




ГODOBOЙ OTЧET

2013

ПРИЗНАНИЕ
ЛИДЕРСТВА

ОГЛАВЛЕНИЕ



1.

О КОМПАНИИ

5

1.1. Аэрофлот сегодня.....	6
1.2. Год уверенного роста.....	8
1.3. Основные события 2013 года.....	10
1.4. Парк воздушных судов и маршрутная сеть.....	14
1.5. Признание со стороны пассажиров и профессионалов.....	20




3.

ОПИСАНИЕ БИЗНЕСА

27

3.1. Положение Группы на рынке.....	28
Международный рынок авиаперевозок	28
Российский рынок авиаперевозок.....	29
Рынок грузовых перевозок	31
3.2. Стратегия	32
Обзор стратегии	32
Мультибрендовая платформа	36
Новые проекты: «Аврора» и «Добролет».....	36
Новейшие технологии и инновации.....	38
3.3. Обзор деятельности.....	40
Структура Группы	40
Операционные результаты	41
Деятельность дочерних авиакомпаний	44
Грузопочтовые перевозки	49
Безопасность.....	50
Маршрутная сеть.....	52
Парк воздушных судов.....	57
Техническое обслуживание и ремонт.....	59
Бренд и качество услуг	60
Продажи	64
Закупочная деятельность	68



2.

ОБРАЩЕНИЯ
К АКЦИОНЕРАМ

22

2.1. Обращение Председателя Совета директоров.....	22
2.2. Обращение Генерального директора	24

3.4. Корпоративная социальная ответственность	70
Кадровая политика	70
Благотворительность и социальные программы.....	75
Поддержка российского спорта.....	77
Защита экологии.....	78



Смотрите презентацию флота и карту полетов с дополненной реальностью на следующей странице



4.

КОРПОРАТИВНОЕ
УПРАВЛЕНИЕ
И ЦЕННЫЕ БУМАГИ

81

4.1. Корпоративное управление	82
Принципы корпоративного управления.....	82
Структура корпоративного управления	83
Общее собрание акционеров	83
Совет директоров	85
Комитеты Совета директоров	91
Правление	93
Комитеты	100
Внутренний контроль и аудит.....	101
Раскрытие информации.....	103
4.2. Ценные бумаги	104
Акционерный капитал.....	104
Облигации	107
Дивидендная политика	107




6.

ФИНАНСОВЫЕ
РЕЗУЛЬТАТЫ

115

6.1. Обращение заместителя генерального директора по финансам и управлению сетью и доходами	116
6.2. Обзор финансовых результатов по МСФО	117
6.3. Заявление об ответственности руководства за подготовку и утверждение консолидированной финансовой отчетности за 2013 год.....	123
6.4. Аудиторское заключение	124
6.5. Консолидированная финансовая отчетность в соответствии с международными стандартами финансовой отчетности за 2013 год.....	125



5.

УПРАВЛЕНИЕ
РИСКАМИ

109







Интерактивная версия годового отчета



7.

ПРИЛОЖЕНИЯ

173

Сведения об основных дочерних и зависимых обществах	174
Сведения о результатах исполнения поручений Президента и Правительства Российской Федерации за 2013 год	177
Сведения о крупных сделках, сделках с заинтересованностью	180
Сведения о соблюдении Кодекса корпоративного поведения	181
Сделки по приобретению или отчуждению акций ОАО «Аэрофлот», совершенные членами исполнительных органов ОАО «Аэрофлот» в течение 2013 года	187
Словарь терминов и сокращений	188
Перечень офисов и представительств.....	189
Контактная информация	194

КЛЮЧЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ 2013 ГОДА

37 %

ГРУППА КОМПАНИЙ
«АЭРОФЛОТ» ЗАНИМАЕТ 37 %
РОССИЙСКОГО РЫНКА ПО
ПАССАЖИРОПОТОКУ И 23 %
ПО ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ

ТОП-5

АЭРОФЛОТ ВОШЕЛ В ТОП-5
АВИАКОМПАНИЙ ЕВРОПЫ
ПО ВЫПОЛНЕННОМУ И
ПРЕДЕЛЬНОМУ
ПАССАЖИРООБОРОТУ *

31,4

МЛН ЧЕЛОВЕК
ВОСПОЛЬЗОВАЛОСЬ УСЛУГАМИ
АВИАКОМПАНИЙ ГРУППЫ
«АЭРОФЛОТ»



СТРАТЕГИЯ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»
НАПРАВЛЕНА НА ПОДДЕРЖАНИЕ
ПРИБЫЛЬНОГО РОСТА,
ПОСТОЯННОЕ ПОВЫШЕНИЕ
ОПЕРАЦИОННОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ,
ВНЕДРЕНИЕ НОВЕЙШИХ
ТЕХНОЛОГИЙ И РАЗВИТИЕ
ИННОВАЦИЙ

АЭРОФЛОТ ЗАНЯЛ
ВТОРУЮ ПОЗИЦИЮ
В РЕЙТИНГЕ ЕВРОПЕЙСКИХ
АВИАКОМПАНИЙ ПО ТЕМПАМ
РОСТА ВЫПОЛНЕННОГО
ПАССАЖИРООБОРОТА
(+19,2%) И ПРЕДЕЛЬНОГО
ПАССАЖИРООБОРОТА (+17,8%)*

ОБЛАДАЯ БОГАТОЙ 90-ЛЕТНЕЙ
ИСТОРИЕЙ, СЕГОДНЯ
ОАО «АЭРОФЛОТ» РАЗВИВАЕТСЯ
КАК СОВРЕМЕННАЯ ДИНАМИЧНАЯ
КОМПАНИЯ, ИСПОЛЬЗУЯ
ПЕРЕДОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ
И ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ НА
ВСЕХ ЭТАПАХ ОПЕРАЦИОННОЙ
И УПРАВЛЕНЧЕСКОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ



ОАО «АЭРОФЛОТ» РАСПОЛАГАЕТ
ОДНИМ ИЗ САМЫХ МОЛОДЫХ
САМОЛЕТНЫХ ПАРКОВ В ЕВРОПЕ.
ПО СОСТОЯНИЮ НА 31 ДЕКАБРЯ
2013 ГОДА ПАРК ВОЗДУШНЫХ
СУДОВ АЭРОФЛОТА НАСЧИТЫВАЛ
143 СОВРЕМЕННЫХ АВИАЛАЙНЕРА.

ПАРК ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»
НАСЧИТЫВАЛ 239 ВОЗДУШНЫХ
СУДОВ

ВВ-
ПРОГНОЗ
«СТАБИЛЬНЫЙ»

МЕЖДУНАРОДНОГО АГЕНТСТВА
FITCH RATINGS В ТРЕТИЙ РАЗ
ПРИСВОИЛО КРЕДИТНЫЕ РЕЙТИНГИ
ОАО «АЭРОФЛОТ»

АЭРОФЛОТ ЯВЛЯЕТСЯ
УЧАСТНИКОМ ГЛОБАЛЬНОГО
АЛЬЯНСА SKYTEAM.
СЕТЬ МАРШРУТОВ ГРУППЫ
«АЭРОФЛОТ» ОХВАТЫВАЕТ
293 РЕГУЛЯРНЫХ НАПРАВЛЕНИЯ
В 65 СТРАНАХ МИРА

85,3

МЛРД ПАССАЖИРО-
КИЛОМЕТРОВ –
ПАССАЖИРООБОРОТ ГРУППЫ
«АЭРОФЛОТ»

109,1

МЛРД КРЕСЛО-
КИЛОМЕТРОВ – ПРЕДЕЛЬНЫЙ
ПАССАЖИРООБОРОТ ГРУППЫ
«АЭРОФЛОТ»

93,4

МЛРД РУБЛЕЙ –
РЫНОЧНАЯ КАПИТАЛИЗАЦИЯ
ОАО «АЭРОФЛОТ» НА КОНЕЦ
ГОДА



СОБСТВЕННАЯ
МАРШРУТНАЯ СЕТЬ
ОАО «АЭРОФЛОТ» ВКЛЮЧАЕТ

156

НАПРАВЛЕНИЙ В 56 СТРАН МИРА.

sochi.ru®
2014

Генеральный партнер

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
ПАРТНЕР
ОЛИМПИАДЫ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР
XXII ОЛИМПИЙСКИХ ЗИМНИХ
И XI ПАРАЛИМПИЙСКИХ ЗИМНИХ
ИГР 2014 ГОДА В ГОРОДЕ СОЧИ
В КАТЕГОРИИ «ПАССАЖИРСКИЕ
АВИАПЕРЕВОЗКИ».



Смотрите
этот раздел
в интерактивной
версии годового
отчета

* Согласно данным авторитетного международного издания Airline Business.



О КОМПАНИИ

Общее количество
перевезенных в 2013 году
Группой «Аэрофлот»
пассажиров составило

31,4
млн человек

- Аэрофлот сегодня
- Год уверенного роста
- Основные события 2013 года
- Парк воздушных судов и маршрутная сеть
- Признание со стороны пассажиров и профессионалов

УВЕРЕННОЕ
ЛИДЕРСТВО



1.1. АЭРОФЛОТ СЕГОДНЯ

Аэрофлот – безусловный лидер российского рынка авиаперевозок и одна из наиболее успешных авиакомпаний Европы.

В 2013 году услугами авиакомпании воспользовалось более 20,9 млн человек. Общее количество пассажиров, перевезенных совместно с дочерними авиакомпаниями в рамках Группы «Аэрофлот», составило 31,4 млн человек. По итогам 2013 года Группа компаний «Аэрофлот» занимает 37% российского рынка по пассажиропотоку (без учета иностранных авиакомпаний) и 23% по перевозке грузов.



В 2013 году Аэрофлот был признан одной из самых быстрорастущих и крупнейших авиакомпаний Европы. Перевозчик занял вторую позицию в рейтинге европейских авиакомпаний по темпам роста выполненного пассажирооборота (+19,2%) и предельного пассажирооборота (+17,8%), в то время как, по данным Association of European Airlines, средний рост аналогичных показателей у европейских перевозчиков составил 2,7 и 1,7% соответственно.

Кроме того, в 2013 году Аэрофлот, единственный среди российских авиакомпаний, второй год подряд вошел в пятерку крупнейших европейских авиаперевозчиков по выполненному и предельному пассажирообороту. Выполненный пассажирооборот Аэрофлота за полный 2013 год составил 60,2 млрд пассажиро-километров, в то время как предельный пассажирооборот достиг 76,4 млрд кресло-километров.

Обладая богатой 90-летней историей, сегодня ОАО «Аэрофлот» развивается как современная динамичная компания, используя передовые технологии и инновационные решения на всех этапах операционной и управленческой деятельности. Аэрофлот задает стандарты в отрасли в области управления парком, организации перевозок, обслуживания пассажиров на земле и на борту.

Стратегия Группы «Аэрофлот» направлена на поддержание прибыльного роста, постоянное повышение операционной эффективности, внедрение новейших технологий и развитие инноваций. Группа стремится к лидерству на мировом авиарынке среди глобальных перевозчиков и обеспечению доминирующих позиций на рынке перевозок между Европой и Азией.

ОАО «Аэрофлот» располагает одним из самых молодых самолетных парков в Европе. По состоянию на 31 декабря 2013 года парк воздушных судов Аэрофлота насчитывал 143 современных авиалайнера. Парк Группы «Аэрофлот» насчитывал 239 воздушных судов. В состав Группы «Аэрофлот» входят авиакомпании: ОАО «Аэрофлот», ОАО «Донавиа», ОАО «Авиакомпания «Россия», ОАО «Оренбургские авиалинии»; в 2013 году на базе ОАО «Владивосток Авиа» и ОАО «Авиакомпания «Сахалинские Авиатрассы» был создан дальневосточный перевозчик – ОАО «Авиакомпания «Аврора». Планируемый к запуску в 2014 году лоукост-перевозчик ООО «Добролет» был зарегистрирован в 2013 году в качестве отдельного юридического лица.

