Российской Федерации. Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.

Галкин Дмитрий Юрьевич — начальник службы внутреннего аудита ОАО «Аэрофлот».

Родился в 1963 году, окончил Московский институт управления им. С. Орджоникидзе. В 1988–2002 гг. — экономист, ведущий экономист, начальник отдела, заместитель начальника контрольно-ревизионной службы ОАО «Аэрофлот». Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,0000034%.

Кальмаев Павел Сергеевич — заместитель начальника отдела департамента имущественных и земельных отношений Минэкономразвития России.

Родился в 1983 году, окончил Финансовую академию при Правительстве Российской Федерации. В 2002–2004 гг. — помощник специалиста, специалист отдела ООО «Европейский расчетный банк». В 2004–2007 гг. — специалист I категории, ведущий специалист, консультант, советник, ведущий советник отдела департамента имущественных и земельных отношений, экономики природопользования Минэкономразвития России.

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.

Шаромова Виктория Викторовна — начальник управления финансов, бухгалтерского учета и отчетности Федерального агентства воздушного транспорта.

Родилась в 1964 году, окончила Казахский государственный университет.

В 2000–2004 гг. — начальник отдела департамента Минфина России и в 2004–2006 годах — директор, заместитель директора по экономике и финансам ОАО «Финансовая лизинговая компания».

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.

Ядренников Александр Сергеевич — советник управления имущества организаций коммерческого сектора Федерального агентства по управлению федеральным имуществом.

Родился в 1974 году, окончил Московский государственный авиационный институт.

В 2002–2004 гг. — ведущий специалист, главный специалист управления имущества транспорта и связи Минимущества России. С 2004-го по 2005 год — главный специалист, консультант отдела управления имущества организаций коммерческого сектора Федерального агентства по управлению федеральным имуществом.

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.

Отчет о работе Ревизионной комиссии

За истекший период Ревизионная комиссия провела 3 заседания, на которых были проанализированы результаты проведенных проверок и ревизий за 2007 год, исполнение рекомендаций комиссии по результатам работы за предшествующий отчетный период.

В соответствии с Положением о ревизионной комиссии проведена ревизия сведений, включаемых в годовую бухгалтерскую отчетность, счет прибылей и убытков и иных документов, которые предназначены для представления годовому собранию акционеров. На своем заседании 4 апреля 2008 года комиссия

рассмотрела и утвердила соответствующее заключение по результатам этой работы. Заключение содержит анализ баланса, анализ финансовых результатов. Кроме того, в нем содержится информация о выполнении рекомендаций Ревизионной комиссии за 2006 год и рекомендации по результатам проверки отчетности за 2007 год.

Заключение является положительным, Ревизионная комиссия выражает мнение о достоверности отчетности в целом и не имеет существенных оснований для неподтверждения данных, содержащихся в бухгалтерском балансе и отчете о прибылях и убытках ОАО «Аэрофлот» по состоянию на 31 декабря 2007 года.

Вознаграждение членам Ревизионной комиссии

В 2007 году ни заработная плата, ни какое-либо иное материальное вознаграждение членам Ревизионной комиссии не были предусмотрены и не выплачивались.

Внутренний аудит

Внутренний аудит компании осуществляется Службой внутреннего аудита, которая создана в соответствии с решением Совета директоров Общества в ноябре 1999 года. Для соблюдения стандартов и рекомендаций в области корпоративного управления в июне 2005 года Положение о службе внутреннего аудита утверждено решением Совета директоров.

Основной задачей службы является проверка системы внутреннего контроля на предмет ее эффективности и соответствия размерам и характеру деятельности Общества. Эта задача выполняется посредством аудита и диагностики производственно-финансовых процессов, проверок структурных подразделений и представительств Общества, бухгалтерской отчетности и оперативно-технологической документации, включая специальные расследования отдельных случаев.

В 2007 году Службой проведено 37 проверок (ревизий) с оформлением соответствующих заключений (актов). Работа проводилась на основании квартальных планов, утвержденных Генеральным директором. Проверки проведены по различным аспектам деятельности компании. По существу проведенных проверок на основании распоряжения Генерального директора реализованы предложения Службы, направленные на повышение эффективности существующей системы внутреннего контроля и совершаемых хозяйственных операций.

На конец 2007 года фактическая численность службы составляла 18 человек.

Внешний аудит

Аудит финансовой отчетности ОАО «Аэрофлот» за 2007 год осуществлялся:

- в соответствии с российскими стандартами бухгалтерского учета — ЗАО «Эйч Эл Би «Внешаудит»;
- в соответствии с международными стандартами финансовой отчетности — ЗАО «КПМГ».

Информационная политика

Растущая конкуренция на рынке авиаперевозок, в которой участвуют как российские, так и зарубежные авиакомпании, необходимость привлечения инвестиций и развитие процессов консолидации в отрасли — все эти факторы придают особую важность формированию деловой репутации компании, в том числе — повышению информационной прозрачности деятельности ОАО «Аэрофлот» и развитию информационного взаимодействия с акционерами. В компании утверждено «Положение о корпоративной информационной политике ОАО «Аэрофлот» — регламентирующий документ, в котором закреплены приоритеты и стандарты информационной деятельности компании по отношению к целевым аудиториям, а также определены перечень раскрываемой информации, каналы и сроки ее распространения.

Корпоративная информационная политика Аэрофлота строится в соответствии с российским законодательством, при этом учитываются все современные тенденции в области раскрытия информации. Основные принципы коммуникационной политики:

- регулярность и оперативность предоставления информации;
- доступность для всех акционеров и других заинтересованных лиц;
- достоверность и полнота;
- разумный баланс между открытостью и соблюдением коммерческих интересов компании.

Применяя перечисленные принципы, Аэрофлот пользуется всем спектром существующих информационных инструментов, выбирая в каждом конкретном случае оптимальный формат. На постоянной основе выпускаются пресс-релизы о деятельности компании, регулярно проводятся пресс-конференции, брифинги и встречи руководства с представителями инвестиционного сообщества, организуются и другие мероприятия. Кроме того, в рамках требований законодательства осуществляется своевременное раскрытие информации о существенных фактах в деятельности Общества.

Наиболее полно и подробно информация о компании представлена на корпоративных сайтах www.aeroflot.ru и www.aeroflot.aero.



Погрузка багажа и груза на борт самолета Ил-86

Олимпиада-80 в Москве



1980-е годы

В 1980 году АЭРОФЛОТ был назначен Генеральным перевозчиком участников и гостей XXII Олимпийских игр, проходивших в Москве.

6 мая 1980 года состоялось официальное открытие нового международного аэровокзального комплекса «Шереметьево-2».

В 1981 году начались регулярные полеты широкофюзеляжных самолетов Ил-86.

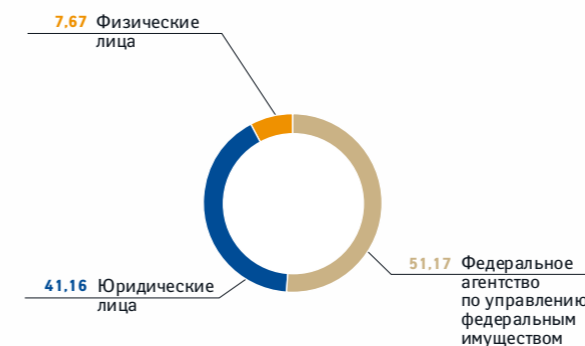
АКЦИОНЕРАМ И ИНВЕСТОРАМ

Акционерный капитал

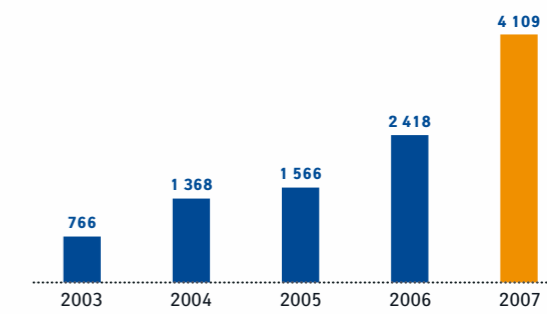
Уставный капитал ОАО «Аэрофлот» составляет 1 110 616 299 руб. Он разделен на 1 110 616 299 обыкновенных именных акций номинальной стоимостью 1 руб. Количество объявленных акций, определенное в Уставе, — 250 млн штук.

По состоянию на 31 декабря 2007 года общее количество акционеров ОАО «Аэрофлот» составило 11 340 лиц.

Структура акционерного капитала на 31 декабря 2007 года, %



Капитализация на конец года, млн долл. США



Крупнейшие держатели акций ОАО «Аэрофлот» на 31 декабря 2007 года

Держатели	Статус	Общее количество акций, шт.	Доля в акционерном капитале, %
Юридические лица (всего — 32), в том числе:		1 025 205 348	92,33
Российская Федерация (в лице Федерального агентства по управлению Федеральным имуществом)	Владелец	568 335 339	51,17
Закрытое акционерное общество «Депозитарно-клиринговая компания»	Номинальный держатель	363 452 857	32,73
Некоммерческое партнерство «Национальный депозитарный центр»	Номинальный держатель	37 869 462	3,41
ООО «Дойче Банк»	Номинальный держатель	28 302 200	2,55
ООО Коммерческий Банк «Дж. П. Морган Банк Интернешнл»	Номинальный держатель	10 387 061	0,94
ЗАО «ИНГ банк (Евразия) ЗАО»	Номинальный держатель	8 105 696	0,73
ЗАО «Райффайзенбанк Австрия»	Номинальный держатель	5 064 700	0,46
ЗАО Коммерческий банк «Ситибанк»	Номинальный держатель	2 185 753	0,20
Акционерный коммерческий банк «Росбанк»	Номинальный держатель	1 502 280	0,14
Физические лица (всего — 11 308)			7,67

Основными торговыми площадками для ценных бумаг ОАО «Аэрофлот» являются:

- ОАО «Фондовая биржа РТС» (www.rts.ru) — котировальный лист А2, торговый тикер — AFLT и AFLTG;

- ЗАО «Фондовая биржа ММВБ» (www.micex.ru) — котировальный лист А1, торговый тикер — AFLT.

Акции Аэрофлота включены в индексы РТС и ММВБ.

В мае 2007 года состоялась торжественная церемония закладки капсулы в фундамент будущего офисного здания Аэрофлота. Современное шестизэтажное здание, расположенное на Международном шоссе,

станет первой достопримечательностью Москвы, которую увидят пассажиры на своем пути из аэропорта в столицу.



Ценные бумаги

Государственный регистрационный номер, дата регистрации	Вид, категория, тип	Количество размещенных акций, шт.	Номинальная стоимость акций, руб.
73-1 «п»-5142, 22.06.1995	Обыкновенные, именные, бездокументарные	3 164 149	1
1-02-00010-А, 05.04.1999	Обыкновенные, именные, бездокументарные	1 107 452 150	1
1-01-00010-А, 23.01.2004 (произведено объединение данных выпусков)	Обыкновенные, именные, бездокументарные	1 110 616 299	1

Основные показатели по акциям

		2007 г.	2006 г.	2005 г.	2004 г.	2003 г.
Цена, долл. США	макс.	3,73	2,35	1,73	1,23	0,69
	мин.	2,25	1,44	1,13	0,69	0,33

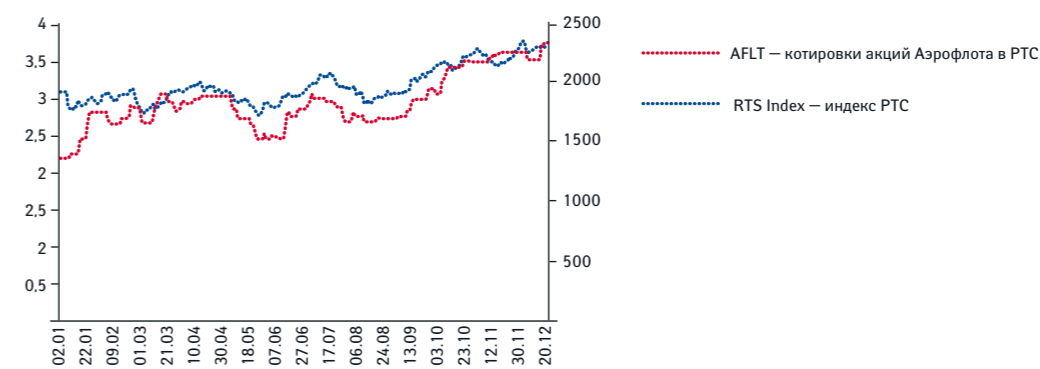
Объемы торгов

	Еженедельные, средние, долл. США*	Суммарно за год, долл. США	Всего сделок
РТС	197 000	9 832 000	249
ММВБ**	5 490 000	274 484 000	129 785
Всего	5 687 000	284 315 000	130 034

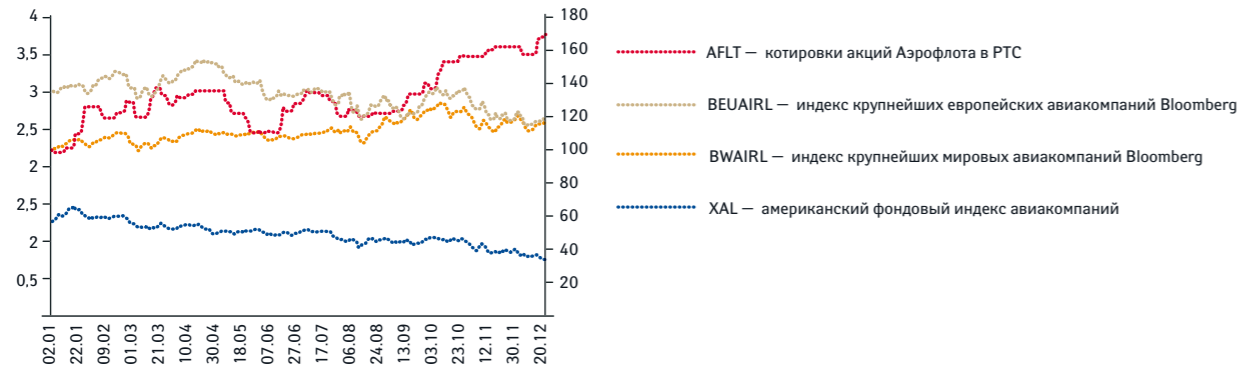
* 50 недель.