Мультибрендовая платформа развития авиаперевозок позволяет Группе успешно расширять присутствие во всех ключевых сегментах рынка на внутренних и международных маршрутах.





В результате создания новых авиакомпаний, «Аврора» и «Добролет», Группа формирует новые сегменты и будущее рынка авиаперевозок.

Собственная маршрутная сеть ОАО «Аэрофлот» включает 156 направлений в 56 стран мира. Аэрофлот является участником глобального альянса SkyTeam. Сеть маршрутов Группы «Аэрофлот» охватывает 293 регулярных направления в 65 странах мира.

51,17% акций ОАО «Аэрофлот» принадлежит Российской Федерации. Указом Президента Российской Федерации от 4 августа 2004 года № 1009 ОАО «Аэрофлот» включено в Перечень стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ.

Акции ОАО «Аэрофлот» размещены на Московской Бирже

Выполненный пассажирооборот
Аэрофлота за 2013 год составил

60,2

млрд пассажиро-километров

(тикер – AFLT) и включены в высший котировальный лист «А1». Бумаги торгуются в секторе Т+2 (сектор основных торгов), а также в секторе Standard. За пределами Российской Федерации акции Аэрофлота обращаются в виде глобальных депозитарных расписок (ГДР) на внебиржевом рынке Франкфуртской фондовой биржи. В рамках запуска программы американских депозитарных расписок 1-го уровня (АДР 1-го уровня) в декабре 2013 года было получено разрешение Службы Банка России по финансовым рынкам на обращение акций Аэрофлота за рубежом; в январе 2014 года Комиссия США по ценным бумагам и биржам объявила вступившей в силу программу АДР 1-го уровня ОАО «Аэрофлот».

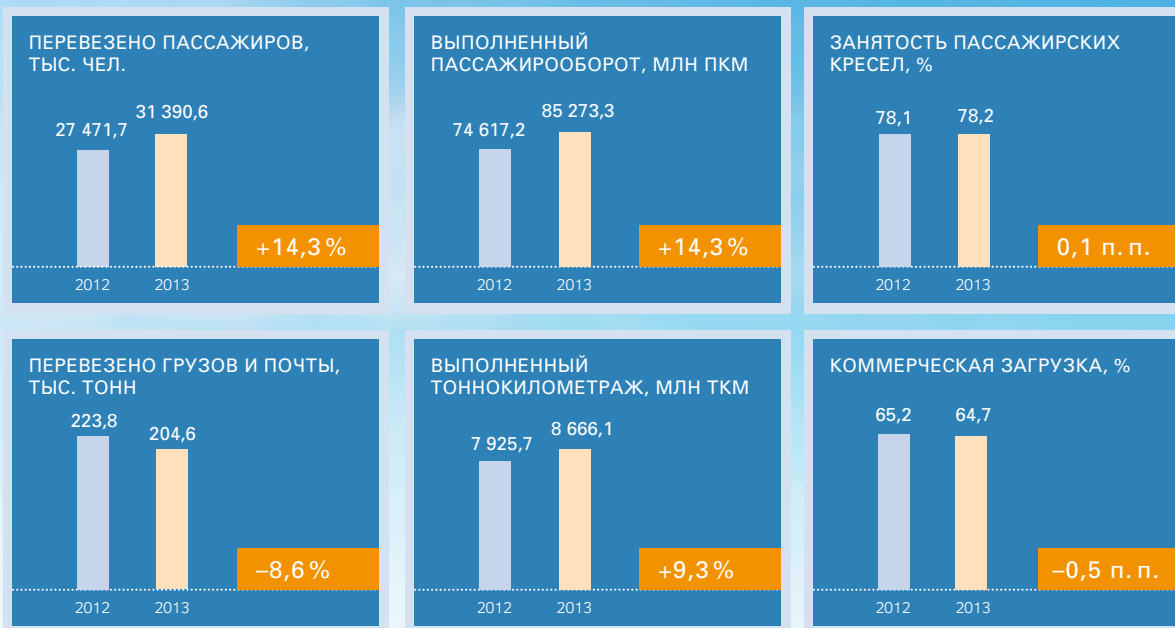
Примечание

В настоящем годовом отчете термины ОАО «Аэрофлот», Аэрофлот, Компания относятся к головной компании Группы «Аэрофлот» – открытому акционерному обществу «Аэрофлот – российские авиалинии».

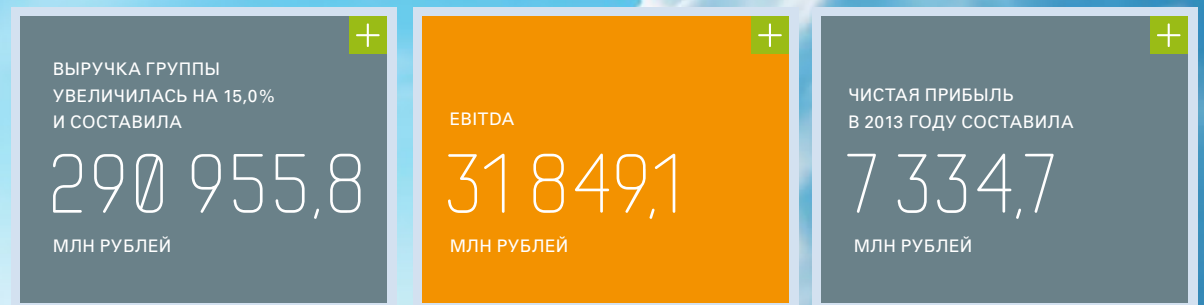
Под Группой «Аэрофлот», Группой следует понимать совокупность компаний, состоящую из ОАО «Аэрофлот» и его дочерних обществ.

1.2. ГОД УВЕРЕННОГО РОСТА

ОСНОВНЫЕ ОПЕРАЦИОННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»

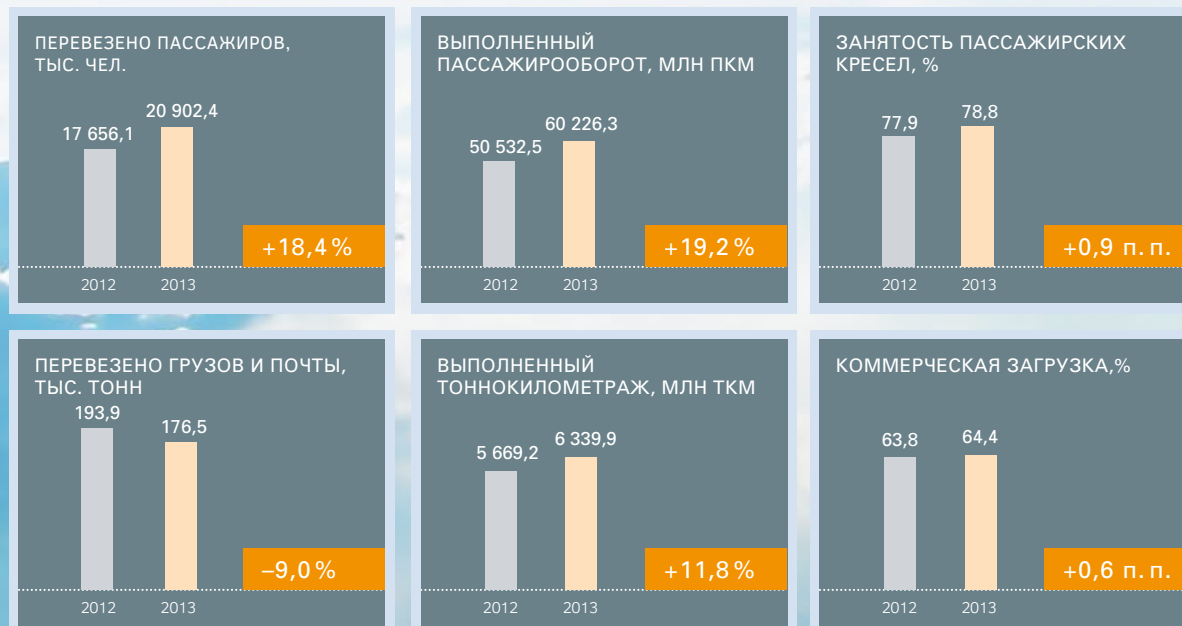


ОСНОВНЫЕ ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»



Смотрите
этот раздел
в интерактивной
версии годового
отчета

ОСНОВНЫЕ ОПЕРАЦИОННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ОАО «АЭРОФЛОТ»



	2013	2012	Изменение
Выручка, млн рублей	290 955,8	253 039,0	15,0 %
Операционные расходы, млн рублей	271 161,0	241 920,6	12,1 %
Прибыль от операционной деятельности, млн рублей	19 794,8	11 118,4	78,0 %
Прибыль до налогообложения, млн рублей	13 703,8	11 119,7	23,2 %
Расход по налогу на прибыль, млн рублей	6 369,1	5 950,2	7,0 %
Прибыль за год, млн рублей	7 334,7	5 169,5	41,9 %
EBITDA, млн рублей	31 849,1	20 873,6	52,6 %
Рентабельность EBITDA, %	10,9	8,2	2,7 п. п.
EBITDAR, млн рублей	51 026,2	38 504,0	32,5 %
Рентабельность EBITDAR, %	17,5	15,2	2,3 п. п.
Чистый долг/EBITDA	2,1	3,1	-32,3 %
Прибыль на акцию, руб. на акцию	7,6	6,6	15,2 %
Рыночная капитализация на конец года, млн рублей	93 369,5	50 344,2	85,5 %



1.3. ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ 2013 ГОДА

ФОРМИРОВАНИЕ МУЛЬТИБРЕНДОВОЙ ПЛАТФОРМЫ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»

- В 2013 году на базе авиакомпаний «Владивосток Авиа» и «Сахалинские Авиатрассы», в рамках Группы «Аэрофлот» была создана дальневосточная авиакомпания «Аврора». Доля участия ОАО «Аэрофлот» в новой компании составит не менее 51 % акций. 14 ноября 2013 года самолет новой авиакомпании «Аврора» выполнил первый рейс с пассажирами по маршруту Владивосток – Хабаровск – Магадан.
- В 2013 году Аэрофлот объявил о создании бюджетной авиакомпании под названием «Добролет». Компания была зарегистрирована 4 октября 2013 года, первые рейсы планируется выполнить уже в 2014 году.

СБАЛАНСИРОВАННОЕ РАЗВИТИЕ МАРШРУТНОЙ СЕТИ

- В 2013 году сеть маршрутов Группы «Аэрофлот» пополнилась 25 новыми регулярными направлениями.
- ОАО «Аэрофлот» начало фактическое выполнение полетов по 9 новым маршрутам.
- ОАО «Аэрофлот» ввело в эксплуатацию уникальный для России Центр управления хабом – Hub Control Centre для координации стыковок транзитных пассажиров и багажа и управления оборотом воздушных судов в базовом аэропорту Шереметьево.