** По среднему номинальному курсу доллара США к рублю Центрального Банка России за 2007 год — 25,57 рубля/доллар.

Динамика котировок акций Аэрофлота в сравнении с индексом РТС в 2007 году



Динамика котировок акций Аэрофлота в сравнении с индексами авиаиндустрии в 2007 году



С целью повышения инвестиционной привлекательности и облегчения приобретения ценных бумаг компании иностранными инвесторами в 2000 году была инициирована программа выпуска компанией Bankers Trust Company депозитарных расписок первого уровня (ГДР) на акции ОАО «Аэрофлот». Функции банка-кастодиана (Custodian) по программе выполняет ООО «Дойче Банк».

В соответствии с депозитарным соглашением в ГДР может быть конвертировано до 20% от общего количества голосующих акций Аэрофлота. По состоянию на 31 декабря 2007 года в ГДР конвертировано 28 302 200 акций.

Характеристики ГДР

ГДР Reg S	ISIN NUMBER	CUSIP NUMBER
	US0077712075	007771207
ГДР 144A	ISIN NUMBER	CUSIP NUMBER
	US0077711085	007771108

Программа ГДР Аэрофлота предполагает конвертацию акций в депозитарные расписки и наоборот, исходя из соотношения 100 обыкновенных акций на одну ГДР. Выпуск ГДР осуществлен по правилу 144A и правилу S (для обращения в Европе и США) SEC. Расписки торгуются на третьем сегменте Франкфуртской фондовой биржи (входит в группу «Дойче Бёрзэ»).



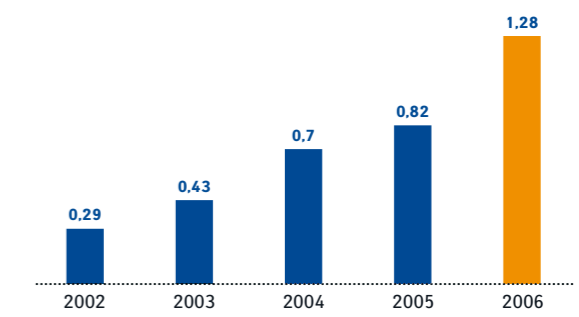
Дивидендная история

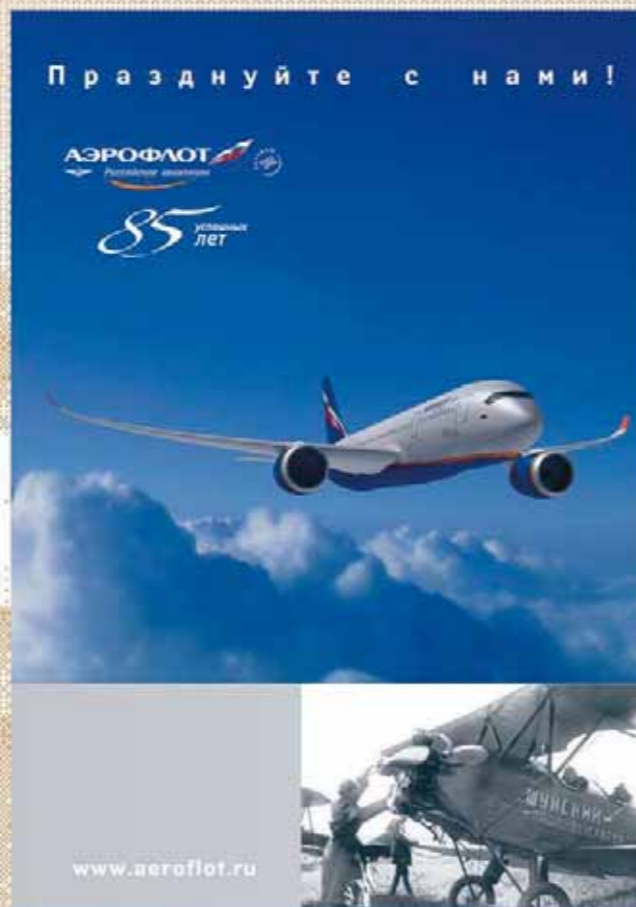
Дивидендный период	Общая начисленная сумма, руб.	Общая фактически выплаченная сумма, руб. ¹	Количество акций на дату составления списка	Размер дивидендов на 1 акцию, руб.
1996 г.	–	–	–	не выплачивались
1997 г.	8 796 334,42	7 236 632,55	3 164 149	2,78
1998 г.	9 107 054,00	8 333 365,32	1 110 616 299	0,0082
1999 г.	11 106 162,99	10 472 362,75	1 110 616 299	0,01
2000 г.	33 318 488,97	31 028 380,72	1 110 616 299	0,03
2001 г.	66 636 977,94	65 765 589,15	1 110 616 299	0,06
2002 г.	322 033 567,62	321 637 436,72	1 110 460 578 ²	0,29
2003 г.	485 316 700,00	456 798 944,80	1 110 616 299	0,4369
2004 г.	777 431 409,30	776 598 340,20	1 110 579 386 ³	0,70
2005 г.	910 893 155,00	909 472 982,19	1 110 616 299	0,82
2006 г.	1 429 363 200,00	1 414 660 626,89	1 110 616 299	1,287

¹ Причиной несовпадения начисленных и фактически выплаченных сумм является отсутствие в реестре акционеров эмитента действующих на дату выплат реквизитов акционера.
² 155 721 акция на момент закрытия реестра находилась на лицевом счете эмитента, и на них дивиденды не начислялись.
³ 36 913 акций на момент закрытия реестра находилась на лицевом счете эмитента, и на них дивиденды не начислялись.

Вопрос о выплате дивидендов за 2007 год Совет директоров Аэрофлота рассмотрел в апреле 2008 года. При этом рекомендации Росимущества предусматривают выплату дивидендов за 2007 год на уровне не ниже, чем за 2006 год, и в размере 25% от чистой прибыли компании.

Дивиденды на одну акцию, руб.





В 2005 году ОАО «Терминал» со 100-процентным участием Аэрофлота начало строительство терминала «Шереметьево-3»

В апреле 2006 года Аэрофлот вступил в международный авиационный альянс SkyTeam

В 2007 году Аэрофлот начал выпуск электронных билетов и продолжил работу по внедрению систем автоматической регистрации пассажиров в российских аэропортах

1990 – 2000-е годы

Рубеж веков для АЭРОФЛОТА стал периодом начала активных перемен, которые затронули практически все стороны деятельности компании. Принципиально новая стратегия АЭРОФЛОТА, принятая Советом директоров в 2000 году, потребовала от всего коллектива авиакомпании нового взгляда на современные тенденции развития авиационного бизнеса, переосмысления собственного положения на мировом и отечественном рынке. Она определила стратегическую цель — построение компании международного класса.

ФИНАНСОВЫЙ ОТЧЕТ

75

Мнение руководства о финансовой отчетности

Финансовая отчетность открытого акционерного общества «Аэрофлот — российские авиалинии» составлена в полном соответствии с законодательными и нормативными актами, действующими в Российской Федерации.

Руководство ОАО «Аэрофлот» несет полную ответственность за подготовку финансовой отчетности, которая достоверно отражает финансовые результаты, движение денежных средств и имущественное состояние Общества за 2007 год.

Финансовая отчетность ОАО «Аэрофлот» за отчетный год, оканчивающийся 31 декабря 2007 года, проверена Ревизионной комиссией ОАО «Аэрофлот» и аудиторской компанией — ЗАО «Эйч Эл Би Внешаудит».

Ревизионная комиссия и независимый аудитор осуществляют проверку финансовой отчетности в соответствии с законодательством и нормативными актами Российской Федерации и в рамках общепринятых аудиторских норм.

При проверке финансовой отчетности независимые аудиторы имеют доступ к необходимым документам с целью получения достаточных оснований для выражения мнения о соответствии финансовой отчетности требованиям действующего законодательства и отсутствии существенных искажений.

По результатам проведенных проверок руководству ОАО «Аэрофлот» были предоставлены соответствующие заключения, подтверждающие достоверность финансовой отчетности и соответствие порядка ведения бухгалтерского учета требованиям законодательства Российской Федерации.

Генеральный директор

В.М. Окулов

Главный бухгалтер

А.П. Трусов



Аудиторское заключение по финансовой (бухгалтерской) отчетности

Адресат: акционеры открытого акционерного общества «Аэрофлот — российские авиалинии».

Аудитор

Наименование: закрытое акционерное общество «Эйч Эл Би Внешаудит».

Местонахождение: 123610, г. Москва, Краснопресненская наб., д. 12, подъезд 3, офис 701 (тел. 967-0495 (многоканальный), факс 967-0497).

Государственная регистрация: зарегистрировано Московской регистрационной палатой 17 февраля 1992 г. свидетельство № 470.740. Внесено в Единый государственный реестр юридических лиц 14 января 2005 г. за основным государственным регистрационным номером 1027739314448.

Лицензия № Е 000548 от 25 июня 2002 г., выданная Минфином РФ. Срок действия лицензии продлен до 25 июня 2012 года.

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

76

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.

Мы провели аудит прилагаемой финансовой (бухгалтерской) отчетности открытого акционерного общества «Аэрофлот — российские авиалинии» за период с 1 января по 31 декабря 2007 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;
- 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 числовые показатели и раскрытие в финансовой (бухгалтерской) отчетности информации о финансово-хозяйственной деятельности аудируемого лица;
- оценку формы соблюдения принципов и правил бухгалтерского учета, применяемых при подготовке финансовой (бухгалтерской) отчетности;
- рассмотрение основных оценочных показателей, полученных руководством аудируемого лица при подготовке финансовой (бухгалтерской) отчетности;
- оценку представления финансовой (бухгалтерской) отчетности.

Мы полагаем, что проведенный аудит представляет 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 44 871 557 тыс. руб. отражает достоверно во всех существенных отношениях финансовое положение на 31 декабря 2007 г. и результаты его финансово-хозяйственной деятельности за период с 1 января по 31 декабря 2007 г. включительно в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации в части подготовки финансовой (бухгалтерской) отчетности.

77

Дата завершения аудита — 28 марта 2008 года.

Генеральный директор



Л.М. Митрофанов

Руководитель аудиторской проверки
(квалификационный аттестат Минфина РФ
№ К017612 от 25 июня 1998 г. (бессрочный))
на осуществление аудиторской деятельности
в области общего аудита)

М.А. Симанин

Агрегированный бухгалтерский баланс на 31 декабря 2007 года, млн руб.

№ п.п.	Наименование показателя	На начало года	На конец года
Актив			
1	Нематериальные активы	44	70
2	Основные средства	3 856	4 774
3	Незавершенное строительство	1 028	1 635
4	Долгосрочные финансовые вложения	5 778	4 802
5	Запасы	3 058	3 604
6	Дебиторская задолженность	17 511	27 699
7	Краткосрочные финансовые вложения	629	87
8	Денежные средства	4 218	1 790
9	Прочие активы	607	410
Баланс		36 729	44 871
Пассив			
1	Уставный капитал	1 111	1 111
2	Добавочный капитал	3 142	2 901
3	Резервный капитал	278	278
4	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток) прошлых лет	22 192	20 078
5	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток) отчетного года	0	6 074
6	Заемные средства	1 735	1 703
7	Кредиторская задолженность	7 397	12 465
8	Прочие пассивы	874	261
Баланс		36 729	44 871

Пояснения и комментарии к бухгалтерскому балансу (по состоянию на 31 декабря 2007 года)

Обществом была произведена переоценка активов и обязательств по состоянию на 1 января 2007 года в связи с приказом Минфина России от 27 ноября 2006 года № 154н «Об утверждении положения по бухгалтерскому учету «Учет активов и обязательств, стоимость которых выражена в иностранной валюте» (ПБУ 3/2006)», в соответствии с которым исключено понятие «суммовая разница», в результате чего входящие остатки по состоянию на 1 января 2007 года изменились по сравнению с данными на 31 декабря 2006 года по следующим строкам баланса:

- стр. 240 «Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)» — уменьшилась на 21 млн руб., в том числе:
 стр. 241 «покупатели и заказчики» — уменьшилась на 2 млн руб.;
 стр. 247 «прочие дебиторы» — уменьшилась на 19 млн руб.;
- стр. 471 «Нераспределенная прибыль прошлых лет» — уменьшилась на 20 млн руб.;
- стр. 620 «Кредиторская задолженность» — уменьшилась на 1 млн руб., в том числе:
 стр. 621 «поставщики и подрядчики» — уменьшилась на 1 млн руб.

Обществом было принято решение о переходе с 1 января 2007 года с метода учета доходов от реализации авиационных перевозок по факту выписки перевозочных документов на метод учета доходов по факту совершения перевозки, что вызвано требованиями к ведению бухгалтерского учета и обусловлено подготовленными техническими возможностями обеспечения такого перехода.

1. Нематериальные активы — 70 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 — 4 774 млн руб. Представляют собой первоначальную стоимость воздушных судов, авиадвигателей, зданий, машин и оборудования и других объектов основных средств за минусом начисленного износа. Увеличение по сравнению с 1 января 2007 года составило 918 млн руб. Основное увеличение основных средств объясняется приобретением офисов филиала в Сочи, в представительствах в Екатеринбурге, Бишкеке, вводом в эксплуатацию здания тренажерного комплекса «Вода-Суша». Были приобретены спецмашины и оборудование для наземного обеспечения и тренажеров. Проведена модернизация воздушных судов и приобретен планер Ту-154М.
3. Незавершенное строительство — 1 635 млн руб. Представляет собой не введенные в эксплуатацию объекты основных средств и нематериальных активов. Увеличение по сравнению с 1 января 2007 года составило 607 млн руб. за счет вложений в строительство нового офиса.
4. Долгосрочные финансовые вложения — 4 802 млн руб. Снизились по сравнению с 1 января 2007 года на 976 млн руб. Уменьшение долгосрочных финансовых вложений в 2007 году вызвано продажей Внешэкономбанку и Внешторгбанку акций ОАО «Терминал» на сумму 1 708 млн руб. В отчетном периоде осуществлен выкуп допэмиссий акций ОАО СК «Москва» на 135 млн руб. и ЗАО «Шеротель» на 398 млн руб.
5. Запасы — 3 604 млн руб., в том числе:
 - сырье, материалы и другие аналогичные ценности — 3 074 млн руб., рост по сравнению с 1 января 2007 года на 546 млн руб. в основном обусловлен пополнением запасов запчастей и материалов для воздушных судов и авиационных двигателей российского и иностранного производства;

- расходы будущих периодов — 530 млн руб., существенные изменения отсутствуют.
6. Дебиторская задолженность — 27 699 млн руб., выросла на 10 188 млн руб. В данную сумму задолженности входит дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты, и дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты. Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты) — 3 038 млн руб., представляет собой авансовые платежи компаниям Airbus S.A.S., The Boeing Company, ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» в счет финансовой аренды новых воздушных судов. Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты) — 24 661 млн руб. Наибольший удельный вес в краткосрочной дебиторской задолженности по состоянию на 31 декабря 2007 года имеют:
 - задолженность покупателей и заказчиков — 9 734 млн руб., задолженность выросла по сравнению с 1 января 2007 года на 4 040 млн руб. в связи с ростом задолженности по расчетам с агентами по пассажирским перевозкам, расчетам с иностранными авиакомпаниями, расчетам с авиакомпаниями Российской Федерации и другими российскими организациями по авиаперевозкам, расчетам с прочими покупателями и заказчиками, при снижении задолженности расчетов с фирмами.

Расчеты с агентами по пассажирским перевозкам выросли на 187 млн руб. за счет начала работы новых агентов, увеличения количества корпоративных клиентов, увеличения количества рейсов и пассажирооборота. Расчеты с авиакомпаниями Российской Федерации и другими российскими организациями по авиаперевозкам выросли на 164 млн руб. Расчеты с иностранными и российскими авиакомпаниями выросли на 3 846 млн руб., что обусловлено изменением Учетной политики в части методики отражения расчетов и задолженностью по фрахту грузовых емкостей на пассажирских воздушных судах;

- задолженность бюджета по налогам и сборам — 4 941 млн руб., выросла на 2 729 млн руб. за счет предъявления сумм НДС, уплаченных таможене по ввезенным воздушным судам иностранного производства, и перерасчетами НДС за предыдущие периоды;

- задолженность по авансам выданным — 1 966 млн руб., снизилась по сравнению с 1 января 2007 года на 672 млн руб., в основном за счет переноса задолженностей в сумме 1 299 млн руб. в строку баланса «дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты». Помимо этого возросли авансовые платежи ОАО «Московская объединенная электросетевая компания» на 415 млн руб., ЗАО «Фирма МЭБЕ» на 265 млн руб. за услуги по строительству и энергообеспечению офиса;
 - прочие дебиторы — 7 812 млн руб., задолженность увеличилась по сравнению с 1 января 2007 года на 973 млн руб. в основном за счет расчетов по претензиям и задолженности арендодателей воздушных судов по возмещаемым расходам за ремонт авиационных двигателей и ВСУ.
7. Краткосрочные финансовые вложения — 87 млн руб. Представляют собой векселя и другие финансовые вложения со сроком погашения менее 12 месяцев. Вложения уменьшились на 542 млн руб. в связи с возвратом Обществу срочных депозитов на сумму 500 млн руб. и погашением векселей.
 8. Денежные средства — 1 790 млн руб., уменьшились по сравнению с 1 января 2007 года на 2 428 млн руб., что связано в основном с произведенными в 2007 году предпоставочными платежами за воздушные суда компаниям Airbus S.A.S. и The Boeing Company.
 9. Прочие активы — 410 млн руб., в основном представляют собой сумму исчисленного налога на добавленную стоимость по полученным, но еще не оплаченным материальным ценностям и услугам (181 млн руб.), а также отложенные налоговые активы (216 млн руб.).
 10. Уставный капитал — 1 111 млн руб. — остался без изменения.
 11. Добавочный капитал — 2 901 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 241 млн руб. в результате выбытия основных средств, ранее подвергшихся переоценке.
 12. Резервный капитал — 278 млн руб. Создан согласно решению Собрания акционеров по итогам работы Общества в 2002 году в соответствии с учредительными документами.

13. Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток) прошлых лет — 20 078 млн руб. Представляет собой прибыль прошлых лет, полученную Обществом до 2007 года и распределенную собраниями акционеров, и суммы переоценки объектов учета в соответствии с законодательством в размере 260 млн руб.
14. Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток) отчетного года — 6 074 млн руб. Представляет собой прибыль, полученную по итогам работы за 2007 год.
15. Заемные средства — 1 703 млн руб. Представляют собой остаток банковских кредитов (включая проценты за пользование заемными средствами), полученных в рублях.
16. Кредиторская задолженность — 12 465 млн руб. Структура кредиторской задолженности:
 - задолженность перед поставщиками и подрядчиками — 6 295 млн руб., задолженность выросла по сравнению с 1 января 2007 на 894 млн руб. в основном за счет увеличения задолженности по расчетам с авиакомпаниями на 1 191 млн руб., которое объясняется переходом Общества в 2007 году на учет доходов по полетным купонам. Задолженность представляет собой объем невыставленных счетов иностранными и российскими авиакомпаниями по проданным ОАО «Аэрофлот» и агентами Общества билетам на рейсы других авиакомпаний;
 - задолженность перед персоналом организации — 336 млн руб., задолженность увеличилась на 63 млн руб. в связи с повышением окладов с 1 октября 2007, представляет собой текущую задолженность по заработной плате, начисленную за вторую половину декабря 2007 г. и выплаченную в январе 2008 г.;
 - задолженность перед государственными внебюджетными фондами — 57 млн руб., задолженность выросла на 25 млн руб., что связано с увеличением задолженности по ЕСН и по дополнительному страхованию летного состава за счет увеличения должностных окладов;
 - задолженность перед бюджетом — 147 млн руб., рост по сравнению с 1 января 2007 на 38 млн руб. обусловлен начислением налога на прибыль по уточненным декларациям за 2005–2006 г.;
 - задолженность по авансам полученным — 5 291 млн руб., увеличение по сравнению с 1 января 2007 на 4 829 млн руб. связано с переходом на учет выручки по полетным купонам. Задолженность перед пассажирами по проданным, но не осуществленным перевозкам на конец 2007 года составила 4 756 млн руб.;

- задолженность перед прочими кредиторами — 319 млн руб., уменьшилась по сравнению с 1 января 2007 года на 801 млн руб., в основном в связи с выкупом Внешэкономбанком акций ОАО «Терминал» на сумму 774 млн руб.;
- задолженность перед участниками (учредителями) по выплате дивидендов — 20 млн руб., увеличилась на 10 млн руб. Представляет собой остаток невыплаченных дивидендов акционерам ОАО «Аэрофлот» за предыдущие годы.

17. Прочие пассивы — 261 млн руб., включают в себя:
 - отложенные налоговые обязательства — 89 млн руб.;
 - доходы будущих периодов — 172 млн руб., представляют собой остаточную стоимость безвозмездно полученных основных средств, программного обеспечения для обработки полетной информации ВС, запасных частей.

Агрегированный отчет о прибылях и убытках за январь–декабрь 2007 года, млн руб.

Показатели	2007 г.	2006 г.
Доходы		
Выручка от основной деятельности, в том числе:		
Реализация пассажирских перевозок	77 095	71 353
Реализация грузопочтовых перевозок	60 251	54 769
Прочая реализация	3 375	6 853
	13 469	9 731
Другие доходы		
Проценты к получению	109	180
Доходы от участия в других организациях	283	208
Прочие доходы	14 367	10 271
Расходы		
Себестоимость реализованных работ, услуг	61 461	57 608
Коммерческие расходы	4 983	3 895
Управленческие расходы	2 927	2 250
Проценты к уплате	79	157
Прочие расходы	11 657	6 670
Чистая прибыль отчетного года	6 074	7 981

Финансовые результаты

Доходы от авиаперевозок и выполненных услуг

В 2007 году доходы авиакомпании от эксплуатационной деятельности были сформированы на 78,2% от пассажирских авиаперевозок, на 4,4% — от грузо-почтовых, на 11% — от поступлений по коммерческим соглашениям с иностранными авиакомпаниями по совместной эксплуатации авиалиний, от прочей деятельности — на 6,4% и составили в целом 77 094,9 млн руб. с приростом к уровню 2006 года на 8,1% (+5 741,9 млн руб.).

С 2007 года изменена Учетная политика Аэрофлота, предусматривающая отражение доходов в бухгалтерском учете по факту перевозки пассажиров (в 2006 году — по факту продажи), следствием чего стало исключение из суммы фактических доходов 2007 года суммы денежных средств, поступивших в 2006 году и учтенных в составе выручки от реализации 2006 года на сумму 2 652 млн руб. Кроме того, выручка по купленным, но неиспользованным билетам отнесена не к доходам от перевозок, а к прочим доходам от эксплуатационной деятельности в сумме 1 468 млн руб.

Доходы от пассажирских перевозок возросли по сравнению с предыдущим годом на 10,0% и составили 60 251 млн руб. Прирост доходов произошел как за счет увеличения объемов перевозок пассажиров, так и роста доходности.

Доходы на международных воздушных линиях составили 47 176 млн руб., что на 6,3% выше уровня 2006 года, и обеспечили 78,3% общего объема доходов пассажирских перевозок.

Доходы на внутренних воздушных линиях увеличились на 26,1% и составили 13 075 млн руб., или 21,7% от общего объема доходов от пассажирских перевозок.

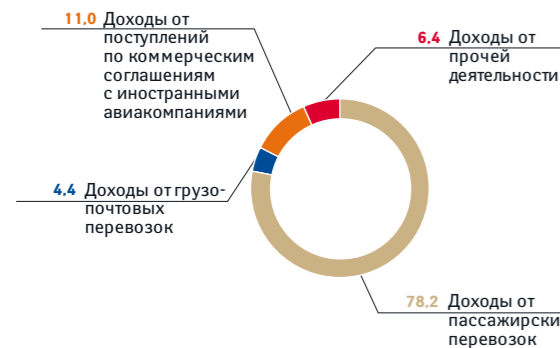
Доходность регулярных пассажирских перевозок в 2007 году по сравнению с 2006 годом возросла по всем направлениям (по Африке и Ближнему и Среднему Востоку +28,5%, СНГ и Балтии + 23,0%, Юго-Восточной Азии +22,9%, России +20,7%, Японии +17,9%, Америке +17,1%, Европе +11,6%).

Доходы от перевозок грузов и почты уменьшились в два раза и составили 3 375 млн руб. вследствие передачи основных объемов грузовых перевозок во вновь образованную грузовую дочернюю авиакомпанию ЗАО «Аэрофлот-Карго».

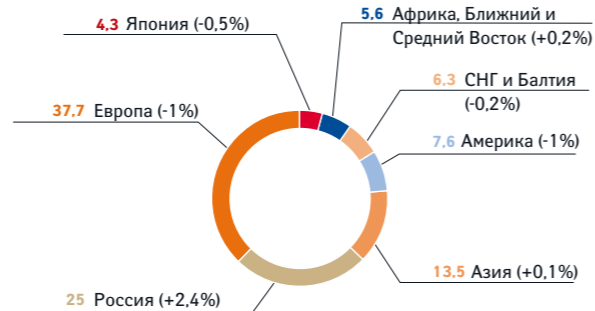
Доходы по коммерческим соглашениям с иностранными авиакомпаниями составили 8 526,6 млн руб., что на 11,3% выше уровня 2006 года. Увеличение доходов вызвано как изменением Учетной политики, так и увеличением частот и объемов перевозок по авиакомпаниям.

Доходы от прочей деятельности включают в себя доходы от оказания услуг по наземному обслуживанию в базовом аэропорту, услуг по заправке авиатопливом сторонних авиакомпаний, от сдачи помещений в аренду, оказания услуг по размещению информационно-рекламных материалов, комиссионных от беспослинной торговли на борту и прочих услуг, а также выручки от проданных, но неиспользованных пассажирами билетов, которая начиная с 2007 года включена в прочие доходы от эксплуатационной деятельности. В 2007 году доходы от прочей деятельности составили 4 942,3 млн руб. с ростом в 2,4 раза по отношению к 2006 году.

Структура доходов от эксплуатационной деятельности за 2007 год, %



Структура доходов от регулярных пассажирских перевозок по регионам за 2007 год (+/- к 2006 году)



Доходы от эксплуатационной деятельности, млн руб.

	2007 г.	2006 г.	+/-	Изменения, %
Доходы от пассажирских перевозок	60 251,0	54 769,0	5 482,0	110,0
в т. ч. международные перевозки	47 175,9	44 398,7	2 777,2	106,3
внутренние перевозки	13 075,1	10 370,3	2 704,8	126,1
Доходы от грузопочтовых перевозок	3 375,0	6 853,3	-3 478,3	49,2
Доходы по коммерческим соглашениям с иностранными авиакомпаниями	8 526,6	7 659,2	867,4	111,3
Доходы от прочей деятельности	4 942,3	2 071,5	2 870,8	в 2,4 раза
Всего доходы от эксплуатационной деятельности	77 094,9	71 353,0	5 741,9	108,1

Расходы от эксплуатационной деятельности

Расходы авиакомпании от эксплуатационной деятельности за 2007 год составили 69 370,8 млн рублей и возросли к 2006 году на 5 617,7 млн руб. (+8,8%). Доля расходов в российских рублях составила 63,0% (43 702,0 млн руб.), в валюте — 37,0% (1 006,2 млн долл. США, или 25 668,8 млн в руб. эквиваленте).

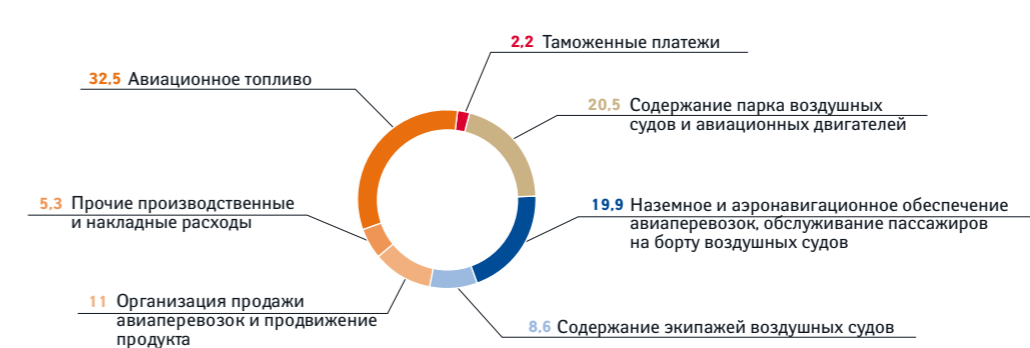
Основное влияние на снижение расходов или темпов их прироста по отдельным статьям затрат по сравнению с 2006 годом оказали вывод из эксплуатации самолетов Ил-86 и передача грузовых самолетов DC-10-40F в дочернюю авиакомпанию «Аэрофлот-Карго».