РАСШИРЕНИЕ И МОДЕРНИЗАЦИЯ ПАРКА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

- В 2013 году Аэрофлот ввел в эксплуатацию четыре новых дальнемагистральных авиалайнера Boeing 777-300ER. Кроме того, в течение 2013 года в парк Группы «Аэрофлот» поступило 22 самолета семейства Airbus A320 и пять самолетов Boeing 737. Четыре воздушных судна парка ОАО «Аэрофлот» Sukhoi Superjet 100 в комплектации light были заменены на самолеты в расширенной комплектации full.
- Общее собрание акционеров ОАО «Аэрофлот» одобрило сделку по приобретению в операционный лизинг до пятидесяти новых воздушных судов Boeing 737-800/737-900ER со сроком поставки в 2013–2017 годах. Кроме того, была одобрена сделка по аренде пяти воздушных судов Airbus A321-200 по схеме «обратного лизинга» со сроком поставки в 2013 году.
- Совет директоров ОАО «Аэрофлот» одобрил сделку с ОАО «ВЭБ-лизинг» по финансовой аренде (лизингу) десяти новых воздушных судов регионального класса Sukhoi Superjet 100 в спецификации, изготовленной по требованиям Аэрофлота (full). Они должны заменить полученные ранее десять воздушных судов Sukhoi Superjet 100 в упрощенной спецификации (light). Совет директоров одобрил сделки по аренде десяти среднемагистральных воздушных судов семейства Airbus A320 со сроком поставки в 2014 году, а также сделку по покупке десяти новых воздушных судов Airbus A320 и четырех новых воздушных судов Airbus A321 со сроком поставки в 2016–2017 годах.





БЕЗОПАСНОСТЬ

- Аэрофлот успешно прошел очередные инспекционные проверки, подтвердившие соответствие отраслевым стандартам авиационной безопасности, включая аудит эксплуатационной безопасности Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) на соответствие стандарту IOSA (IATA Operational Safety Audit).

РАСШИРЕНИЕ ПРИСУТСТВИЯ НА РЫНКАХ КАПИТАЛА

- ОАО «Аэрофлот» погасило облигационные займы серии БО-01 и БО-02 на общую сумму 12 млрд рублей.
- ОАО «Аэрофлот» разместило биржевые облигации серии БО-03 на сумму 5 млрд рублей сроком на 3 года под ставку 8,3% годовых.
- ОАО «Аэрофлот» получило разрешение Службы Банка России по финансовым рынкам на обращение акций Аэрофлота за пределами Российской Федерации в рамках запланированного запуска программы американских депозитарных расписок (АДР) 1-го уровня.
- Акции ОАО «Аэрофлот» переведены в котировальный список «А» первого уровня ЗАО «ФБ ММВБ».
- ОАО «Аэрофлот» включено в список компаний с государственным участием для приватизации в 2014–2016 годах. Окончательное решение будет приниматься Правительством Российской Федерации.

ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ

- На дальнемагистральных рейсах, выполняемых на воздушных судах Boeing 777-300ER, введен новый класс обслуживания «комфорт» с креслами повышенной комфортности, встроенными мониторами новой системы развлечения Thales, индивидуальными дорожными наборами, увеличенной нормой провоза багажа и улучшенным бортовым питанием.
- Аэрофлот организовал бесплатное обслуживание пассажиров в двенадцати странах мира в едином колл-центре авиакомпании.
- Аэрофлот подписал соглашение об эксклюзивном партнерстве с компанией Eurorcar, одной из крупнейших в мире по прокату автомобилей.
- В рамках развития сервиса «Интернет на борту воздушных судов» парк судов, оснащенных оборудованием, позволяющим предоставлять доступ к Интернету на борту, на конец года составил 15 авиалайнеров Airbus A330 и четыре Boeing 777.
- На международных и внутренних рейсах Аэрофлота было введено обновленное летнее меню, разработанное командой профессионалов международного класса под руководством Тьерри Мона – шеф-повара компании LSG Sky Chefs – мирового лидера в области бортового питания.
- Усовершенствована программа «Аэрофлот Бонус», в частности у программы появился новый партнер – сеть ресторанов Аркадия Новикова.



НОВЕЙШИЕ ТЕХНОЛОГИИ И ИННОВАЦИИ

- Аэрофлот подвел итоги Международного конкурса открытых инноваций по разработке концепций «Платформа развлечений на борту» (In-Flight Entertainment).
- Аэрофлот ввел в эксплуатацию первый в России полнопилотажный тренажер для самолета A330 (Full Flight Simulator, FFS) производства канадской фирмы CAE Inc, а также полнопилотажный тренажер для самолета Sukhoi Superjet 100. Кроме того, на авиасалоне МАКС-2013 авиакомпания «Аэрофлот» и корпорация «Иркут» впервые представили пилотажный тренажер ПТ-МС-21-300.
- Аэрофлот провел масштабное обновление системы регистрации Sabre ACSI до версии SSCI (Sabre Sonic Check In).

90-ЛЕТИЕ АЭРОФЛОТА

- В 2013 году Аэрофлоту исполнилось 90 лет. 17 марта 1923 года было создано акционерное общество «Добролет – российское общество добровольного воздушного флота», с которого началась гражданская авиация страны и которое впоследствии было преобразовано в ОАО «Аэрофлот».

БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОСТЬ, СПОНСОРСТВО

- Аэрофлот приступил к осуществлению новой программы помощи детям под названием «У сердца два крыла».
- Аэрофлот стал официальным авиаперевозчиком XXVII Всемирной летней Универсиады 2013 года.
- Аэрофлот стал официальным перевозчиком российской сборной и официальной делегации Российской Федерации в г. Сочи на XXII Олимпийские зимние и XI Паралимпийские зимние игры.
- Аэрофлот стал официальным перевозчиком футбольного клуба Manchester United.
- В 2013 году Аэрофлот стал техническим партнером эстафеты Олимпийского огня и доставил олимпийский огонь из Афин в Москву. На борту специального рейса авиакомпании «Аэрофлот» команда эстафеты «Сочи 2014» пересекла страну с запада на восток, согрев олимпийским пламенем 20 городов российского Заполярья.
- В честь 68-й годовщины победы в Великой Отечественной войне Аэрофлот провел традиционную акцию для ветеранов «По местам боевой славы».





СОБЫТИЯ ПОСЛЕ ОТЧЕТНОЙ ДАТЫ (2014 ГОД)

- Комиссия США по ценным бумагам и биржам объявила вступившей в силу программу Аэрофлота по выпуску АДР 1-го уровня. Банком-депозитарием по программе АДР является Deutsche Bank Trust Company Americas.
- ОАО «Аэрофлот» передало 49 % акций ОАО «Авиакомпания «Аврора» Сахалинской области в рамках Соглашения о взаимодействии между ОАО «Аэрофлот» и Сахалинской областью, предусматривающего поэтапную передачу акций ОАО «Авиакомпания «Аврора» правительствам субъектов РФ в составе Дальневосточного федерального округа за счет пакета акций Сахалинской области.
- Аэрофлот представил высший элитный уровень программы лояльности «Аэрофлот Бонус» – Platinum и новый фирменный стиль программы.
- Аэрофлот первым в России ввел в эксплуатацию самую передовую модификацию самолетов Airbus A320, оснащенную новыми аэродинамическими законцовками крыла sharklets (шарклеты), улучшающими аэродинамические характеристики и позволяющими снизить эксплуатационные издержки.
- Аэрофлот провел четырехдневные торги по реализации блочных грузовых перевозок на регулярных рейсах сезона «Лето-2014» по направлениям Урала, Сибири и Дальнего Востока. Дополнительный доход против предложенной цены составил более 6,7 %. Средняя доходная ставка по итогам торгов выросла на 15 % к прошлому году.
- Аэрофлот открыл продажи билетов по субсидируемым тарифам в рамках программы обеспечения доступности воздушных перевозок пассажиров с Дальнего Востока в европейскую часть России и в обратном направлении.
- Аэрофлот подвел итоги участия в XXII Олимпийских зимних играх и XI Паралимпийских зимних играх 2014 года в г. Сочи: в период с 20 января по 18 марта 2014 года Аэрофлот выполнил 500 парных рейсов на линии Москва – Сочи – Москва, было перевезено 133 887 пассажиров; по маршруту Франкфурт – Сочи – Франкфурт выполнено 20 парных рейсов, перевезено 2 915 пассажиров.
- Международное рейтинговое агентство Fitch Ratings подтвердило кредитный рейтинг ОАО «Аэрофлот» на уровне «BB-», прогноз изменения «Стабильный».

1.4. ПАРК ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»*



Смотрите
этот раздел
в интерактивной
версии годового
отчета

DHC 8-200

2 шт.

длина, м	22,2	макс. взлетная масса, кг	16 466
размах крыла, м	25,9	двигатели	PW123 C
количество мест	37	дальность полета, км	1 713

DHC 8-300

3 шт.

длина, м	25,7	макс. взлетная масса, кг	18 997
размах крыла, м	27,4	двигатели	PW123
количество мест	50	дальность полета, км	1 550

АН-24

1 шт.

длина, м	23,5	макс. взлетная масса, кг	21 800
размах крыла, м	29,2	двигатели	AI-24
количество мест	40	дальность полета, км	990

SSJ-100

10 шт.

длина, м	29,94	макс. взлетная масса, кг	45 880
размах крыла, м	27,8	двигатели	Power Jet SaM146
количество мест	87	дальность полета, км	2 400

АН-148

6 шт.

длина, м	29,13	макс. взлетная масса, кг	42 550
размах крыла, м	28,91	двигатели	D-436-148
количество мест	75	дальность полета, км	3 500

AIRBUS A319

39 шт.

длина, м	33,84	макс. взлетная масса, кг	70 000
размах крыла, м	34,1	двигатели	CFM 56-5A/5B
количество мест	116-138	дальность полета, км	3 500 – 6 800

AIRBUS A320

67 шт.

длина, м	37,57	макс. взлетная масса, кг	75 500 – 77 000
размах крыла, м	34,1	двигатели	CFM 56-5A/5B
количество мест	140-180	дальность полета, км	4 000 – 5 550

BOEING 737-800

22 шт.

длина, м	39,5	макс. взлетная масса, кг	79 015
размах крыла, м	35,8	двигатели	CFM 56-7B
количество мест	158-189	дальность полета, км	4 500-5 765

BOEING 737-400

4 шт.

длина, м	36,45	макс. взлетная масса, кг	65 090–68 038
размах крыла, м	28,88	двигатели	CFM 56-3C1
количество мест	150-168	дальность полета, км	3 300-5 000

BOEING 737-200

2 шт.

длина, м	30,5	макс. взлетная масса, кг	54 204
размах крыла, м	28,3	двигатели	PW JT8D
количество мест	109	дальность полета, км	3 800

BOEING 737-500

2 шт.

длина, м	31,01	макс. взлетная масса, кг	57 833
размах крыла, м	28,88	двигатели	CFM 56-3C1
количество мест	110	дальность полета, км	4 500

AIRBUS A321

26 шт.

длина, м	44,51	макс. взлетная масса, кг	89 000
размах крыла, м	34,1	двигатели	CFM 56-5B
количество мест	170	дальность полета, км	3 800

AIRBUS A330-200

5 шт.

длина, м	58,8	макс. взлетная масса, кг	230 000
размах крыла, м	60,3	двигатели	RR TRENT 772B
количество мест	241	дальность полета, км	11 200

BOEING 777-200ER

3 шт.

длина, м	63,73	макс. взлетная масса, кг	297 556
размах крыла, м	60,93	двигатели	PW 4090
количество мест	364	дальность полета, км	14 305

BOEING 767-300ER

8 шт.

длина, м	54,9	макс. взлетная масса, кг	186 880
размах крыла, м	47,6	двигатели	CF6-80C2
количество мест	218-309	дальность полета, км	10 000–10 700

ИЛ-96-300

6 шт.

длина, м	55,35	макс. взлетная масса, кг	250 000
размах крыла, м	57,66	двигатели	PS-90A
количество мест	282	дальность полета, км	10 000

ТУ-204-300

6 шт.

длина, м	40,19	макс. взлетная масса, кг	107 500
размах крыла, м	41,8	двигатели	PS-90A
количество мест	142	дальность полета, км	6 400

BOEING 777-300ER

4 шт.