Наибольший удельный вес в структуре эксплуатационных расходов за 2007 год имеют три основные группы затрат, а именно:

- авиатопливо — 32,5% (снижение к 2006 году — на 3,2%);
- содержание парка воздушных судов и авиадвигателей — 20,5% (снижение к 2006 году составило 0,5%);
- наземное и аэронавигационное обеспечение авиаперевозок, обслуживание пассажиров в аэропорту и на борту воздушного судна — 19,9% (снижение к 2006 году составило 0,4%).

На изменение структуры расходов в 2007 году основное влияние, кроме вышеуказанных, оказали: увеличение расходов по таможенным платежам по поступающему иностранному парку воздушных судов; рост цен на аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, увеличение объема перевозок пассажиров, рост продаж авиаперевозок и, как следствие, рост затрат на продажу и продвижение продукта.

Структура эксплуатационных расходов в 2007 году по основным группам затрат, %



Расходы от эксплуатационной деятельности, млн руб.

	2007 г.	2006 г.	+/-	Изменения, %
1. Авиационное топливо	22 544,5	22 737,6	-193,1	99,2
2. Таможенные платежи	1 506,5	267,3	1 239,2	563,6
3. Содержание парка воздушных судов и авиационных двигателей (капитальный и текущий ремонт, техническое обслуживание, страхование, амортизация воздушных судов и авиационных двигателей и др.)	14 217,4	13 410,9	806,5	106,0
4. Содержание экипажей воздушных судов (оплата труда с отчислениями, расходы на обучение, медицинское обслуживание, форма, страхование летного состава и др.)	5 953,1	5 090,4	862,7	116,9
5. Обслуживание пассажиров на борту воздушных судов, наземное обеспечение перевозок, аэронавигационное обеспечение	13 815,4	12 974,2	841,2	106,5
6. Организация продажи авиаперевозок и продвижение продукта (реклама)	7 605,9	6 209,7	1 396,1	122,5
7. Прочие производственные и накладные расходы	3 728,0	3 063,0	665,0	121,7
Итого	69 370,8	63 753,2	5 617,7	108,8

Продолжающийся рост цен на авиакеросин привел к увеличению расходов авиакомпания в 2007 году на сумму 433,6 млн руб. Однако в результате проведения в течение года комплекса мероприятий по сокращению физического расхода топлива и обеспечению более низких цен, а также в результате изменения структуры парка воздушных судов общие суммарные расходы по данному направлению снизились к 2006 году на 193,1 млн руб.

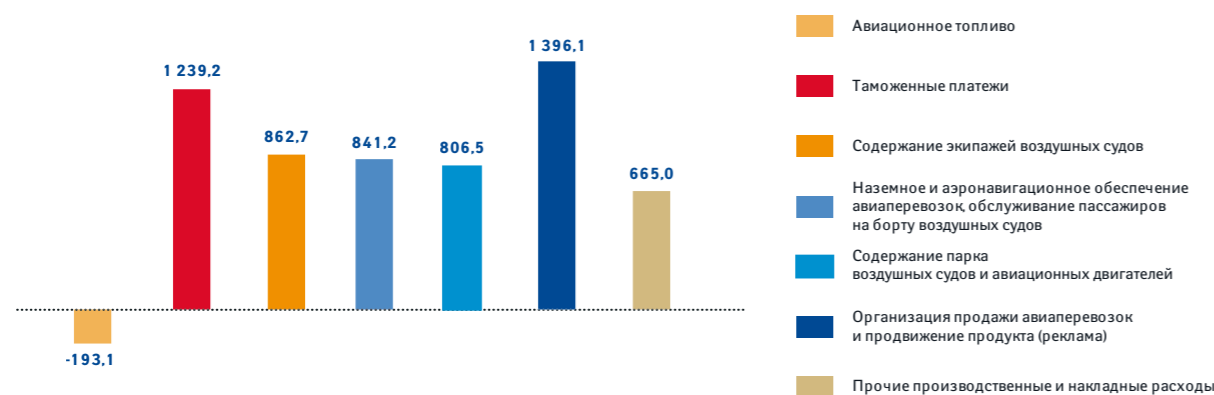
Расходы на содержание парка воздушных судов и авиадвигателей по сравнению с 2006 годом увеличились на 806,5 млн руб., или на +6%, за счет роста цен на работы/услуги авиаремонтных предприятий, а также увеличения налета часов и, как следствие,

увеличения затрат на поддержание авиатехники в исправном состоянии.

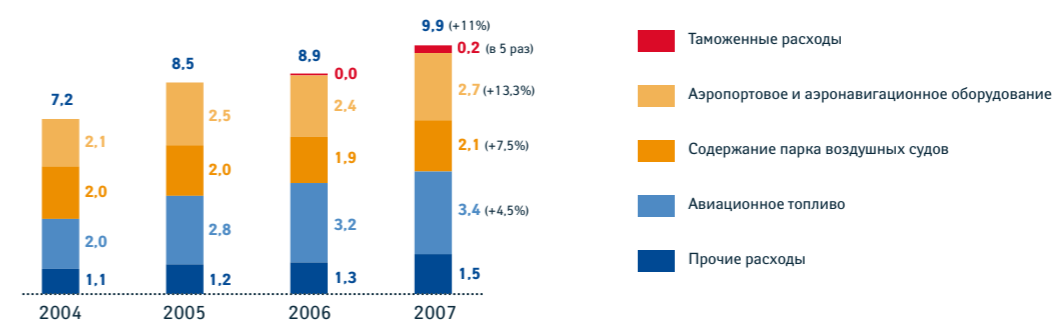
Рост цен на аэропортовое обслуживание, обеспечение авиационной безопасности в аэропортах Российской Федерации и за рубежом, а также значительное увеличение с 1 ноября 2006 года цен за аэронавигационное обслуживание (на территории Российской Федерации на 90% и в зоне аэродрома в среднем в 3 раза) привели к увеличению расходов авиакомпании по данному блоку затрат по сравнению с 2006 годом на 841,2 млн руб., или +6,5%.

Увеличение расходов авиакомпании на содержание летных и cabinных экипажей произошло в среднем

Изменения в структуре эксплуатационных расходов в 2007 году по отношению к 2006 году, млн руб.



Удельные расходы на пассажирскую авиаперевозку, центы/пкм



на 16,9%. Основными причинами данного превышения явились увеличение налета часов данной категории работников, изменение системы оплаты труда, введение в эксплуатацию собственного тренажерного центра.

Значительный рост пассажирских авиаперевозок отразился на увеличении затрат авиакомпании на продажу перевозок и продвижение продукта (+22,2%).

Таможенные платежи на вновь ввозимые воздушные суда западного производства, которые авиакомпания осуществляет с 2006 года, увеличили расходы на сумму 1 239,2 млн руб.

Увеличение объема работ и расширение присутствия авиакомпании в других географических регионах привело к увеличению прочих производственных и накладных расходов на сумму 665,0 млн руб.

Финансовые результаты

В результате эксплуатационной деятельности в 2007 году Аэрофлот получил прибыль в размере 7 724,1 млн руб. с ростом к 2006 году на 124,2 млн руб., или на 1,6%. Эксплуатационные доходы составили 77 094,9 млн руб., что на 5 741,8 млн руб., или на 8,1% выше 2006 года, расходы от эксплуатационной деятельности возросли к уровню 2006 года на 5 617,7 млн руб., или 8,8%, и составили 69 370,8 млн руб.

В результате внереализационной деятельности и прочих операций компания получила прибыль в размере 3 023,8 млн руб., что на 21,1% ниже уровня 2006 года.

Прибыль до налогообложения в 2007 году уменьшилась на 6,0% и составила 10 747,9 млн руб. Чистая прибыль уменьшилась на 23,9% и составила 6 074,4 млн руб.

Обзор финансовых результатов, тыс. руб.

	2007 г.	2006 г.	+ / -	Изменения (%)
Доходы от эксплуатационной деятельности	77 094 885	71 353 046	5 741 839	108,1
Расходы от эксплуатационной деятельности	69 370 802	63 753 150	5 617 652	108,8
Результат от эксплуатационной деятельности	7 724 083	7 599 896	124 187	101,6
Результат от внереализационной деятельности и прочих операций	3 023 810	3 832 737	-808 927	78,9
Прибыль до налогообложения	10 747 893	11 432 633	-684 740	94,0
Отложенные налоговые активы/обязательства, налог на прибыль и иные налоговые платежи	4 673 524	3 451 287	1 222 237	135,4
Чистая прибыль	6 074 369	7 981 346	-1 906 977	76,1

Результат от внебюджетной деятельности и прочих операций

За 2007 год от внебюджетной деятельности и прочих операций получена прибыль в размере 3 023,8 млн руб., что меньше уровня 2006 года на 808,9 млн руб. в основном за счет отражения в 2007 году в убытках прошлых лет счетов, предъявленных российскими и иностранными авиакомпаниями за перевозки, осуществленные ими в 2007 году, по проданным Аэрофлотом авиабилетам в 2006 году, в связи с изменением учетной политики компании.

Капитальные вложения

В 2007 году капитальные вложения составили 2 345,9 млн руб. В общем объеме капитальных вложений наибольший удельный вес составляют: приобретение, строительство, модернизация зданий, сооружений и передаточных устройств — 37,2%, приобретение транспортных средств — 18,0%, приобретение машин и оборудования — 17,9%, приобретение и модернизация воздушных судов — 13,3%, приобретение форменного обмундирования и спецодежды — 3,9%, приобретение вычислительной и организационной техники — 3,8%.

В отчетном году были инвестированы средства в приобретение, строительство, модернизацию зданий, сооружений и передаточных устройств на общую сумму 872,2 млн рублей, в том числе в строительство нового офисного комплекса авиакомпании, оборудование производственных зданий новыми комплексными системами безопасности, охранно-пожарной сигнализацией, а также в приобретение офисных помещений для представительств авиакомпании в городах Екатеринбург и Сочи.

В рамках комплексного плана мероприятий по экономии физического расхода авиакеросина в 2007 году завершены работы на парке самолетов Ту-154М по замене полов на новые из облегченных материалов (11 воздушных судов) и установке концевых обтекателей крыла (8 воздушных судов); также проводились работы по доработке системы предупреждения столкновения в воздухе (TCAS) и установке комплексной информационной системы сигнализации (КИСС) на самолетах Ил-96-300. В целом вложения на эти цели составили 312,0 млн руб.

С целью повышения производительности труда и качества наземного и технического обслуживания самолетов в аэропорту были произведены инвестиции на замену изношенного и закупку нового оборудования (перронные автобусы, контейнеропогрузчики,

установки для мойки воздушных судов, спецмашины для заправки воздушных судов питьевой водой, самоходные подъемные вышки для проведения техобслуживания и др.); также производилась модернизация и приобретение оборудования для тренажерного комплекса (в т. ч. приобретение тренажера FMTD, трапов-плотов для тренажера Boeing 767 для аварийно-спасательной подготовки, модернизация тренажеров Ил-96-300 и Ту-154М и др.). В целом вложения на эти цели составили 490,5 млн руб.

Вложения на развитие корпоративных информационных технологий (на приобретение и модернизацию вычислительной и организационной техники) составили 88,2 млн руб.

Среди прочих капитальных затрат наиболее крупными являются: приобретение форменной и спецодежды (92,3 млн руб), приобретение исключительных авторских прав на программное обеспечение, а также приобретение прочих нематериальных активов (36,5 млн руб).

Заемные средства

Кредитный портфель компании в 2007 года состоял из краткосрочных двусторонних кредитных линий, а также кредита, синдицированного банками Calyon, Natexis Transport Finance и Natexis Banques Populaires, сроком на 1,5 года, организованного для уплаты авансовых платежей по сделке приобретения семи воздушных судов Airbus A321, обязательства по которому были досрочно погашены в начале года.

В течение 2007 года объем действующих краткосрочных кредитных линий банков-контрагентов был увеличен, при этом размер банковской маржи существенно снижен. В октябре 2007 года со Сбербанком России был заключен договор об открытии возобновляемой кредитной линии с лимитом 1,7 млрд руб. сроком на 1 год для финансирования текущей деятельности авиакомпании. Условия заключенного договора позволяют компании воспользоваться кредитными ресурсами Сбербанка России на выгодных условиях, предлагаемых банком только заемщикам категории VIP. Компания продолжает практику использования револьверных кредитных линий без предоставления обеспечения как с плавающей, так и с фиксированной процентными ставками. В кредитных договорах с плавающей процентной ставкой предусмотрена градация размера банковской маржи в зависимости от срока использования денежных средств в рамках каждого договора. Подобное структурирование кредитного портфеля позволяет наиболее оптимально и эффективно осуществлять кредитование авиакомпании в зависимости от ситуации на финансовом рынке.

Общая сумма процентных выплат в 2007 году составила 3,2 млн долл. США вместо запланированных 9 млн долл. США, тогда как в 2006 году расходы по обслуживанию портфеля заемных ресурсов составили 5,6 млн долл. США.

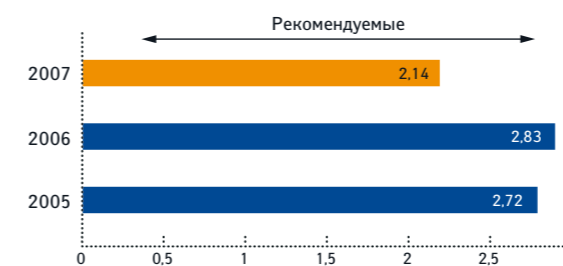
С целью снижения расходов по обслуживанию долговых обязательств проводится постоянный анализ текущего состояния рынка корпоративного заимствования и работа по структурированию и сокращению уровня банковской маржи. Так, в 2007 году были достигнуты следующие результаты: размер средневзвешенной маржи в целом по кредитному портфелю снижен с 2,11% годовых в 2006 году до 1,36% годовых в 2007 году (в т. ч. средневзвешенная маржа по краткосрочным кредитам — с 1,49% годовых в 2006 году до 1,36% годовых в 2007 году, по долгосрочным — с 2,15% до 1,75% соответственно), что позволило достичь экономии в размере 350 тыс. долл. США в абсолютных величинах.

Анализ финансового состояния

Аналитические финансовые коэффициенты рассчитаны по данным бухгалтерской отчетности ОАО «Аэрофлот» в динамике за 2005–2007 годы.

В целом все основные показатели ликвидности, устойчивости, рентабельности и деловой активности отражают положительный результат производственной и финансово-хозяйственной деятельности Общества в 2007 году.

Коэффициент текущей ликвидности

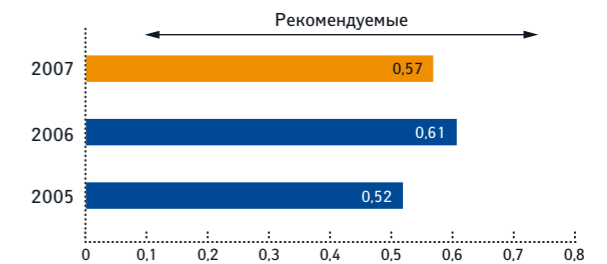


Характеризует достаточность оборотных средств для погашения текущих обязательств

Коэффициент текущей ликвидности (коэффициент покрытия) на конец 2007 года составил 2,14, что характеризует достаточность оборотного капитала и стабильность финансового положения компании. На протяжении 2005–2007 годов значение коэффициента превышает установленную норму коэффициента (не менее 2 согласно «Методическим положениям по оценке финансового состоя-

ния предприятий и установлению неудовлетворительной структуры баланса», утвержденных ФУДН 12 августа 1994 года).

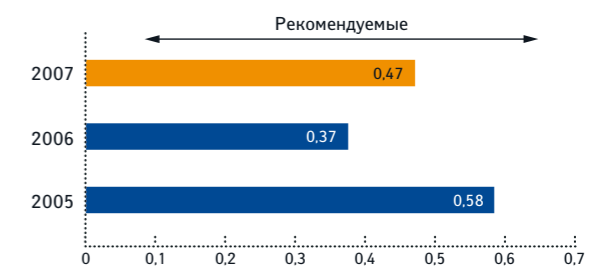
Коэффициент обеспеченности собственными средствами



Определяет долю оборотных средств, сформированных за счет собственного капитала

Коэффициент обеспеченности собственными средствами на конец 2007 года составил 0,57, что выше установленного нормативного значения (0,1), как и в 2005–2006 годах. Положительная динамика коэффициента обеспеченности собственными средствами характеризует независимость компании от внешних займов, наличие собственных оборотных средств, необходимых для ее финансовой устойчивости.

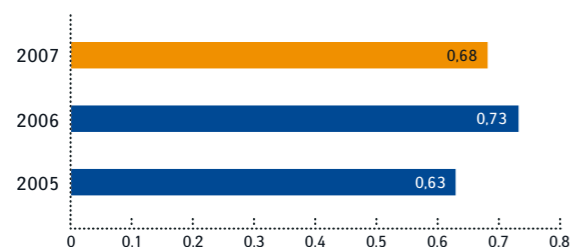
Коэффициент соотношения заемного и собственного капитала



Показывает, сколько заемного капитала привлечено на 1 рубль собственного капитала

Значение коэффициента соотношения заемного и собственного капитала (при рекомендуемом значении менее 0,7) на конец 2007 года равнялось 0,47, что выше уровня 2006 года (+0,1), но ниже 2005 года (на -0,11 пунктов). Незначительный диапазон изменения этого показателя, а также достаточно низкий уровень значения коэффициента характеризуют стабильность финансового положения Общества.

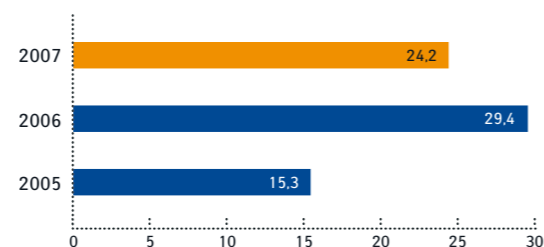
Уровень собственного капитала



Показывает долю собственных средств в общем объеме активов

Уровень собственного капитала (коэффициент автономии) за анализируемый период (с 2005 по 2007 год) выше значения, достаточного для соблюдения требований финансовой устойчивости компании (0,6). Незначительное снижение показателя в 2007 году по отношению к 2006 году на 0,05 пункта связано в основном с опережающими темпами роста активов по сравнению с собственным капиталом (22% против 14%). По сравнению с 2005 годом рост коэффициента автономии составил 0,05 пункта.

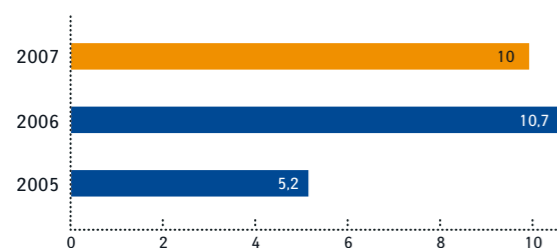
Рентабельность производственных активов



Показывает величину прибыли от основной деятельности, полученной с каждой денежной единицы, вложенной в производственные активы Общества

Рентабельность производственных активов (по результатам от основной деятельности) на конец 2007 года составила 24,2%. По сравнению с 2006 годом прибыль, полученная на 1 рубль, вложенный в производственные активы Общества, в 2007 году снизилась на 5,2%; по сравнению с 2005 годом выросла на 8,9%. На снижение рентабельности производственных активов в 2007 году оказало влияние незначительное уменьшение рентабельности продаж и оборачиваемость производственных активов.

Рентабельность продаж от основной деятельности



Отражает величину прибыли от основной деятельности, полученной с каждой денежной единицы выручки

Рентабельность продаж от основной деятельности в 2007 году практически не изменилась по сравнению с 2006 годом и составила 10%. По отношению к уровню 2005 года рентабельность продаж возросла на 4,8%.

Расчет оценки стоимости чистых активов
ОАО «Аэрофлот» за 2007 год, млн руб.

Наименование показателя	Код стр.	На начало года	На конец года
I. Активы			
1. Нематериальные активы	110	44	70
2. Основные средства	120	3 856	4 774
3. Незавершенное строительство	130	1 028	1 635
4. Доходные вложения в материальные ценности	135	-	-
5. Долгосрочные и краткосрочные финансовые вложения	140+250	6 407	4 889
6. Прочие внеоборотные активы	145+150	204	222
7. Запасы	210	3 058	3 604
8. Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	220	403	181
9. Дебиторская задолженность	230+240	17 511	27 699
10. Денежные средства	260	4 218	1 790
11. Прочие оборотные активы	270	-	7
12. Итого активы, принимаемые к расчету (сумма данных пунктов 1-11)		36 729	44 871
II. Пассивы			
13. Долгосрочные обязательства по займам и кредитам	510		
14. Прочие долгосрочные обязательства	515+520	749	89
15. Краткосрочные обязательства по займам и кредитам	610	1 735	1 703
16. Кредиторская задолженность	620	7 397	12 445
17. Задолженность участникам (учредителям) по выплате доходов	630	11	21
18. Резервы предстоящих расходов	650	-	-
19. Прочие краткосрочные обязательства	660	-	-
20. Итого пассивы, принимаемые к расчету (сумма данных пунктов 13-19)		9 892	14 258
21. Стоимость чистых активов акционерного общества (итого активы, принимаемые к расчету (стр. 12) минус итог пассивы, принимаемые к расчету (стр. 20))		26 837	30 613

Стоимость чистых активов по сравнению с началом года увеличилась на 3 776 млн руб., или 14,07%.

Расчет стоимости чистых активов произведен в соответствии с Приказом Минфина Российской Федерации и Федеральной комиссии по рынку ценных бумаг от 29 января 2003 года № 10н, 03-6/пз «Об утверждении Порядка оценки стоимости чистых активов акционерных обществ».

ПРИЛОЖЕНИЯ

Перечень крупных сделок

Крупная сделка по приобретению ОАО «Аэрофлот» 22 новых воздушных судов A350XWB у компании Airbus

19 июня 2007 года было подписано Соглашение о покупке 22 воздушных судов A350XWB между ОАО «Аэрофлот» и компанией Airbus. Данная сделка имеет следующие основные параметры:

- Вид сделки: покупка воздушных судов.
- Предмет сделки: 22 воздушных судна A350XWB (18 — модели A350-800XWB и 4 — модели A350-900XWB), каждое с двумя установленными двигателями производства Rolls-Royce модели Trent 1872 (для A350-800XWB) или Trent 1887 (для A350-900XWB). Предусмотрено право ОАО «Аэрофлот» конвертации воздушных судов модели A350-800XWB в модель A350-900XWB и модели A350-900XWB в модель A350-800XWB;
- Примерный график поставок: 4-й квартал 2014 г. — 2-й квартал 2019 г.
- Цена (денежная оценка) 22 новых воздушных судов A350XWB (с учетом возможной реализации ОАО «Аэрофлот» права на конвертацию воздушных судов Airbus 350-800XWB в воздушные суда Airbus 350-900XWB) на основании оценки независимого оценщика (ЗАО «Российская оценка»), согласованной с Федеральным агентством по управлению федеральным имуществом, составляет 2 904 млн долл. США. Покупная цена каждого воздушного судна рассчитывается исходя из фактической даты поставки, с учетом эскалации в соответствии с формулой эскалации, предусмотренной Соглашением о покупке.
- Авансовые платежи: 12% от каталожной цены самолета на дату поставки выплачиваются в рассрочку до даты поставки, из них 1% подлежит выплате после подписания Соглашения о покупке.

Сделка по приобретению 22 воздушных судов A350XWB является крупной сделкой, так как стоимость имущества, являющегося предметом сделки, составляет более 50% балансовой стоимости активов ОАО «Аэрофлот» и требует одобрения общим собранием акционеров ОАО «Аэрофлот».

Сделка одобрена внеочередным общим собранием акционеров ОАО «Аэрофлот» 4 сентября 2007 года (протокол № 22).

Крупная сделка по приобретению ОАО «Аэрофлот» 22 новых воздушных судов B787 у компании The Boeing Company

9 июня 2007 года было подписано Соглашение о покупке 22 воздушных судов B787 между ОАО «Аэрофлот» и компанией The Boeing Company. Данная сделка имеет следующие основные параметры:

- Вид сделки: покупка воздушных судов.
- Предмет сделки: 18 воздушных судов Boeing 787-8 и 4 воздушных судна Boeing 787-9, каждое с двумя установленными двигателями производства Rolls-Royce модели Trent 1000 или General Electric модели GENX, по выбору ОАО «Аэрофлот». Предусмотрено право ОАО «Аэрофлот» конвертации воздушных судов Boeing 787-9 в Boeing 787-8 или воздушных судов Boeing 787-8 в Boeing 787-9.
- Примерный график поставок: 1-й кв. 2014 г. — 3-й кв. 2016 г.
- Цена (денежная оценка) 22 новых воздушных судов B787 (с учетом возможной реализации ОАО «Аэрофлот» права на конвертацию воздушных судов Boeing 787-8 в Boeing 787-9) на основании оценки независимого оценщика (ЗАО «Российская оценка»), согласованной с Федеральным агентством по управлению федеральным имуществом, составляет 2 906,2 млн. долл. США. Покупная цена каждого воздушного судна рассчитывается исходя из фактической даты поставки, с учетом эскалации в соответствии с формулой эскалации, предусмотренной Соглашением о покупке.
- Авансовые платежи: не более 30% от каталожной цены самолета на дату поставки выплачиваются в рассрочку до даты поставки, из них 1% подлежит выплате после подписания Соглашения о покупке;

Сделка по приобретению 22 воздушных судов B787 является крупной сделкой, так как стоимость имущества, являющегося предметом сделки, составляет более 50% балансовой стоимости активов ОАО «Аэрофлот», и требует одобрения общим собранием акционеров ОАО «Аэрофлот».

Сделка одобрена внеочередным общим собранием акционеров ОАО «Аэрофлот» 4 сентября 2007 года (протокол № 22).

Сделок, признаваемых в соответствии с Федеральным законом «Об акционерных обществах» сделками, в совершении которых имелась заинтересованность, в 2007 году не совершалось.

Краткий словарь терминов и сокращений

Авиационная безопасность (aviation security) — состояние защищенности авиации от актов незаконного вмешательства в ее деятельность, а также необходимый для этого комплекс мер и ресурсов.

Безопасность полетов (flight safety) — способность осуществлять воздушные перевозки без угрозы для жизни и здоровья людей.

ВВЛ — внутренние воздушные линии.

Выполненный пассажирооборот — объем авиатранспортной работы, исчисляемый умножением фактического количества коммерческих пассажиров, перевезенных на каждом этапе полета, на протяженность этапа, измеряется в пассажиро-километрах.

ГСМ — горюче-смазочные материалы.

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

Код-шеринговое соглашение (code sharing) — соглашение о совместном использовании кодов на рейс, благодаря которому один рейс продается сразу двумя авиакомпаниями под собственным брендом и собственным номером рейса у каждой авиакомпании. Фактическим перевозчиком на данном рейсе выступает одна из авиакомпаний — участников соглашения.

Коммерческая загрузка — отношение количества выполненных тоннокилометров к предельным тоннокилометрам в процентном отношении.

Кресло-километр, ккм — мера измерения провозной емкости, которой располагает авиакомпания, обозначает перемещение 1 пассажирского кресла на расстояние 1 км.

МВЛ — международные воздушные линии.

Общество, Авиакомпания, Компания — ОАО «Аэрофлот».

Пассажиро-километр, пкм — перевозка 1 пассажира на расстояние 1 км.

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

Предельный (располагаемый) тоннокилометраж — объем работы, исчисляемый умножением количества располагаемой коммерческой загрузки (пассажиры, груз и почта) на каждом этапе полета на протяженность этапа, измеряется в тоннокилометрах.

Рыночная капитализация — суммарная рыночная стоимость акций компании.

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

ТКП — Транспортная клиринговая палата.

Хаб (hub) — термин применяется в отношении транспортных узлов со значительной долей транзитных пассажиров, в т. ч. аэропортов, где расписание прибывающих и отправляющихся рейсов составлено так, чтобы минимизировать время транзита с одного рейса на максимально возможное число других.

Электронный билет (e-ticket) — метод документирования продажи и контроля перевозки без оформления на специальном бланке строгой отчетности. Вся информация, относящаяся к перевозке пассажира (маршрут, тариф, класс обслуживания, уплаченная сумма, сборы и т. д.), содержится в файле электронного билета, расположенном в базе данных ответственного перевозчика.