длина, м	73,86	макс. взлетная масса, кг	317 515
размах крыла, м	64,8	двигатели	GE 90-115BL
количество мест	402	дальность полета, км	11 200

AIRBUS A330-300

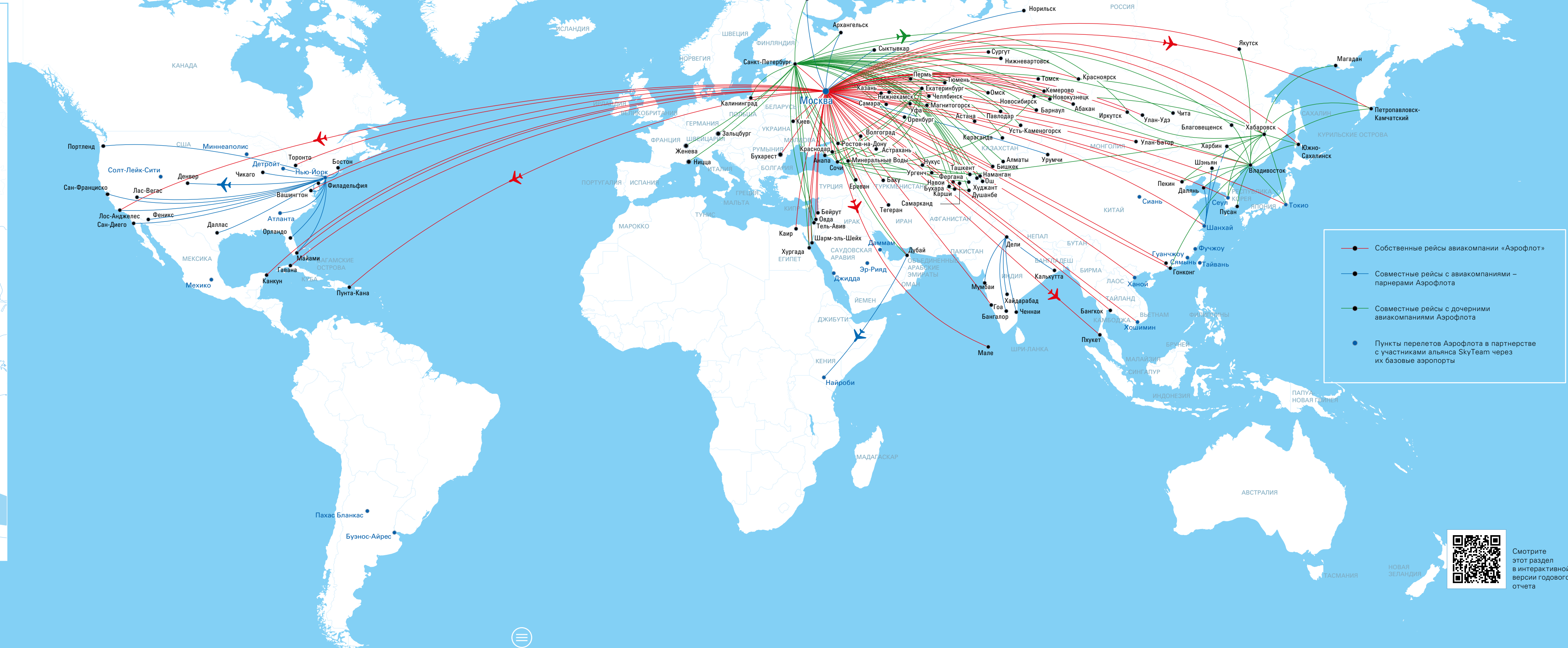
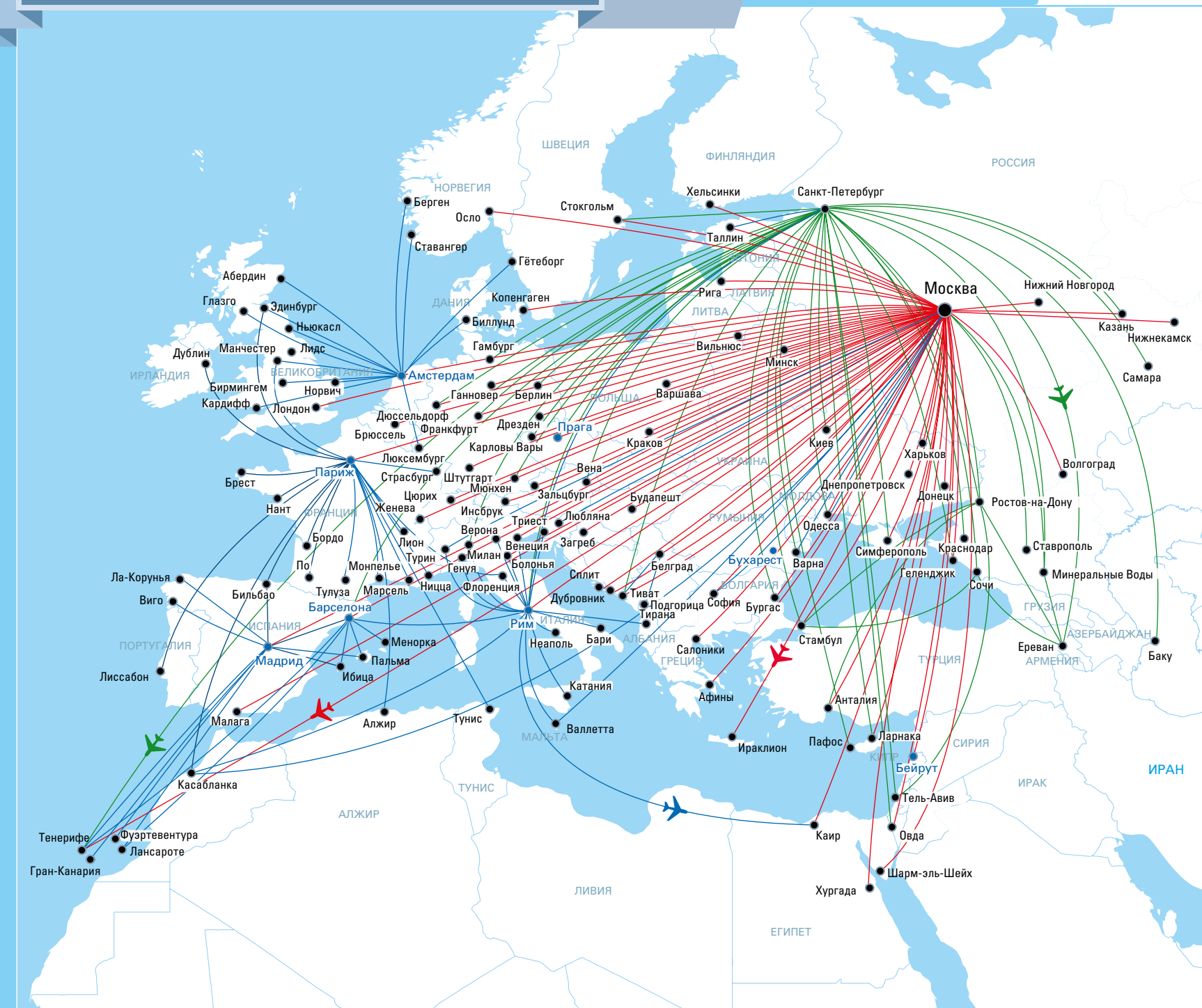
17 шт.

длина, м	63,7	макс. взлетная масса, кг	230 000
размах крыла, м	60,3	двигатели	RR TRENT 772B
количество мест	296-302	дальность полета, км	9 500

* По состоянию на 31 декабря 2013 года



МАРШРУТНАЯ СЕТЬ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»



Смотрите
этот раздел
в интерактивной
версии годового
отчета

1.5. ПРИЗНАНИЕ СО СТОРОНЫ ПАССАЖИРОВ И ПРОФЕССИОНАЛОВ

ОСНОВНЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ И НАГРАДЫ КОМПАНИИ В 2013 ГОДУ

РЕЙТИНГИ

- Группа «Аэрофлот» вошла в топ-5 авиахолдингов Европы и мировой топ-25 авиакомпаний по объему выручки по итогам 2012 года, согласно данным авторитетного международного издания Airline Business.
- Группа «Аэрофлот» вошла в топ-5 европейских и топ-20 мировых авиаперевозчиков по выполненному пассажирообороту в рейтинге влиятельного международного издания Air Transport World.
- Аэрофлот занял второе место в Европе по темпам роста выполненного пассажирооборота и предельного пассажирооборота по итогам 2013 года, а также второй год подряд вошел в топ-5 авиаперевозчиков Европы по выполненному и предельному пассажирообороту – по версии Airline Business.
- Аэрофлот вошел в топ-30 авиакомпаний мира по предлагаемым провозным емкостям в рейтинге компании Innovata, глобального лидера по предоставлению услуг в области информационных технологий для воздушного транспорта.
- Второе место в Европе по качеству питания на борту дальнемагистральных рейсов и пятое место по качеству питания на борту ближнемагистральных рейсов в рейтинге Skyscanner.ru, популярного поисковика авиабилетов.
- Топ-5 самых пунктуальных авиакомпаний Европы на ежегодной премии, присуждаемой авторитетным авиационным ресурсом Flightstats.
- Первое место в рейтинге самых стильных европейских перевозчиков Skyscanner, составленном по результатам опроса более 1 200 путешественников.
- Четвертое место среди авиакомпаний по объему поступлений воздушных судов как в количественном, так и стоимостном выражении – по версии журнала Airline Business.
- Единственный авиаперевозчик из 30 российских компаний в списке крупнейших в мире акционерных компаний открытого типа Forbes Global 2000.
- Первое место в рейтинге «Биржевого лидера» популярности авиакомпаний России, рассчитанном по количеству запросов в поисковой системе Яндекс и по количеству упоминаний в СМИ.
- Первое место в рейтинге «самых чистых» отечественных авиаперевозчиков, составленном туристическим поисковиком Aviasales.ru.
- Топ-10 самых быстрорастущих компаний – по версии журнала РБК.
- Седьмое место в мире по качеству сервиса на борту по рейтингу IATA.
- Топ-10 наиболее активно и стабильно развивающихся производственных компаний России по версии Агентства экономических новостей.
- Второе место в рейтинге крупнейших онлайн-продавцов Рунета, составленном журналом «Коммерсантъ – Секрет фирмы».
- Третье место в рейтинге лучших работодателей России по результатам всероссийского опроса ВЦИОМ.
- Первое место в номинации аэропорта им. Вацлава Гавела (г. Прага) «Самая бесшумная авиакомпания».
- 15-е место в топ-50 самых инновационных компаний России в рейтинге, составленном Институтом социально-экономической модернизации (ИСЭМ).
- Форменная одежда кабинных экипажей Аэрофлота признана самой стильной в мире в ходе Петербургской недели моды и по версии туристического поисковика Aviasales.ru.