APIS (Advance Passenger Information System) — система подачи списков с дополнительной информацией о пассажирах в таможенные и пограничные службы страны прибытия.

BSP/ARC (Billing and Settlement Plan/Airline Reporting Corporation) — системы взаиморасчетов между агентами и авиакомпаниями. BSP — это организованная IATA международная система взаиморасчетов между агентами и авиакомпаниями, позволяющая осуществлять продажи авиаперевозок на нейтральных бланках (не принадлежащих изначально ни одной авиакомпании), расширить присутствие авиакомпании на рынке продажи авиаперевозок, минимизировать финансовые риски, снизить затраты на содержание системы продажи, ускорить процесс отчетности, используя электронные технологии. Цель BSP — повышение эффективности работы авиакомпаний с агентской сетью. ARC — принятая в США система, аналогичная BSP.

IATA (International Air Transportation Association) — Международная ассоциация воздушного транспорта. Сайт ассоциации: www.iata.org.

ICAO (International Civil Aviation Organization) — Международная организация гражданской авиации. Сайт организации: www.icao.int.

ISO — Международная организация по стандартизации. ISO 9000 — серия международных стандартов по созданию на предприятии системы управления качеством, которая представляет собой набор предписаний по повышению эффективности бизнес-процессов.

Производственная статистика ОАО «Аэрофлот»

	Ед. изм.	1997 г.	1998 г.	1999 г.	2000 г.
Самолето-километры тыс. км					
МВЛ		135 568,9	147 823,0	137 185,6	133 287,6
ВВЛ		120 14,7	25 758,1	32 887,0	37 074,7
Итого		147 583,6	173 581,1	170 072,6	170 362,2
Отправлений воздушных судов ед.					
МВЛ		45 649,0	49 265,0	45 474,0	44 275,0
ВВЛ		3 608,0	10 160,0	14 703,0	17 878,0
Итого		49 257,0	59 425,0	60 177,0	62 153,0
Налет часов					
МВЛ		174 140,0	188 100,0	174 059,0	169 421,0
ВВЛ		15 260,0	33 619,0	43 730,0	49 983,0
Итого		189 400,0	22 719,0	217 789,0	219 404,0
Перевезено пассажиров тыс. чел.					
МВЛ		3 693,5	3 738,0	3 440,2	3 704,6
ВВЛ		210,7	712,7	1 169,1	1 396,3
Итого		3 904,2	4 450,7	4 609,3	5 100,9
Перевезено грузов и почты тыс. тонн					
МВЛ		84,9	78,1	80,0	95,4
ВВЛ		7,3	6,5	9,5	12,1
Итого		92,2	84,6	89,5	107,5
Выполненный пассажирооборот млн пкм					
МВЛ		13 717,8	14 260,9	13 240,8	14 068,1
ВВЛ		893,1	2 188,2	3 164,6	3 366,1
Итого		14 610,9	16 449,1	16 405,4	17 434,2
Предельный пассажирооборот млн ккм					
МВЛ		22 584,3	25 119,3	23 366,1	21 917,7
ВВЛ		1 427,8	3 321,7	4 273,1	4 632,9
Итого		24 012,1	28 441,0	27 639,2	26 550,6
Процент занятости кресел %					
МВЛ		60,7	56,8	56,7	64,2
ВВЛ		62,6	65,9	74,1	72,7
Итого		60,8	57,8	59,4	65,7
Выполненный тоннокилометраж млн ткм					
МВЛ		1 737,7	1 756,8	1 722,5	1 872,2
ВВЛ		122,6	236,6	338,5	368,6
Итого		1 860,3	1 993,4	2 061,0	2 240,8
Экономический тоннокилометраж млн ткм					
МВЛ		3 460,1	3 717,3	3 479,0	3 493,8
ВВЛ		260,3	485,4	581,1	619,6
Итого		3 720,4	4 202,7	4 060,1	4 113,4
Процент коммерческой загрузки %					
МВЛ		50,2	47,3	49,5	53,6
ВВЛ		47,1	48,7	58,3	59,5
Итого		50,0	47,4	50,8	54,5

	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.
Самолето-километры тыс. км							
МВЛ	135 608,8	121 925,0	121 925,0	138 982,4	147 689,8	156 187,2	156 251,7
ВВЛ	42 230,4	39 752,0	40 537,7	41 343,6	45 378,9	55 683,8	66 119,4
Итого	177 839,2	161 677,0	164 959,6	180 326,0	193 068,7	211 871,0	222 371,1
Отправлений воздушных судов ед.							
МВЛ	45 777,0	41 952,0	42 282,0	46 261,0	49 786,0	52 516,0	53 746,0
ВВЛ	21 541,0	20 985,0	21 617,0	21 771,0	23 461,0	28 766,0	33 619,0
Итого	67 318,0	62 937,0	63 899,0	68 032,0	73 247,0	81 282,0	87 365,0
Налет часов							
МВЛ	172 596,0	154 360,0	156 670,0	175 973,0	187 266,0	197 559,0	198 664,6
ВВЛ	57 639,0	54 643,0	54 845,0	56 102,0	61 085,0	74 346,9	87 250,6
Итого	230 235,0	209 003,0	211 515,0	232 075,0	248 351,0	271 905,9	285 915,2
Перевезено пассажиров тыс. чел.							
МВЛ	4 205,2	3 885,4	4 129,8	4 647,6	4 649,7	4 939,5	5 356,3
ВВЛ	1 625,5	1 603,9	1 713,7	1 942,5	2 016,8	2 350,9	2 809,9
Итого	5 830,7	5 489,3	5 843,5	6 590,1	6 666,5	7 290,4	8 166,2
Перевезено грузов и почты тыс. тонн							
МВЛ	86,8	93,3	95,7	124,9	121,8	118,8	67,4
ВВЛ	14,8	16,2	18,5	20,6	23,6	26,5	28,5
Итого	101,6	109,5	114,2	145,5	145,4	145,3	95,9
Выполненный пассажирооборот млн пкм							
МВЛ	15 110,4	13 826,3	14 163,7	16 171,5	15 897,7	16 753,7	18 003,0
ВВЛ	3 833,0	3 818,9	4 038,9	4 476,7	4 797,1	5 652,8	6 672,3
Итого	18 943,4	17 645,2	18 202,6	20 648,2	20 694,8	22 406,5	24 675,3
Предельный пассажирооборот млн ккм							
МВЛ	23 522,6	20 551,0	20 848,0	23 728,1	23 255,7	24 257,6	26 041,8
ВВЛ	5 273,5	5 251,5	5 393,1	6 253,5	6 721,6	7 688,2	9 077,6
Итого	28 796,1	25 802,5	26 241,1	29 981,6	29 977,3	31 945,8	35 119,4
Процент занятости кресел %							
МВЛ	64,2	67,3	67,9	68,2	68,4	69,1	69,1
ВВЛ	72,7	72,7	74,9	71,6	71,4	73,5	73,5
Итого	65,8	68,4	69,4	68,9	69,0	70,1	70,3
Выполненный тоннокилометраж млн ткм							
МВЛ	1 822,2	1 735,6	1 805,0	2 212,5	2 192,1	2 253,8	1 959,7
ВВЛ	436,7	415,6	447,7	498,5	539	630,9	731,3
Итого	2 258,9	2 151,2	2 252,7	2 711,0	2 731,1	2 884,7	2 691,0
Экономический тоннокилометраж млн ткм							
МВЛ	3 534,5	3 130,1	3 258,8	3 869,4	3 849,4	3 988,4	3 661,1
ВВЛ	690,7	684,1	692,3	792,9	859,9	1 012,4	1 167,1
Итого	4 225,2	3 814,2	3 951,1	4 662,3	4 709,3	5 000,8	4 828,2
Процент коммерческой загрузки %							
МВЛ	51,6	55,4	55,4	57,2	56,9	56,5	53,5
ВВЛ	63,2	60,8	64,6	62,9	62,7	62,3	62,7
Итого	53,5	56,4	57,0	58,1	58,0	57,7	55,7

Производственная статистика ОАО «Аэрофлот-Дон»

	Ед. изм.	2000 г.*	2001 г.	2002 г.
Самолето-километры тыс. км				
МВЛ		1 630,2	2 485,1	2 623,0
ВВЛ		4 509,8	7 718,5	6 503,2
Итого		6 140,0	10 203,6	9 126,5
Отправлений воздушных судов ед.				
МВЛ		855,0	1 276,0	1 373,0
ВВЛ		3 008,0	5 079,0	5 235,0
Итого		3 863,0	6 355,0	6 608,0
Налет часов				
МВЛ		2 160,0	3 239,0	3 336,0
ВВЛ		6 097,0	10 523,0	9 208,0
Итого		8 257,0	13 762,0	12 544,0
Перевезено пассажиров тыс. чел.				
МВЛ		63,2	86,5	103,1
ВВЛ		199,8	313,5	324,3
Итого		263,0	400,0	427,4
Перевезено грузов и почты тыс. тонн				
МВЛ		0,4	0,3	0,6
ВВЛ		1,4	1,9	1,8
Итого		1,8	2,2	2,4
Выполненный пассажирооборот млн пкм				
МВЛ		122,9	171,1	201,1
ВВЛ		374,6	527,4	447,2
Итого		497,5	698,5	648,3
Предельный пассажирооборот млн ккм				
МВЛ		189,4	276,9	352,7
ВВЛ		582,1	812,3	674,3
Итого		771,5	1 089,2	1 027,0
Процент занятости кресел %				
МВЛ		64,9	61,7	57,0
ВВЛ		64,4	65,0	66,3
Итого		64,5	64,1	63,1
Выполненный тоннокилометраж млн ткм				
МВЛ		11,9	16,0	19,3
ВВЛ		37,6	52,1	43,7
Итого		49,5	68,1	63,0
Экономический тоннокилометраж млн ткм				
МВЛ		17,7	27,4	34,3
ВВЛ		53,7	83,1	70,5
Итого		71,4	110,5	104,8
Процент коммерческой загрузки %				
МВЛ		67,2	58,3	56,2
ВВЛ		70,0	62,8	61,8
Итого		69,3	61,7	60,0

* По состоянию на апрель 2000 года.

	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.
Самолето-километры тыс. км					
МВЛ	3 011,1	4 192,3	3 581,0	3 493,9	7 507,7
ВВЛ	7 648,1	8 279,6	7 851,7	7 799,0	8 695,8
Итого	10 659,2	12 471,9	11 432,7	11 292,9	16 203,5
Отправлений воздушных судов ед.					
МВЛ	1 833,0	2 622,0	2 268,0	2 199,0	4 126,0
ВВЛ	6 012,0	6 018,0	5 675,0	5 834,0	6 157,0
Итого	7 845,0	8 640,0	7 943,0	8 033,0	10 283,0
Налет часов					
МВЛ	3 939,0	5 568,0	4 640,0	4 606,0	9 827,0
ВВЛ	10 661,0	11 179,0	10 513,0	10 576,0	12 005,0
Итого	14 600,0	16 747,0	15 153,0	15 182,0	21 832,0
Перевезено пассажиров тыс. чел.					
МВЛ	129,9	173,4	180,1	170,2	524,8
ВВЛ	376,9	414,7	419,5	418,0	432,0
Итого	506,8	588,1	599,6	588,2	956,8
Перевезено грузов и почты тыс. тонн					
МВЛ	0,6	0,6	0,5	0,5	0,3
ВВЛ	2,0	2,1	2,1	1,8	1,7
Итого	2,6	2,7	2,6	2,3	2,0
Выполненный пассажирооборот млн пкм					
МВЛ	216,6	286,9	305,7	287,5	1 044,7
ВВЛ	527,4	595,7	606,5	587,0	620,3
Итого	744,0	882,6	912,2	874,5	1 665,0
Предельный пассажирооборот млн ккм					
МВЛ	382,1	513,3	492,1	419,3	1 322,1
ВВЛ	901,9	1 090,1	1 098,2	967,9	952,3
Итого	1 284,0	1 603,4	1 590,3	1 387,2	2 274,4
Процент занятости кресел %					
МВЛ	56,6	55,8	62,1	68,6	79,0
ВВЛ	58,5	54,6	55,2	60,6	65,1
Итого	57,9	55,0	57,4	63,0	73,2
Выполненный тоннокилометраж млн ткм					
МВЛ	20,8	27,0	28,5	26,7	94,6
ВВЛ	51,2	57,3	58,5	56,1	58,5
Итого	72,0	84,3	87,0	82,8	153,1
Экономический тоннокилометраж млн ткм					
МВЛ	37,8	52,4	50,0	43,2	137,2
ВВЛ	90,5	104,3	105,8	94,5	93,2
Итого	128,3	156,7	155,8	137,7	230,4
Процент коммерческой загрузки %					
МВЛ	54,7	52,0	57,0	61,8	69,0
ВВЛ	56,6	55,0	55,3	59,4	62,8
Итого	56,0	54,0	55,8	60,1	66,4

Производственная статистика ЗАО «Аэрофлот–Норд»

	Ед. изм.	2004 г.*	2005 г.	2006 г.	2007 г.
Самолето-километры тыс. км					
МВЛ		255,1	2 039,0	1 774,5	2 093,3
ВВЛ		1 790,4	1 4719,6	18 084,6	23 946,6
Итого		2 045,5	16 758,6	19 859,1	26 039,9
Отправлений воздушных судов ед.					
МВЛ		188,0	1 384,0	1 522,0	1 631,0
ВВЛ		1 727,0	13 891,0	17 331,0	18 760,0
Итого		1 915,0	15 275,0	18 853,0	20 391,0
Налет часов					
МВЛ		596,0	3 852,0	3 315,0	3 858,0
ВВЛ		3 489,0	26 864,0	33 048,0	40 741,0
Итого		4 085,0	30 716,0	36 363,0	44 687,0
Перевезено пассажиров тыс. чел.					
МВЛ		9,4	76,3	65,5	67,8
ВВЛ		87,3	729,6	809,8	1 014,4
Итого		96,7	805,9	875,3	1 082,2
Перевезено грузов и почты тыс. тонн					
МВЛ		0,1	0,1	0,09	0,05
ВВЛ		0,6	3,5	4,1	5,4
Итого		0,7	3,6	4,2	5,5
Выполненный пассажирооборот млн пкм					
МВЛ		11,1	116	111,1	119,2
ВВЛ		87,5	791,2	932,7	1 419,8
Итого		98,6	907,2	1 043,8	1 539,0
Предельный пассажирооборот млн ккм					
МВЛ		16,3	169	153,9	174,5
ВВЛ		132,2	1 168,7	1424,5	2 167,5
Итого		148,5	1 337,7	1 578,43	2 342,0
Процент занятости кресел %					
МВЛ		67,9	68,6	72,2	68,3
ВВЛ		66,2	67,7	65,5	65,5
Итого		66,4	67,8	66,1	65,7
Выполненный тоннокилометраж млн ткм					
МВЛ		1,1	10,6	9,8	10,8
ВВЛ		8,4	74,6	88,5	135,1
Итого		9,5	85,2	98,3	145,9
Экономический тоннокилометраж млн ткм					
МВЛ		1,5	16,1	14,2	16,4
ВВЛ		12,8	115,0	141,4	210,7
Итого		14,3	131,1	155,6	227,1
Процент коммерческой загрузки %					
МВЛ		73,3	65,8	68,7	65,7
ВВЛ		65,6	64,8	62,6	64,1
Итого		66,4	65,0	63,2	64,2

* По состоянию на октябрь 2004 года.