НАГРАДЫ

- Премия «Навстречу будущему!» Оргкомитета «Сочи-2014» в номинации «Современные технологии» за проект «Всепогодные полеты на аэродромы Олимпиады».
- Национальная премия «Крылья России – 2013» в номинациях: «Авиакомпания года – пассажирский перевозчик на внутренних воздушных линиях в группе I», «Авиакомпания года – пассажирский перевозчик на международных регулярных воздушных линиях».
- Лучшая авиакомпания Восточной Европы по версии международной премии World Airline Awards, учрежденной британским консалтинговым агентством Skytrax.
- Премия «Права потребителей и качество обслуживания» по результатам интернет-голосования «Выбор потребителей – 2013», проведенного партнером премии – крупнейшим российским исследовательским холдингом «Ромир».
- Премия Brand Awards агентства Fashion Events в номинации «Лучшая компания для бизнес-путешественников».
- Премия «Звезда Travel.ru» в номинациях «Лучшая компания по направлению СНГ (в том числе внутри России)» и «Лучшая компания по направлению Северная Америка».
- Лучшая российская авиакомпания по версии престижной премии в сфере туризма «Выбор читателей Conde Nast Traveller», признанной во всем мире туристическим «Оскаром».
- Награда Афинского международного аэропорта в категории «Самая быстрорастущая авиакомпания Восточной Европы».
- Награда аэропорта Пулково LED TOGETHER 2012 в номинации «Лучшая цена».
- Лучшая компания года по версии деловой премии Russia – Korea Business Awards.
- Премия института Адама Смита в номинации «Лучшая финансовая команда в России».
- Премия «Лучшие 10 IT-проектов для госсектора» Министерства связи и массовых коммуникаций РФ и ГК ComNews в номинации «Самое эффективное решение для контакт-центра».
- Награда CNews AWARDS в номинации «Высокотехнологичный Центр обработки данных года».
- Национальная премия в области бизнеса «Компания года 2013» в номинации «Транспорт».
- Премия «Время инноваций» в категории «Транспорт и машиностроение». Премия учреждена фондом «Социальные проекты и программы» при поддержке Министерства экономического развития РФ, Министерства связи и массовых коммуникаций.
- Премия «Навстречу будущему!» в номинации «Современные технологии» (за кинологическое обеспечение авиационной безопасности). Премия приурочена к XXII Олимпийским зимним играм и XI Паралимпийским зимним играм 2014 года в г. Сочи.
- Победитель XVI Ежегодного конкурса годовых отчетов ОАО «Московская Биржа» в номинации «Лучший годовой отчет потребительского сектора экономики».
- Победитель XVI Ежегодного конкурса годовых отчетов в номинации «Транспорт», организованного журналом «Рынок ценных бумаг» и социальной сетью Investor.Ru.
- Победитель на Ежегодном всероссийском конкурсе «Лучшее корпоративное медиа-2013» в номинации «Печатные СМИ. Внутрикorporативная газета».
- Премия Digital Communications AWARDS – 2013 в номинации «Лучшая страница бренда в Твиттере».
- Генеральный директор ОАО «Аэрофлот» Виталий Савельев награжден орденом «За заслуги перед Отечеством» IV степени.

ОБРАЩЕНИЯ К АКЦИОНЕРАМ

2.1. ОБРАЩЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ



Уважаемые акционеры!

Главной тенденцией 2013 года стали отличные показатели деятельности Аэрофлота, открывающие путь для важных качественных перемен.

Аэрофлот был и остается в подлинном смысле системообразующей компанией, которая к тому же становится все более ощутимой силой на глобальном транспортном рынке.

Налицо усиление роли Аэрофлота в качестве основы и консолидатора отечественной авиатранспортной отрасли. Компания вносит вклад в решение важнейшей задачи государственного значения – повышение доступности авиаперевозок для граждан России.

Мобильность, безусловно, является важным фактором успешного развития современного государства. Правительство Российской Федерации ставит цель за короткий срок увеличить показатель мобильности населения до 40 %, в том числе за счет форсированного развития региональной авиации. Этой цели подчинены два главных стратегических проекта, которые мы осуществляем с прошлого года, создав единую дальневосточную авиакомпанию «Аврора» и приступив к запуску бюджетного перевозчика «Добролет».

Особое значение приобретает это направление деятельности в новых условиях в связи с вхождением в состав России двух новых субъектов Федерации – Крыма и Севастополя. На долгосрочную перспективу нацелена принятая Аэрофлотом широкомасштабная программа доступных полетов в Крым по специальным тарифам.

Эти задачи определяют пути дальнейшего строительства и структуру Группы компаний «Аэрофлот» – крупнейшего в России и наиболее динамично развивающегося авиационного холдинга. При сохранении мощных позиций Аэрофлота в премиальном сегменте перевозок его дочерние компании будут все активнее осваивать новые социально значимые и коммерчески привлекательные ниши рынка.

Стратегическую роль Аэрофлот играет и в качестве основного потребителя инновационной продукции российского авиапрома. Из 36 воздушных судов, которые в общей сложности планируется получить в текущем году, восемь – российские Sukhoi Superjet 100.

На глобальном рынке ведущая российская авиакомпания не только развивает свои традиционные конкурентные преимущества, прежде всего современную систему сервиса, но также использует новые коммерческие, маркетинговые и имиджевые возможности. В 2013 году Аэрофлот стал официальным перевозчиком одного из самых именитых футбольных клубов в мире – Manchester United, что является беспрецедентным успехом в истории российской гражданской авиации.

Лучшие качества национального перевозчика Аэрофлот проявил в ходе подготовки и проведения зимних Олимпийских игр в Сочи. Сегодня есть все основания утверждать: в грандиозном успехе «Сочи 2014» немалая доля принадлежит ведущей авиакомпании России. Мы полностью выполнили свои обязательства в качестве Генерального партнера Олимпиады. Аэрофлот способствовал формированию и поддержанию позитивного имиджа России, что является одним из важных направлений государственной стратегии.

Своими достижениями Аэрофлот в значительной степени обязан современной команде менеджеров, которая возглавляет его в течение пяти лет. Главные принципы работы: высокая производительность труда, эффективный контроль над затратами, оптимизация деятельности дочерних компаний, которые интегрируются в структуру Группы «Аэрофлот».

В 2013 году Аэрофлот достойно отметил свое 90-летие. Начат отсчет нового, десятого десятилетия в истории Компании. Руководству Аэрофлота и Совету директоров предстоит добиться новых больших свершений на пути превращения ведущей российской авиакомпании и всей Группы «Аэрофлот» в ведущего игрока глобальной премьер-лиги.

Речь не просто о линейном росте пассажиропотока и других основных производственных и финансовых показателей. В планах –

максимально эффективная, действительно креативная реализация гигантского потенциала Аэрофлота, а также более полное использование уникального положения России, ее необозримых пространств с удобно расположенными воздушными путями.

У нас есть все необходимое для стратегического развития успеха, достигнутого на сегодняшний день:

- сильный бренд, пользующийся уважением во всем мире;
- мощная и современная производственная база;
- квалифицированный и преданный своему делу коллектив;
- мотивированный менеджмент, имеющий обширный опыт успешной деятельности;
- собственная бизнес-модель с учетом национальных конкурентных преимуществ.

Я уверен, что, следуя этим курсом, Аэрофлот выйдет на новую качественную высоту. Насколько скорым будет набор высоты, в значительной степени зависит от нашей работы в текущем году. Рассчитываем на вашу поддержку в этом деле, важном для Аэрофлота и России.

Председатель Совета директоров
ОАО «Аэрофлот»

Кирилл Андросов



2.2. ОБРАЩЕНИЕ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА



Уважаемые акционеры!

В 2013 году Аэрофлот отметил 90-летие и в очередной раз подтвердил свой статус безусловного лидера отрасли. Мы установили новый рекорд в истории современной России – **перевезли более 20,9 млн пассажиров**. А с учетом компаний Группы «Аэрофлот» – около 31,4 млн человек. В 2013 году каждый третий авиабилет в России был оформлен на рейсы Аэрофлота. Группа компаний «Аэрофлот» занимает 37 % российского рынка авиаперевозок.

По итогам 2013 года **Аэрофлот признан одним из самых быстрорастущих авиаперевозчиков Европы**. Выполненный пассажирооборот компании увеличился на 19,2 %, в то время как наши европейские конкуренты продемонстрировали средний рост лишь на 2,7 %. Загрузка пассажирских кресел ОАО «Аэрофлот» в 2013 году составила 78,8 %. Пассажирооборот Компании составил 60,2 млрд пассажиро-километров. Пассажирооборот Группы «Аэрофлот» увеличился на 14,3 % и составил 85,3 млрд пассажиро-километров. По этому показателю Группа вошла в топ-5 европейских и топ-20 мировых авиаперевозчиков. По занятости пассажирских кресел – 78,2 % – Группа «Аэрофлот» также в числе наиболее эффективных европейских перевозчиков.

Своими **приоритетными задачами мы считаем** обеспечение роста мобильности населения страны, гарантии безопасности полетов и постоянное улучшение качества продукта.

Аэрофлот входит в число мировых лидеров по обеспечению безопасности полетов. Самый главный, всемирно признанный показатель безопасности – коэффициент SAFA – у Аэрофлота лучший в России и соответствует уровню ведущих мировых авиакомпаний. Уровень безопасности полетов по итогам года составил 99,961 %, что соответствует самому высокому диапазону величин по шкале оценки безопасности. В 2013 году Аэрофлот в пятый раз успешно прошел аудит эксплуатационной безопасности Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) на соответствие стандарту IOSA.

Аэрофлот располагает одним из самых молодых самолетных парков в Европе. По состоянию на 31 декабря 2013 года парк воздушных судов Аэрофлота насчитывал 143 современных авиалайнера, средний возраст которых 5,5 лет. В эксплуатацию были

введены восемь самолетов Airbus A320, пять Airbus A321, три Boeing 737-800 и четыре Boeing 777-300ER. Кроме того, в рамках модернизации парка воздушных судов Sukhoi Superjet 100 получены четыре машины в расширенной комплектации full взамен лайнеров в спецификации light. Аэрофлот является крупнейшим эксплуатантом новейшей отечественной авиатехники. До конца 2015 года в парк Компании поступят еще 20 самолетов SSJ-100. В наших планах рассмотрение приобретения около 150 лайнеров российского производства, в том числе 50 самолетов Як-242. По состоянию на 31 декабря 2013 года парк Группы «Аэрофлот» насчитывал 239 воздушных судов.

В 2013 году мы **продолжили модернизацию маршрутной сети**. Собственная маршрутная сеть ОАО «Аэрофлот» включала 156 направлений в 56 стран мира. Сеть маршрутов Группы «Аэрофлот» охватывала 293 регулярных направления в 65 странах мира.

Приоритетом для Аэрофлота остается **качественное улучшение сервиса** и развитие в премиальном сегменте рынка. В 2013 году Аэрофлот во второй раз в своей новейшей истории признан лучшей авиакомпанией Восточной Европы по версии Skytrax и впервые вошел в мировой топ-10 по качеству бортового сервиса по результатам исследования IATA. Всего за год авиакомпания удостоена свыше 40 престижных наград и высоких мест в авторитетных отраслевых рейтингах. Мы расширили список воздушных судов, на борту которых предоставляется доступ в Интернет, усовершенствовали бортовое меню и систему развлечений. В Компании создана «мультиязычная группа» по обслуживанию транзитных пассажиров в базовом аэропорту Шереметьево. В коммерции активно практикуются интернет-продажи. По итогам 2013 года Аэрофлот признан одним из крупнейших интернет-продавцов Рунета, годовой объем интернет-продаж увеличился на 29% и составил 37,5 млрд рублей.

Главные стратегические проекты, реализованные в 2013 году, – запуск единой дальневосточной авиакомпании «Аврора» и создание лоукост-перевозчика «Добролет». Первый полет бюджетной авиакомпании состоится летом 2014 года, когда в России законодательно будут закреплены те же условия конкуренции, в которых действуют западные перевозчики. Обе компании несут на себе большую инфраструктурную и социальную нагрузку – от их развития зависит транспортная доступность российских регионов.

Основные **социально значимые проекты 2013 года** – участие авиакомпании в проведении XXVII Всемирной летней Универсиады в Казани, XXII Олимпийских и XI Паралимпийских зимних игр в Сочи и старт благотворительной акции «У сердца два крыла». В дни проведения Универсиады, Олимпиады и Паралимпиады мы существенно увеличили количество полетов из Москвы в Казань и Сочи, а также провели социальную акцию «Олимпиада на пятерку», позволившую посетить олимпийскую столицу малообеспеченным гражданам страны. В благотворительной акции «У сердца два крыла», рассчитанной на детей со сложными заболеваниями из наиболее удаленных от центра страны регионов, только за первые месяцы проведения приняли участие более 400 детей.

Аэрофлот третий год подряд **демонстрирует устойчивые финансовые показатели**. Главный положительный итог 2013 года – дочерние авиакомпании Группы «Аэрофлот» в сумме вышли на операционную безубыточность. Консолидированная выручка за 2013 год по МСФО увеличилась на 15,0% по сравнению с показателем за 2012 год, до 290 955,8 млн рублей (9 135,7 млн долларов США). Чистая прибыль возросла на 41,9%, до 7 334,7 млн рублей (230,3 млн долларов США). Рыночная капитализация ОАО «Аэрофлот» возросла на 85,5% (73,3% в долларовом эквиваленте) и составила на конец года 93,37 млрд рублей (2,86 млрд долларов США). Финансовые итоги года свидетельствуют о конкурентоспособности Аэрофлота – одной из наиболее успешных несырьевых компаний России, а также о росте эффективности дочерних компаний в процессе их интеграции в рамках Группы «Аэрофлот».

В 2013 году мы **сделали крупный шаг к достижению высшей стратегической цели** – созданию в стране мощного авиахолдинга, способного на равных конкурировать с лидерами мировой авиаотрасли. Мы планируем, что к 2025 году Группа «Аэрофлот» войдет в топ-5 европейских и топ-20 мировых авиакомпаний по объему перевозок и выручке. Итоги 2013 года свидетельствуют, что эти амбициозные планы – реальны.



Генеральный директор
ОАО «Аэрофлот»

Виталий Савельев

ОПИСАНИЕ БИЗНЕСА

Пассажирооборот Группы
«Аэрофлот» вырос на 14,3 %
и составил

85,3

млрд пассажиро-километров

- Положение Группы на рынке
- Стратегия
- Обзор деятельности
- Корпоративная социальная ответственность

ТОЧНО
ПО РАСПИСАНИЮ



3.1. ПОЛОЖЕНИЕ ГРУППЫ НА РЫНКЕ

МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЫНОК АВИАПЕРЕВОЗОК

В 2013 году на мировом рынке продолжился рост объемов перевозок. По данным IATA, общее количество перевезенных пассажиров в 2013 году выросло на 5,1 % и составило 3,1 млрд пассажиров. Таким образом, за последние 7 лет мировой рынок вырос примерно на треть (дополнительно на 1 млрд пассажиров в год), чему способствовало развитие глобальной экономики, увеличение общей мобильности населения, а также применение участниками рынка новых бизнес-моделей перевозок.

Доходы отрасли авиаперевозок в 2013 году, по данным IATA, составили 708 млрд долларов США, что на 4,3 % больше, чем в 2012 году. Традиционно основная часть доходов (80 %) приходится на сегмент пассажирских перевозок. На долю грузовых перевозок пришлось лишь 8,4 %, в то время как в 2007 году этот показатель составлял 11,5 %, что связано в основном со снижением темпов роста мировой экономики.

Расходы авиакомпаний в 2013 году выросли на 3 % по сравнению с предыдущим годом и составили 686 млрд долларов США. По-прежнему значительное место в структуре расходов авиакомпаний занимают расходы на топливо, в 2013 году их доля составила 31 %. Однако ведущие мировые авиаперевозчики, реорганизовав свои бизнес-процессы, научились работать в условиях высоких цен на топливо. Загрузка самолетов составила рекордные 79,6 %. По сравнению с 2003 годом, когда доля расходов на топливо составляла 14 %, загрузка увеличилась практически на 9 процентных пунктов.

По прогнозам IATA чистая прибыль мировой отрасли авиаперевозок по итогам 2013 года составит 12,9 млрд долларов США, что станет одним из самых лучших значений показателя отрасли за прошедшие десять лет.

В региональном разрезе развитие отрасли происходит неоднородно: для каждого региона был характерен свой сценарий развития. Европейский рынок вступил в новую фазу значительных изменений

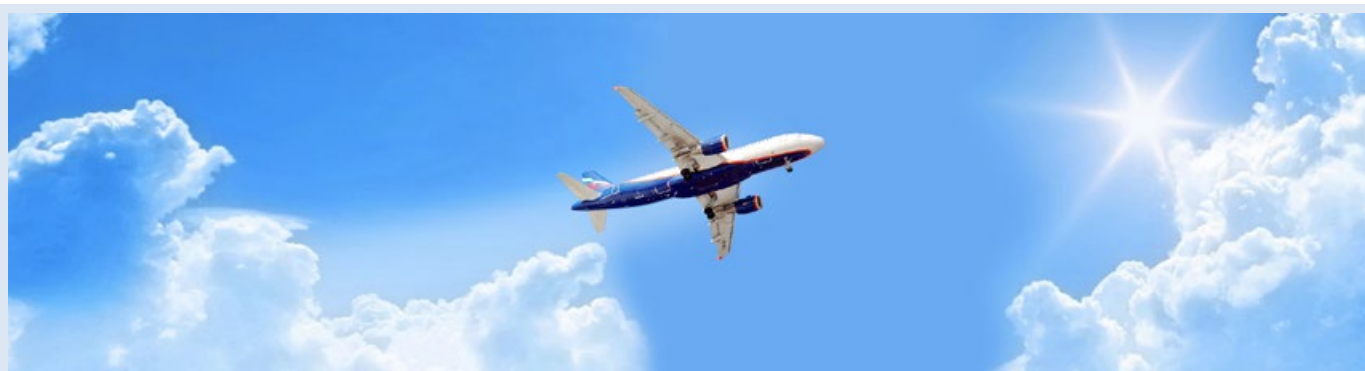
на фоне замедления темпов роста. Темпы роста европейского рынка авиаперевозок, одного из крупнейших в мировой отрасли, в 2013 году, по данным IATA, составили 3,8 %, что также ниже среднемирового уровня. На долю региона пришлось 13 % общемировой чистой прибыли. Негативное влияние на развитие сектора в регионе оказала неблагоприятная экономическая ситуация в странах Европейского союза. Кроме того, важной тенденцией 2013 года стало усиление глобальных внешних игроков в регионе, в том числе за счет приобретения европейских активов иностранными компаниями (Korean Air, Etihad Airways).

В 2013 году продолжился тренд более активного использования авиационными группами своих лоукост-авиакомпаний на региональных маршрутах. В частности, это касалось европейского рынка и рынка стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

В 2013 году продолжилось технологическое развитие отрасли. Наиболее важным процессом стало появление нового семейства самолетов. Состоялся первый полет дальнемагистрального широкофюзеляжного самолета Airbus A350 XWB разработанного для замены семейства A330 – A340. Ожидается, что первые экземпляры нового воздушного судна поступят в эксплуатацию уже в конце 2014 года. Мировое внимание также привлекли временные проблемы с эксплуатацией другой отраслевой новинки – Boeing 787.

Доходы отрасли авиаперевозок
в 2013 году, по данным IATA,
составили

708 млрд долларов США,
что на 4,3 % больше, чем в 2012 году.

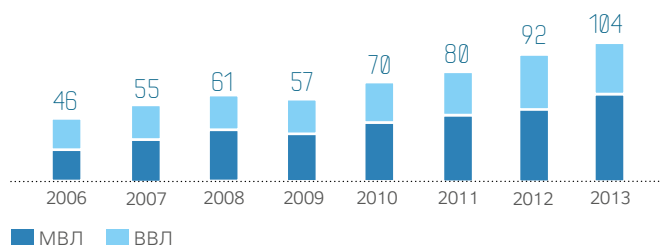


РОССИЙСКИЙ РЫНОК АВИАПЕРЕВОЗОВ

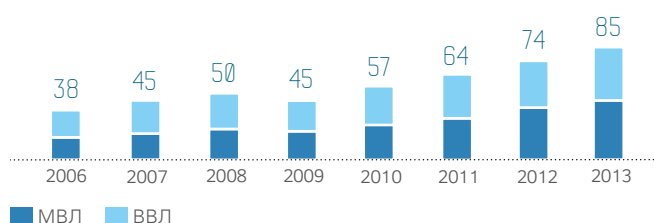
Российский рынок авиаперевозок в отчетном периоде продемонстрировал темпы роста, превышающие показатели по среднемировому темпу роста, и в частности европейскому. По данным Федерального агентства воздушного транспорта РФ, объем перевозок, осуществленных российскими авиакомпаниями в 2013 году, увеличился на 14,2 % по сравнению с 2012 годом.

С учетом иностранных авиаперевозчиков объем российского рынка вырос на 13,1 %, в то время как, по данным IATA, мировой пассажиропоток вырос на 5 %. Общий объем российского рынка, включая перевозки российских и иностранных авиакомпаний, составил порядка 103,6 млн пассажиров.

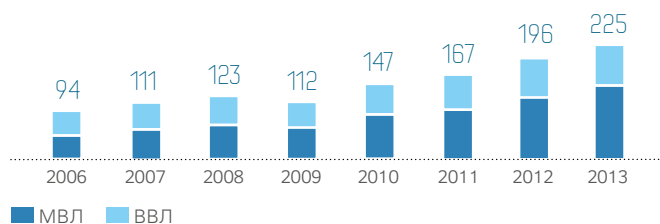
ДИНАМИКА ПАССАЖИРОПОТОКА РФ (С УЧЕТОМ ИНОСТРАННЫХ КОМПАНИЙ), МЛН ПАССАЖИРОВ



ДИНАМИКА ПАССАЖИРОПОТОКА ГА РФ, МЛН ПАССАЖИРОВ



ДИНАМИКА ПАССАЖИРООБОРОТА ГА РФ, МЛРД ПКМ



Высокие темпы роста были характерны для всех основных сегментов российского рынка перевозок пассажиров. Наиболее чувствительный барометр состояния отрасли, сегмент внутренних перевозок, вырос на 10,8 % по пассажиропотоку и на 9 % по пассажирообороту. На внутренних линиях было перевезено 39,2 млн

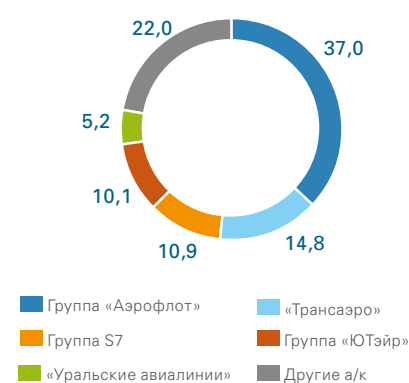
пассажиров. Росту показателей способствовал эффект от первоначальной консолидации отрасли, приведший к ее выздоровлению. Загрузка внутренних рейсов в 2013 году увеличилась на 2 п. п. по сравнению с 2012 годом и составила 75 %.

В 2013 году сегмент международных пассажирских авиаперевозок продолжил расти быстрыми темпами. За прошедший год российские авиакомпании перевезли 45 млн пассажиров, что на 17,4 % больше, чем годом ранее. При этом средняя занятость кресел составила 82,1 %. Пассажиропоток российских авиакомпаний на рейсах между Россией и странами СНГ составил 7,8 млн пассажиров. В 2013 году продолжился рост объемов перевозок из региональных аэропортов по зарубежным туристическим направлениям. В свою очередь это благоприятно сказывается на перспективах развития инфраструктуры российских региональных аэропортов.