Производственная статистика ЗАО «Аэрофлот–Карго»

	Ед. изм.	2007 г.
Самолето-километры тыс. км		
МВЛ		8 517,0
ВВЛ		384,0
Итого		8 901,0
Отправлений воздушных судов ед.		
МВЛ		1 977,0
ВВЛ		62,0
Итого		2 039,0
Налет часов		
МВЛ		10 427,0
ВВЛ		445,0
Итого		10 872,0
Перевезено грузов тыс. тонн		
МВЛ		47,8
ВВЛ		2,5
Итого		50,3
Выполненный тоннокилометраж млн ткм		
МВЛ		354,6
ВВЛ		15,6
Итого		370,2
Экономический тоннокилометраж млн ткм		
МВЛ		497,3
ВВЛ		22,7
Итого		520,0
Процент коммерческой загрузки %		
МВЛ		71,3
ВВЛ		68,7
Итого		71,2

Перечень офисов собственных продаж, представительств и филиалов ОАО «Аэрофлот»

На территории Российской Федерации

Город	Код	Телефон	Факс	Адрес
Офисы собственных продаж				
Москва	495	245-05-42 230-07-27 230-08-16 903-92-71 621-92-93 628-56-13 578-31-24 578-94-35 777-20-26 953-62-75	246-49-74 237-10-67 230-08-16 621-51-31 621-92-93 628-41-54 753-80-23 753-80-23 186-20-74 953-66-73	Фрунзенская наб., д. 4 ул. Коровий Вал, д. 7, секция 6 ул. Коровий Вал, д. 7, секция 7 ул. Петровка, д. 20/1 ул. Кузнецкий Мост, д. 3, помещение 2 ул. Кузнецкий Мост, д. 3, помещение 3 Аэропорт «Шереметьево», терминал 1 Аэропорт «Шереметьево», терминал 2 ул. Енисейская, д. 19 ул. Пятницкая, д. 37
Представительства				
Анапа	86133	32-255	31-566	ул. Крымская, д. 170
Архангельск	8182	65-14-55	28-80-82	Набережная Северной Двины, д. 88
Астрахань	8512	44-55-55	44-55-55	пр-т Губернатора А. Гужвина, д. 3
Барнаул	3852	38-02-45	36-99-02	ул. Дмитрова, д. 85-А
Владивосток	4232	22-66-47	20-90-41	ул. Светланская, д. 143
Волгоград	8442	38-54-79	38-54-80	пр-т Ленина, д. 15
Екатеринбург	343	356-55-70	356-55-71	ул. Белинского, д. 41
Иркутск	3952	255780	211331	ул. Степана Разина, д. 27, офис 107
Калининград	4012	91-64-55	95-64-54	пл. Победы, д. 4, к. 25
Кемерово	3842	36-80-18	34-94-51	ул. Коломейцева, д. 1
Краснодар	861	210-00-10	210-00-91	ул. Красная, д. 43
Красноярск	3912	20-64-36	20-64-37	пр-т Мира, д. 37, офис 96
Минеральные Воды	87922	69-920	69-920	пр-т Карла Маркса, д. 75
Мурманск	8132	42-80-19	42-80-19	ул. Володарского, д. 7, офис 1
Нижневартовск	3466	61-33-96	24-55-55	ул. Омская, д. 11
Нижний Новгород	831	434-40-40	434-41-88	пл. Горького, д. 6, офис 401
Новосибирск	383	223-05-89	217-96-98	Красный проспект, д. 28
Омск	3812	25-13-22	24-79-55	ул. Орджоникидзе, д. 14
Пермь	342	290-13-03	290-13-02	ул. Ленина, д. 10
Петропавловск-Камчатский	4152	41-26-24	41-17-22	Аэропорт «Елизово», ул. Звездная, д. 7-А
Самара	846	276-02-77	276-02-80	ул. Ленинская, д. 141
Сургут	34-62	23-39-66	23-38-77	ул. Ленина, д. 41
Тюмень	3452	49-98-72	49-98-72	ул. Малыгина, д. 84, стр. 1
Уфа	3472	79-60-75	79-60-75	ул. Ленина, д. 5/3
Хабаровск	4212	78-34-35	78-34-56	ул. Пушкина, д. 50
Челябинск	351	237-04-96	237-02-17	ул. Свободы, д. 90
Южно-Сахалинск	4242	78-87-55	78-87-55	Аэропорт «Хомутово», офис Аэрофлота
Филиалы				
Магадан	41322	63-90-80	63-90-80	ул. Карла Маркса, д. 31/1
Санкт-Петербург	812	438-55-72	572-43-10	ул. Рубинштейна д. 1/43
Сочи	8622	64-45-11	64-56-75	ул. Роз, д. 61-А

Представительства за рубежом

Страна/Город	Код	Телефон	Факс	Адрес
Австралия				
Сидней	61-2	92622233	92621821	24 Level 44 Market Street Sydney NSW 2000 Australia
Австрия				
Вена	43-1	512150177	512150178	Parkring, 10, 1010 Wien, Austria
Азербайджан				
Баку	994-12	4981167	4981166	ул. У. Гаджибекова, д. 23
Ангولا				
Луанда	244-2	22430682	22430599	Rua Coronel Aires de Ornelas № 1-A/B-r/c, Luanda, Angola
Армения				
Ереван	374-10	532131	538107	ул. Амиряна, д. 12
Белоруссия				
Минск	375-17	3286979	3286895	ул. Я. Купалы, д. 25, офис 101
Бельгия				
Брюссель	32-2	5136066	5122961	58, Rue des Colonies, 1000 Bruxells
Болгария				
София	359-2	9434489	9461703	23, Oborishte Street, 1504 Sofia
Великобритания				
Лондон	44-20	73552233	73552323	70, Piccadilly London W1J 8HP, UK
Венгрия				
Будапешт	361	3185955	3171734	Vuci ut. 4, 1051 Budapest
Вьетнам				
Ханой	84-4	7718514	7718522	Daeha Business Center, 360 Kim Ma St. Ba Dinh distr., Hanoi
Германия				
Берлин	49-30	22698130	22698136	Unter den Linden 51, 10117 Berlin
Гамбург	49-40	8080396999	8080396919	Admiralitaet — Str. 60, 20459 Hamburg
Ганновер	49-511	9772065	9772064	Flughafen Hannover Langenhagen Terminal C Zimmer 311, Postfach 420251, 30662 Hannover
Дюссельдорф	49-211	8644316	320928	Berliner Allee 26, 40212 Dusseldorf
Мюнхен	49-89	288261	2805366	Isartorplatz, 2, 80331 Munchen
Франкфурт	49-69	27300612	27300619	Wilhelm-Leuschner- Str.41 d-60329 Frankfurt am Main
Греция				
Афины	30-210	3220966	3236375	14, Xenofontos Str., Syntagma — GR 105 57, Athens
Грузия				
Тбилиси	995-32	372111	373796	6-A, Pekina avenue, Block 1

Страна/Город	Код	Телефон	Факс	Адрес
Дания				
Копенгаген	45	33126338	33112127	1.1 Vester Farimagsgade, room 1255, DK-1606, Copenhagen
Египет				
Каир	20-2	23900429	23900407	18 El Boustan Str., El Boustan Commercial Centre
Индия				
Мумбай	91-22	23524104	23525119	Avantika Building, 46, DR. Deshmukh Marg, Mumbai, 400026
Дели	91-11	23312843	23723245	Tolstoy House 15-17, Tolstoy Marg, Delhi – 110001
Иран				
Тегеран	98-21	88910888	88808672	Ostad Nejatollahi Street 23, Tehran
Ирландия				
Дублин	353-1	8446166	8446353	Link Building, Level 2, Airport, Dublin
Испания				
Барселона	34-93	4305880	4199551	41, Calle Mallorca, 08029 Barcelona
Мадрид	34-91	4313706	4318098	Oficina 52, 3A, Paseo de la Castellana Madrid 28046, Espana
Малага	34-95	2974534	2974533	Aeropuerto de Malaga, Malaga, 29004
Италия				
Венеция	39-041	2698484	2698447	Aeroporto Marco Polo, Tessera, Venezia, Luigi Broglio street 8, 30030
Милан	3902	66987538	66984632	Via Vittore Pisani 19, 20124 Milano
Рим	3906	420385	42904923	Via Bissolati 76, 00187 Roma
Казахстан				
Алматы	727	2915416	2915597	ул. Бегалина, д. 42
Канада				
Торонто	1416	6421653	6421658	1, Queen Street, East Suite 1908, Box 61, Toronto, Ontario, Canada, M5C2C5
Кипр				
Никосия	357-22	669071	678484	32, B&C, Homer Avenue, P.O. Box 22039, 1097 Nicosia
Киргизия				
Бишкек	996-312	667300	667800	бульвар Эркиндик, д. 64/1
Китай				
Гонконг	852	25372611	25372614	Suite 2918,29 Floor, Shui on Centre, 6-8 Harbour Road, Wanchai, Hong Kong
Пекин	86-10	65002412	65012563	N.2 Chao Yang Men Bei Da Jie, Beijing 100027, PR China
Шанхай	86-21	62798033	62798035	Suite 2918,29 Floor, Shui on Centre, 6-8 Harbour Road, Wanchai, Hong Kong
КНДР				
Пхеньян	8502	3817309	3817313	11-Dong, Munsu-3 Dong, Taedonggang District

Страна/Город	Код	Телефон	Факс	Адрес
Куба				
Гавана	537	204320	2045593	5-ta Avenida, Entre76 Y 78, Edificio Barcelona, Oficina 208, Miramar Trade Center, Miramar Playa, Ciudad Habana, Cuba
Латвия				
Рига	371-6	7780772	7780771	9, Scolas str., Riga, Latvia LV 1010
Ливан				
Бейрут	9611	739596	739597	Verdun Street, Selim Saab Bldg, 2-Floor,
Литва				
Вильнюс	370	52127550	52124189	8/2, Pilimo str., Vilnius, Lithuania 2001
Малайзия				
Куала-Лумпур	60-3	21416000	21416946	Lot 2.33, 2 nd floor, Bangunan Angkasa Raya, Jalan Ampang, 50450 Kuala Lumpur
Монголия				
Улан-Батор	976-11	319286	323321	Seoul street, 15 Aeroflot, 10644
Нидерланды				
Амстердам	31-20	6245715	6259161	Weteringschans 26-3, 1017 SG, Amsterdam
Норвегия				
Осло	47	23356210	22332880	Øre Slottsgt 6, 0157 Oslo
ОАЭ				
Дубай	9714	2222245	2227771	U.A.E., Dubai, PO box 1020 AL Maktoum street al Mazroei bldg Deira Dubai
Панама				
Панама	507	2250497	2250622	Unicentro Bella Vista, Avenue Justo Arosemena y Calle 42, P.O. Box 2642, Balboa Ancon, Panama
Польша				
Варшава	48-22	6299475	6282557	Al. Jerozolimskie 29, 00-508 Warszawa
Республика Корея				
Сеул	822	5693271	5693276	404, City Air Terminal Building, 159-6, Samsung-Dong, Kangnam-ku, Seoul
Румыния				
Бухарест	4-021	3150314	3125152	Str. Gheorghe Manu, 5, Sector 1
Саудовская Аравия				
Джидда	966-2	6041027	6440823	Shaker center, Hall Street, P.O. box 40700, Jeddah 21511
Сербия				
Белград	381-11	3286071	3286083	30, Kneza Mihajlova, 11000
Сирия				
Дамаск	963-11	2317956	2317952	29, May Street, Syria Damask
Словакия				
Братислава	421-2	43426896	43337581	Aeroport M.P.Shtefanika, Bratislava, 82311, Slovak Republic

Страна/Город	Код	Телефон	Факс	Адрес
США				
Вашингтон	1-202	3474304	3474305	1634, Eye Street, NW, Suite 200, 20006 Washington, DC
Лос-Анджелес	1-310	2815300	2815308	9100 Wilshire Blvd # 616, Beverly Hills, CA 90212
Нью-Йорк	1-212	9442300	9445200	10 Rockefeller Plaza, suite 1015 New York, NY 10020
Сизтл	1-206	4641005	4640452	1411, 4th Avenue, Suite 420, 98101 Seattle, Washington 98101
Тайланд				
Бангкок	662	2511223	2553138	Mezzanine Floor, Regent House, 183, Rajdamri Road, 10330 Bangkok
Турция				
Анталия	90-242	3303477	3303106	Antalya International Airport Block A/N.241
Стамбул	90-212	2966725	2966737	Turkey, Istanbul, Elmadag, Cumhuriyet Cad N26 B
Узбекистан				
Ташкент		1200555	1200557	ул. Кодыри, д. 1-А
Украина				
Днепропетровск		7784938	7784937	проспект Карла Маркса, д. 72-А
Киев		2454359	2454881	ул. Саксаганского, д. 112-А
Симферополь		511517	511517	ул. Павленко, д. 2-А
Финляндия				
Хельсинки		663203	661021	00100 Manner-Heimintie 5 Helsinki
Франция				
Ницца		93214482	93214544	Aeroport Nice-Cot d'Azur, Terminal 1, 06281 Nice Cedex
Париж		42254381	42560480	33, avenue des Champs Elysees, 75008 Paris
Хорватия				
Загреб		4872055	4872051	13, Varsavska, 10000 Zagreb
Чехия				
Прага		27020020	24812683	5, Truhlarska, 11000 Praha 1
Швейцария				
Женева		9092767	7388312	16, Place Cornavin, 1201 Geneve
Цюрих		3446200	3446216	41, Talacker, CH-8001 Zurich
Швеция				
Стокгольм		50565300	217185	31, Sveavagen, 2 str., Box 3075, 10361 Stockholm
Япония				
Токио		55328781	55328821	Toranomon Kotohira Tower 16F, 1-2-8 Toranomom, Minato-ku, Tokyo, Japan 105-0001