Состояние российского рынка в настоящий момент характеризуют три крупные тенденции:

- Консолидация регулярных перевозок, где ведущую роль играют группы «Аэрофлот», S7, «ЮТэйр» и авиакомпания «Трансаэро»;
- Быстрый рост авиакомпаний, специализированных на туристических маршрутах, часто связанных с определенным туристическим оператором;
- Долгожданное начало возрождения региональных перевозок.

СТРУКТУРА РОССИЙСКОГО РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК ПО СУММАРНОМУ ПАССАЖИРОПОТОКУ (БЕЗ ИН. А/К), %



СТРУКТУРА РОССИЙСКОГО РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК ПО СУММАРНОМУ ПАССАЖИРОПОТОКУ (С ИН. А/К), %



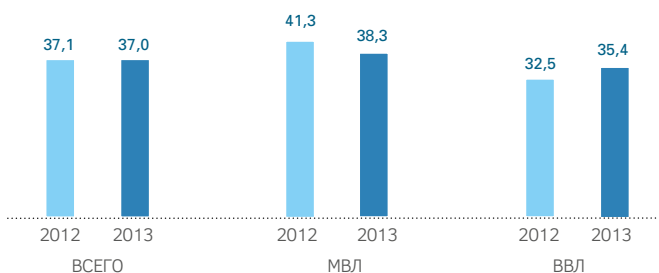
СТРУКТУРА РОССИЙСКОГО РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК ПО СУММАРНОМУ ПАССАЖИРООБОРОТУ (БЕЗ ИН. А/К), %



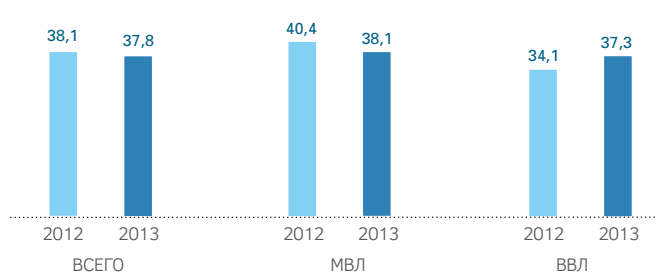
Группа «Аэрофлот» в своем развитии опирается на все три вышеперечисленных тренда в рамках мультибрендовой платформы развития, предусматривающей специализацию каждой из авиакомпаний Группы на своем сегменте рынка. В 2013 году был осуществлен запуск дальневосточной авиакомпании «Аврора». Этот проект пока не имеет аналогов в России, и его запуск стал одним из ключевых событий на российском рынке в 2013 году. Авиакомпания «Аврора» позиционирует себя в качестве единой авиакомпании для регионов Дальнего Востока России, развивающей в том числе местные перевозки. Ее интеграция в структуру Группы «Аэрофлот» позволяет ей использовать в своем развитии соответствующие ресурсы Группы.

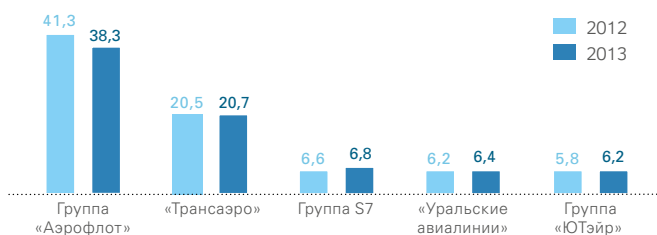
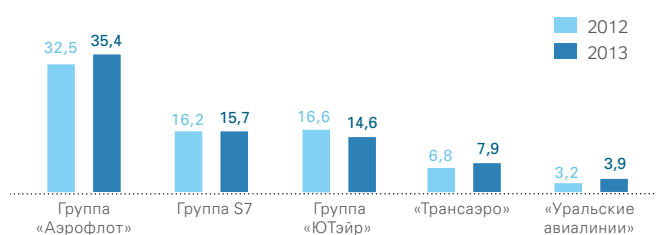
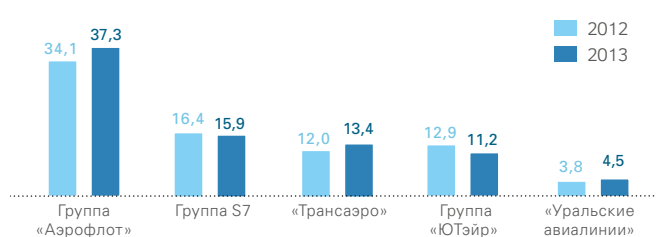
В 2013 году доля Группы «Аэрофлот» на российском рынке регулярных и нерегулярных авиаперевозок (ГА РФ) составила 37 % (30,2 % с учетом иностранных авиакомпаний), что превышает совокупную долю рынка трех ближайших конкурентов Группы. В 2014 году Группа «Аэрофлот» планирует усилить свои позиции, запустив в сегменте низкобюджетных регулярных авиаперевозок авиакомпанию «Добролет».

ДИНАМИКА ДОЛИ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» В ГА РФ (ПО ПАССАЖИРОПОТОКУ), %



ДИНАМИКА ДОЛИ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» В ГА РФ (ПО ПАССАЖИРООБОРОТУ), %



СТРУКТУРА РОССИЙСКОГО РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК
ПО СУММАРНОМУ ПАССАЖИРОПОТОКУ НА МВЛ, %СТРУКТУРА РОССИЙСКОГО РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК
ПО СУММАРНОМУ ПАССАЖИРОПОТОКУ НА ВВЛ, %СТРУКТУРА РОССИЙСКОГО РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК
ПО СУММАРНОМУ ПАССАЖИРООБОРОТУ НА МВЛ, %СТРУКТУРА РОССИЙСКОГО РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК
ПО СУММАРНОМУ ПАССАЖИРООБОРОТУ НА ВВЛ, %

РЫНОК ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

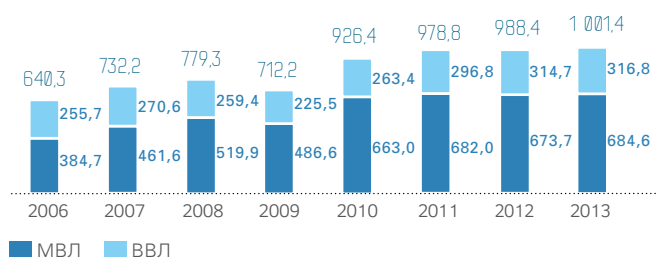
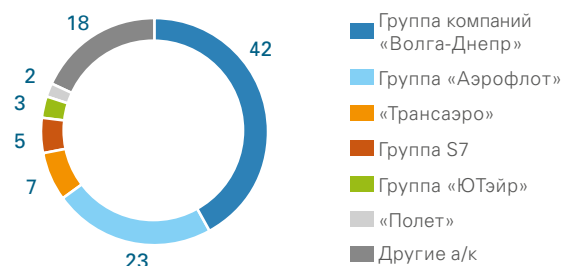
На развитие рынка грузовых перевозок в 2013 году значительное влияние оказало замедление темпов роста мировой экономики. По данным IATA, объем мирового рынка грузовых авиаперевозок вырос лишь на 1 % и составил 49,8 млн тонн. Доходы от перевозок грузов сократились на 3 млрд долларов США и составили 61 млрд долларов США. По прогнозам IATA в 2014 году спрос увеличится на 4 %. Доходы вырастут на 3 % и составят 63 млрд долларов США.

Доля российских авиакомпаний на мировом рынке грузовых перевозок в 2013 году составила около 2 %. Российскими авиакомпаниями было перевезено около 1 млн тонн грузов, что на 1,3 % превышает результат 2012 года. Грузооборот российских авиакомпаний в 2013 году снизился на 1,3 % по сравнению с предыдущим годом и составил 5 млрд тонно-километров.

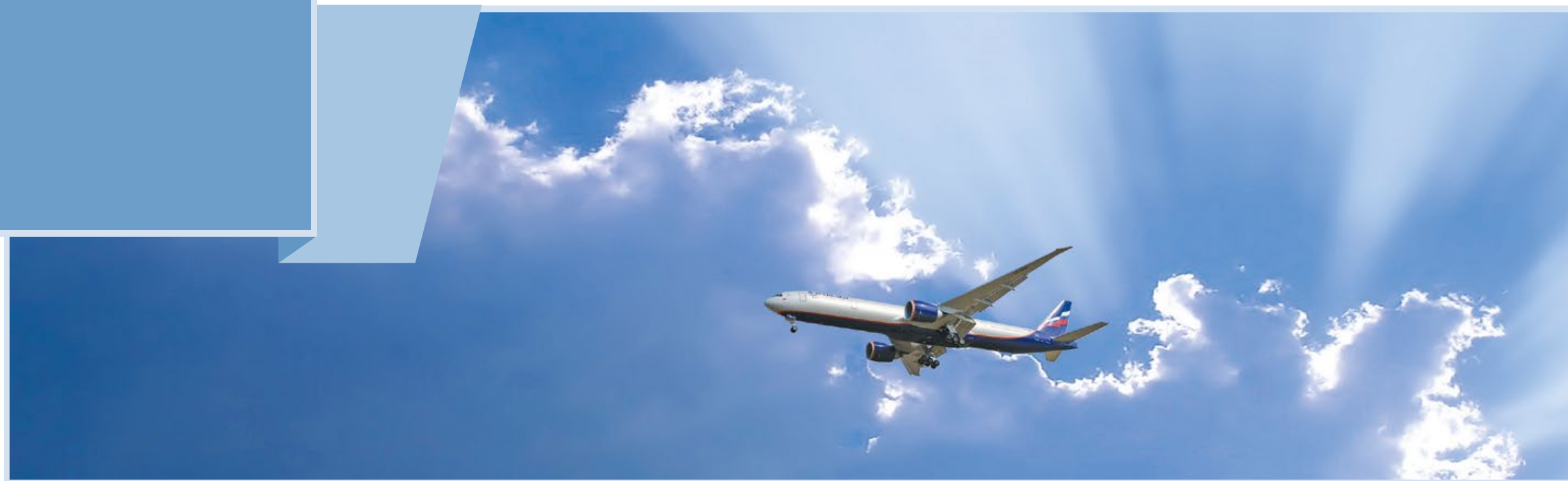
Объем грузовых перевозок российских компаний на международных направлениях незначительно вырос в 2013 году и составил 684 тыс. тонн, что составляет 68 % от всех грузовых перевозок российских авиакомпаний. Объем грузовых перевозок на внутренних линиях практически не претерпел изменений и составил 317 тыс. тонн.

По итогам 2013 года лидерство среди российских грузовых компаний сохраняет AirBridgeCargo (входит в группу компаний «Волга-Днепр»). ОАО «Аэрофлот» заняло второе место. Доля пяти ведущих российских авиакомпаний от всего объема перевезенных грузов составляет 76,2 %.

В 2013 году Аэрофлот пересмотрел стратегию развития грузовых перевозок. Было принято решение о концентрации на сегменте перевозок грузов в багажных отделениях регулярных пассажирских рейсов.

ОБЪЕМ РЫНКА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК
ГА РФ, ТЫС. ТОННСТРУКТУРА РОССИЙСКОГО РЫНКА
ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК, %

3.2. СТРАТЕГИЯ



ОБЗОР СТРАТЕГИИ

ОСНОВЫ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» ДО 2025 ГОДА

Развитие в статусе одного из топ-5 авиаперевозчиков Европы и топ-20 глобальных авиаперевозчиков по выручке и пассажиропотоку

Увеличение объема пассажирских перевозок до 70 млн пассажиров в год, включая 30 млн пассажиров на внутреннем рынке

Успешное развитие бизнеса в различных сегментах рынка на основе мультибрендовой платформы Группы, включая направления авиаперевозок премиального уровня, региональных, туристических, бюджетных перевозок

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»

Лидерство на мировом рынке авиаперевозок среди глобальных перевозчиков

Обеспечение доминирующих позиций на рынке перевозок между Европой и Азией

Обеспечение прибыльного роста

Постоянное повышение операционной эффективности

Внедрение новейших технологий и развитие инноваций



Смотрите этот раздел в интерактивной версии годового отчета

ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»

ФОРМИРОВАНИЕ МУЛЬТИБРЕНДОВОЙ ПЛАТФОРМЫ ГРУППЫ

Группа завершает переход к управлению всеми активами в рамках единого коммерческого блока и общей коммерческой политики, направленной на обеспечение динамичного развития каждой из авиакомпаний Группы в своем рыночном сегменте. Сегодня Группа развивается в качестве крупнейшей компании авиатранспортного сектора России, одного из лидеров европейского рынка.