Представительства ОАО «Аэрофлот-Дон»

Страна/Город	Код	Телефон	Факс	Адрес
Россия				
Москва	495	436-77-53 231-47-23	436-76-91 231-47-23	Аэропорт «Внуково», терминал Аэропорт «Шереметьево», терминал 1
Нерюнгри	41147	3-24-44	-	ул. Ленина, д. 6
Сочи	8622	41-11-64	41-11-64	Аэропорт, профилакторий, комн. 223
Турция				
Стамбул	90-212	6389106	638-91-12	Ordu Caddesi 291/293 Laleli Is Merkezi, Istanbul
Узбекистан				
Ташкент	998-71	152-18-36	251-58-80	ул. Нукусская, д. 83-А

Представительства ЗАО «Аэрофлот-Норд»

Населенный пункт	Код	Телефон	Факс	Адрес
Архангельск	8182	63-13-23	-	Аэропорт «Архангельск», терминал
поселок Амдерма-2	495	784-78-53, доб. 1159	-	Аэропорт «Рогачево»
Белгород	4722	34-13-00	-	ул. Б. Хмельницкого, д. 166
Кировск	81555 81531	6-13-55 5-41-11	-	Аэропорт «Кировск/Апатиты», терминал ул. Юбилейная, д. 13
поселок Лешуконское	81833	3-16-65	-	Аэропорт «Лешуконское», терминал
Мезень	81848	9-19-45 9-14-80	-	Аэропорт «Мезень», терминал просп. Советский, д. 43
Мончегорск	81536	7-61-61	-	ул. Комсомольская, д. 25-Б
Москва	495	231-32-15, 578-77-12 578-90-96	-	Аэропорт «Шереметьево», терминал 1 Аэропорт «Шереметьево», терминал С
Мурманск	8152	28-14-72 44-96-44	-	Аэропорт «Мурманск», терминал ул. Полярные Зори, д. 21/2
Нарьян-Мар	81853	4-49-99, 4-38-38	-	ул. Смидовича, д. 25
Санкт-Петербург	812	703-53-75 336-47-05	703-53-75 336-47-05	Аэропорт «Пулково», терминал 1 просп. Московский, д. 151
Соловецкие острова	81835	9-02-36	-	ул. Сивко, д. 4
Северодвинск	812	58-00-85	-	ул. Плюсина, д. 7

Представительства ЗАО «Аэрофлот–Карго»

Страна/Город	Код	Телефон	Факс	Адрес
Россия				
Новосибирск	383	216-99-85	216-99-87	Аэропорт «Толмачево»
Хабаровск	4212	39-39-00	39-39-00	Матвеевское шоссе, д. 28-В
Германия				
Хан	49	6543 50 86 00	6543 50 86 06	Bldg. 850, 55483 Airport Hahn, Germany
Индия				
Дели	91	11 2565 4801/02	93502 30301	New Delhi 22, Courier Building (Haj Terminal), Cargo Complex, IGI Airport, New Delhi-110037(India), JVC Aeroflot Cargo Pvt.Ltd
Китай				
Гонконг	852	21092056	21092058	Suite 609, One Citygate, 20 Tat Tung Road, Tung Chung, Hong Kong
Пекин	86-10	64593993	64593996	BJS Cargo Terminal, Room 218, Cargo Terminal Beijing, Aviation Ground Services Co., Ltd, Airport Cargo Road, Beijing Capital International Airport, Shun Yi District, Beijing, China, 100621
Шанхай	86-21	64593993	64593996	BJS Cargo Terminal, Room 218, Cargo Terminal Beijing Aviation Ground Services Co., Ltd, Airport Cargo Road, Beijing Capital International Airport, Shun Yi District, Beijing, China, 1006
Норвегия				
Осло	47	6753 8990	6753 8999	Strandveien 35, N1366 Lysaker, Norway
Республика Корея				
Сеул	82-2	6309-8325/26	6309-8327	150834, RM1303, ACE High-Tech City 2 dong, Munrae-Dong 3Ga, Yeongdeungpo-Gu, Seoul, Republic of Korea
США				
Нью-Йорк	1-718	576-23-64	1-718-576-2472	Bldg. 87, JFK International Airport, Jamaica NY 11430
Турция				
Стамбул	90-212	212 465 6567	212 465 6567	Havalimani Kavsagi EGS, Buseness Park Blokleri B3 Blok 6, Kat No:238 Yesilkoy / Istanbul TR
Финляндия				
Хельсинки	358-9	61512728	61512729	Rahtikuja 1, FIN-01530 VANTAA, Helsinki, Finland
Чехия				
Прага	420	220 116 627	220 116 629	16100, Praha 6, Ruzyne, Laglerove 1075/4, Praha, Czech Republic,

Контактная информация

Полное наименование

Открытое акционерное общество «Аэрофлот – российские авиалинии»

Сокращенное наименование

ОАО «Аэрофлот»

Место нахождения

Российская Федерация, г. Москва, Ленинградский просп., д. 37, корп. 9

Почтовый адрес

125167, Москва, Ленинградский просп., д. 37, корп. 9

Свидетельство о внесении в ЕГРЮЛ

Выдано УМНС России по г. Москве 22.08.2003 №1027700092661

Идентификационный номер налогоплательщика

7712040126

Акционерам и инвесторам

Тел./факс: +7 (495) 258-06-86, 258-06-84 /факс, 258-06-50 /факс

E-mail: ir@aeroflot.ru

Пресс-служба

Тел.: +7 (495) 752-90-71

E-mail: presscentr@aeroflot.ru

Программа «Аэрофлот Бонус»

Тел.: +7 (495) 223-55-55

www.aeroflotbonus.ru

E-mail: bonus@aeroflot.ru

Центр информации и бронирования (круглосуточно)

Тел.: +7 (495) 223-55-55 (для Москвы)

Тел.: +7 (812) 718-55-55 (для Санкт-Петербурга)

Тел.: 8-800-333-5555 (для городов Российской Федерации, бесплатно, включая сотовую связь)

Web-бронирование: www.aeroflot.ru, callcenter@aeroflot.ru

Открытая линия

Тел.: +7 (495) 223-55-55

E-mail: openline@aeroflot.ru

Регистратор

ЗАО «Национальная Регистрационная Компания»

Адрес: 121357, г. Москва, ул. Вересаева, д. 6

Телефон: +7 (495) 440-31-04

Аудитор

ЗАО «Эйч Эл Би Внешаудит»

Адрес: 123610, г. Москва, Краснопресненская наб., д. 12, подъезд 3, офис 701

Телефон: +7 (495) 967-04-95 (многоканальный)

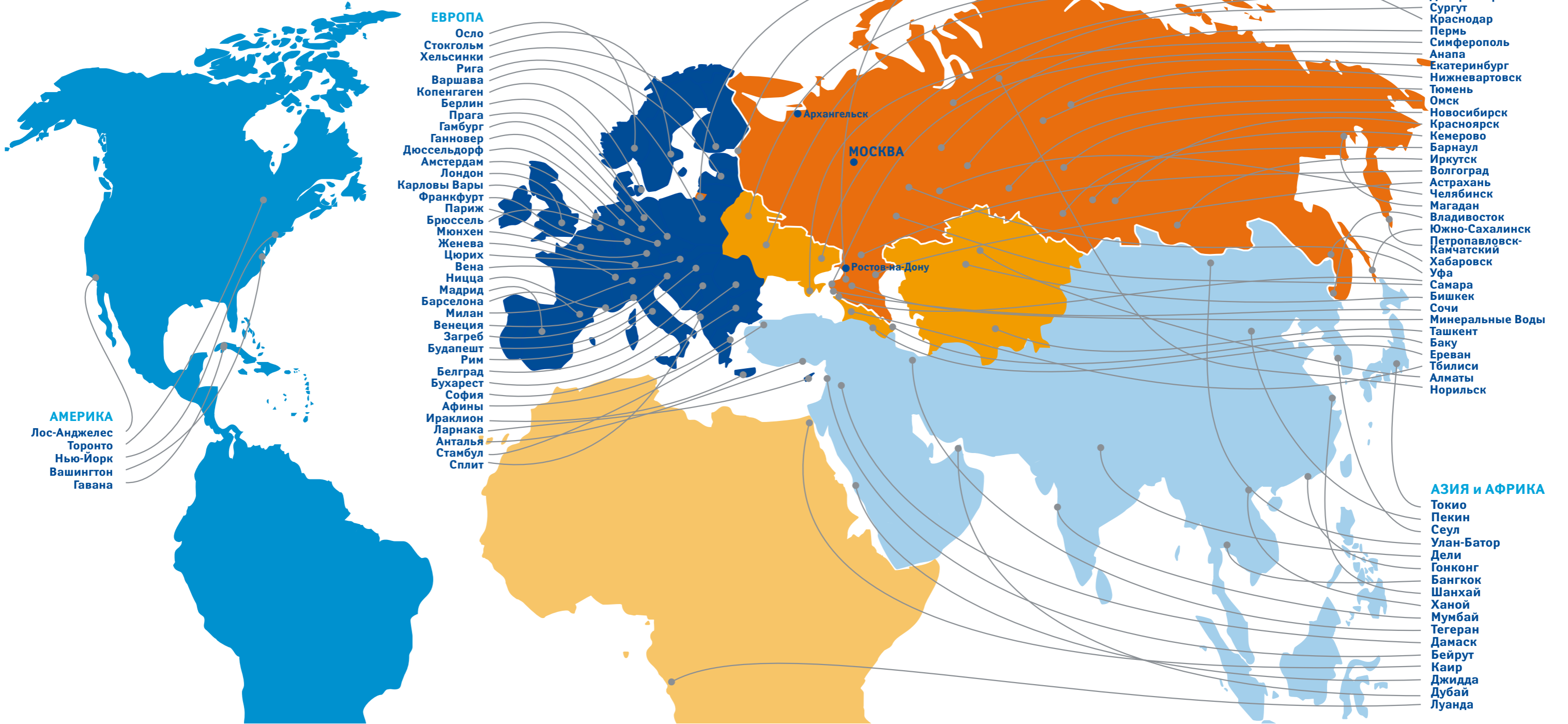
Факс: +7 (495) 967-04-97

Заявление 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 колебание спроса на авиаперевозки, изменение цен, внедрение новых технологий, изменение правовой среды, колебание валютных курсов и т. п., фактические результаты деятельности компании в будущем могут отличаться от представленных в отчете прогнозов.

ГЕОГРАФИЯ МАРШРУТНОЙ СЕТИ

Собственные рейсы Аэрофлота



- ЕВРОПА**
- Осло
 - Стокгольм
 - Хельсинки
 - Рига
 - Варшава
 - Копенгаген
 - Берлин
 - Прага
 - Гамбург
 - Ганновер
 - Дюссельдорф
 - Амстердам
 - Лондон
 - Карловы Вары
 - Франкфурт
 - Париж
 - Брюссель
 - Мюнхен
 - Женева
 - Цюрих
 - Вена
 - Ницца
 - Мадрид
 - Барселона
 - Милан
 - Венеция
 - Загреб
 - Будапешт
 - Рим
 - Белград
 - Бухарест
 - София
 - Афины
 - Ираклион
 - Ларнака
 - Анталья
 - Стамбул
 - Сплит

- АМЕРИКА**
- Лос-Анджелес
 - Торонто
 - Нью-Йорк
 - Вашингтон
 - Гавана

- РОССИЯ и СНГ**
- Калининград
 - Санкт-Петербург
 - Минск
 - Киев
 - Днепропетровск
 - Сургут
 - Краснодар
 - Пермь
 - Симферополь
 - Анапа
 - Екатеринбург
 - Нижневартовск
 - Тюмень
 - Омск
 - Новосибирск
 - Красноярск
 - Кемерово
 - Барнаул
 - Иркутск
 - Волгоград
 - Астрахань
 - Челябинск
 - Магадан
 - Владивосток
 - Южно-Сахалинск
 - Петропавловск-Камчатский
 - Хабаровск
 - Уфа
 - Самара
 - Бишкек
 - Сочи
 - Минеральные Воды
 - Ташкент
 - Баку
 - Ереван
 - Тбилиси
 - Алматы
 - Норильск

- АЗИЯ и АФРИКА**
- Токио
 - Пекин
 - Сеул
 - Улан-Батор
 - Дели
 - Гонконг
 - Бангкок
 - Шанхай
 - Ханой
 - Мумбай
 - Тегеран
 - Дамаск
 - Бейрут
 - Каир
 - Джидда
 - Дубай
 - Луанда

Дополнительно выполняются маркетинговые рейсы по следующим направлениям:

- › Москва–Нарьян-Мар
- › Москва–Амман
- › Москва–Архангельск–Нарьян-Мар
- › Москва–Архангельск
- › Москва–Вильнюс
- › Москва–Мурманск
- › Москва–Паланга
- › Москва–Ростов
- › Москва–Таллин
- › Москва–Ейск
- › Москва–Братислава
- › Москва–Новокузнецк
- › Москва–Анкара
- › Москва–Казань
- › Москва–Любляна
- › Москва–Магнитогорск
- › Москва–Мальта
- › Москва–Сыктывкар
- › Москва–Малага
- › Адлер–Франкфурт
- › Адлер–Екатеринбург
- › Адлер–Нижневартовск
- › Адлер–Омск
- › Адлер–Мурманск
- › Архангельск–Соловки
- › Минск–Санкт-Петербург
- › Прага–Манчестер
- › Прага–Эдинбург
- › Прага–Братислава
- › Прага–Дублин
- › Прага–Корк
- › Прага–Монреаль
- › Ростов–Санкт-Петербург
- › Ростов–Ташкент
- › Ростов–Франкфурт
- › Ростов–Баку
- › Ростов–Дубай
- › Ростов–Дюссельдорф
- › Самара–Прага
- › Санкт-Петербург–Гамбург
- › Санкт-Петербург–Ганновер
- › Санкт-Петербург–Мюнхен
- › Санкт-Петербург–Берлин
- › Санкт-Петербург–Дюссельдорф