- Реализация единой коммерческой политики в управлении активами Группы

В 2013 году все рейсы авиакомпании «Донавиа» были переведены под коммерческое управление Группы. Была создана новая дальневосточная авиакомпания «Аврора» на базе активов «Сахалинских Авиатрасс» и «Владивосток Авиа»; коммерческое управление региональной компанией будет передано Группе. С летнего расписания 2014 года рейсы ОАО «Авиакомпания «Россия» будут переведены под коммерческое управление Аэрофлота и будут выполняться под кодом SU.

РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПАРТНЕРСТВ

- Сотрудничество с авиакомпаниями в рамках альянса SkyTeam
- Сотрудничество с членами альянса SkyTeam позволяет Аэрофлоту повышать рентабельность маршрутной сети, предлагать клиентам больше рейсов, направлений, услуг и привилегий.

- Создание стратегических партнерств с компаниями в неавиационных сегментах рынка

Аэрофлот развивает взаимодействие с рядом неавиационных компаний в целях расширения спектра услуг, клиентской базы, повышения узнаваемости бренда. Соглашение с одним из лидеров рынка проката автомобилей Europcar позволяет пассажирам авиакомпании арендовать автомобили через кобрендовый интернет-сервис на сайте. Спонсорский договор с футбольным клубом Manchester United позволяет повысить узнаваемость бренда Аэрофлота среди более чем 600 млн болельщиков клуба.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРИБЫЛЬНОГО РОСТА, ПОВЫШЕНИЕ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ И РАСШИРЕНИЕ ПРИСУТСТВИЯ НА РЫНКАХ КАПИТАЛА

Ключевая задача Аэрофлота – поддержание прибыльного роста и укрепление позиций на внутреннем и международном рынках авиаперевозок.

- Оптимизация издержек

Компания постоянно работает над сокращением издержек и повышением операционной эффективности, уделяет значительное внимание топливной эффективности, производительности труда

и оптимизации использования мощностей. Компания стремится максимизировать прибыльность перевозок, в том числе за счет сегментации предоставляемых услуг.

- Расширение присутствия на рынках капитала

Аэрофлот последовательно реализует стратегию расширения взаимодействия с инвестиционным сообществом.

ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ

Аэрофлот делает ставку на постоянное развитие качества обслуживания пассажиров. Базовая авиакомпания Группы – «Аэрофлот – российские авиалинии» обслуживает премиальный сегмент пассажиров, предлагая высококачественный сервис, соответствующий лучшим мировым стандартам, принятым среди глобальных лидеров в области авиаперевозок. Индекс лояльности клиентов (NPS) Аэрофлота в 2013 году увеличился третий год подряд и составил 58 %. Компания во второй раз получила престижную международную премию Skytrax World Airlines Awards в категории «Лучшая авиакомпания Восточной Европы».

- Развитие услуг во всех классах обслуживания

Группа имеет широкую номенклатуру классов обслуживания, от премиальных до туристических, и постоянно развивает предложение услуг во всех классах. В 2013 году на борту дальнемагистральных воздушных судов Boeing 777 был введен новый класс обслуживания «комфорт». Запуск низкобюджетного перевозчика «Добролет» позволит предложить чувствительным к стоимости перевозки пассажирам качественный сервис по сниженным ценам на наиболее востребованных маршрутах.

Высочайшее качество обслуживания на борту и на земле. Компания расширяет список воздушных судов, на борту которых предоставляется доступ в Интернет, постоянно совершенствует бортовое меню и систему развлечений. В компании создана «мультиязычная группа» по обслуживанию транзитных пассажиров в базовом аэропорту Шереметьево. В едином колл-центре авиакомпании организовано обслуживание пассажиров в двенадцати странах мира.



СБАЛАНСИРОВАННОЕ РАЗВИТИЕ СЕТИ МАРШРУТОВ

- Группа формирует единую сеть маршрутов, в рамках которой маршруты распределяются между перевозчиками в соответствии с их рыночной специализацией и географией полетов, при этом исключается конкуренция между авиакомпаниями

в составе Группы. Группа продолжает консолидацию чартерных рейсов под управлением авиакомпании «Оренбургские авиалинии».

РАСШИРЕНИЕ ПАРКА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

- Группа обладает сбалансированным современным парком воздушных судов, отвечающим целям Стратегии развития Группы в различных сегментах рынка.
- В 2013 году парк самолетов ОАО «Аэрофлот» расширился – в частности, в эксплуатацию были введены восемь самолетов Airbus A320, пять Airbus A321, три Boeing 737-800 и четыре Boeing 777-300ER.

- В 2014 году планируется пополнение авиапарка ОАО «Аэрофлот» новыми лайнерами Boeing 777 и Airbus A320, а также существенное обновление парков дочерних компаний.
- С 2013 года парк воздушных судов ОАО «Аэрофлот» начал пополняться авиалайнерами Boeing 737NG.
- К 2018 году планируется увеличить размер парка Группы до 336 воздушных судов.

ВНЕДРЕНИЕ НОВЕЙШИХ ТЕХНОЛОГИЙ И РАЗВИТИЕ ИННОВАЦИЙ

Аэрофлот реализует Программу инновационного развития, в рамках которой Компания внедряет технологические, управленческие и организационные инновации, развивает сотрудничество с вузами, научными организациями, предприятиями, специализирующимися на инновационных разработках. В 2013 году ОАО «Аэрофлот» было признано самой инновационно-активной компанией года в категории «Транспорт и машиностроение» по версии экспертов независимой премии «Время инноваций – 2013».

- Внедрение комплексных систем по организации операционной деятельности

Аэрофлот внедряет инновационные технические средства и решения в сферах наземного обеспечения, технического обслуживания и ремонта, авиационной безопасности. Благодаря передовому информационно-технологическому обеспечению Компании удалось выйти на новый уровень пунктуальности перевозок, оптимизации затрат, эффективности обслуживания и подготовки воздушных судов, процессов регистрации на рейс, предоставления услуг на борту.

- Реализация комплексных IT-проектов и формирование единой IT-инфраструктуры

Аэрофлот завершает внедрение SAP ERP, работает над внедрением единой производственной IT-платформы и объединением всей IT-инфраструктуры в рамках Группы, над автоматизацией управления сетью маршрутов и парком воздушных судов, внедрением эффективных IT-решений в обслуживании пассажиров на борту самолетов и в аэропорту. В Группе запущен единый Центр обработки данных.

КЛЮЧЕВЫЕ ЗАДАЧИ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» НА 2014 ГОД

- Завершение интеграции дочерних компаний в структуру Группы «Аэрофлот» на основе мультибрендовой платформы и обеспечение синергетического эффекта.
- Наращивание объемов перевозок и выручки компаний Группы.
- Развитие новых авиакомпаний – «Аврора» и «Добролет».
- Расширение парка воздушных судов Группы.
- Повышение качества обслуживания во всех сегментах, расширение спектра услуг.
- Реализация Программы инновационного развития Группы, развитие, внедрение и унификация IT-технологий.

МУЛЬТИБРЕНДОВАЯ ПЛАТФОРМА

Стратегия построения бизнеса на основе мультибрендовой платформы Группы «Аэрофлот» позволяет эффективно конкурировать на рынках внутренних и международных перевозок, наращивая объемы деятельности во всех ключевых сегментах.

Группа реализует модель комплексной централизованной организации всех ключевых процессов в сферах продаж, управления доходами, сетью маршрутов и планированием парка воздушных судов.

НОВЫЕ ПРОЕКТЫ: «АВРОРА» И «ДОБРОЛЕТ»

В 2013 году Группа «Аэрофлот» выступила инициатором создания двух новых перевозчиков, которые будут развиваться в новых сегментах рынка в рамках принятой мультибрендовой платформы Группы. «Аврора» станет ключевым перевозчиком Дальневосточного региона в России, а впоследствии сможет играть заметную роль на рынке Азиатско-Тихоокеанского региона. «Добролет» призван стать лидером формирующегося сегмента низкокюджетных перевозок в России.

		Деловой туризм	Региональные перевозки	Туризм	Лоукост-перевозки
Ближнемагистральные рейсы	Региональные рейсы (продолжительностью 1-1,5 часа)	<ul style="list-style-type: none">Бизнес-модель: прямые рейсыРегиональные самолеты / узкофюзеляжные самолеты	<ul style="list-style-type: none">Бизнес-модель: частота рейсов зависит от спроса, прямые рейсыРегиональные самолеты		<ul style="list-style-type: none">Бизнес-модель: высокая частота прямых рейсов на основных направлениях, высокая загрузка парка, низкокюджетные перевозкиУзкофюзеляжные самолеты с большой пассажироместимостью, только класс YПродукт «без излишеств» с возможностью приобретения дополнительных услуг
	Ближнемагистральные рейсы (продолжительностью 1,5-2 часа)	<ul style="list-style-type: none">Бизнес-модель: высокая частота рейсов, прямые рейсыРегиональные самолеты / узкофюзеляжные самолеты			
Среднемагистральные рейсы	ЕС СНГ РФ	<ul style="list-style-type: none">Бизнес-модель: использование хабов, очень высокая частота рейсовУзкофюзеляжные самолеты, классы C/Y	<ul style="list-style-type: none">Бизнес-модель: использование хабов, частота рейсов зависит от спросаУзкофюзеляжные самолеты, классы C/Y	<ul style="list-style-type: none">Бизнес-модель: прямые рейсы, частота рейсов зависит от спроса (в рамках пакетных туров и только перелет), высокая сезонностьУзкофюзеляжные самолеты, класс Y	
Дальнемагистральные рейсы	Северная и Центральная Америка Азия РФ	<ul style="list-style-type: none">Бизнес-модель: использование хабов, высокая частота рейсов, соглашения «код-шеринг»Широкофюзеляжные самолеты, классы C/M/Y		<ul style="list-style-type: none">Бизнес-модель: прямые рейсы, частота рейсов зависит от спроса (в рамках пакетных туров и только перелет), высокая сезонностьШирокофюзеляжные самолеты, классы C/Y	
					

«АВРОРА»

В ноябре 2013 года состоялась презентация новой авиакомпании «Аврора» в составе Группы «Аэрофлот». ОАО «Авиакомпания «Аврора» было создано по поручению главы российского правительства на базе двух дальневосточных перевозчиков – ОАО «Авиакомпания «Сахалинские Авиатрассы» и ОАО «Владивосток Авиа», которые с 2011 года входят в состав Группы «Аэрофлот».

Деятельность «Авроры» призвана способствовать социально-экономическому развитию Дальневосточного региона, повышению мобильности населения. Компания должна стать лидером авиаперевозок в регионе на внутренних рейсах, а в дальнейшем усилить присутствие на рынке всего Азиатско-Тихоокеанского региона.

Парк авиакомпании «Аврора» будет состоять из современных воздушных судов Boeing737 и Airbus A319. Парк региональных самолетов будет включать современные турбовинтовые самолеты вместимостью от 50 до 78 кресел. Для местных авиаперевозок будут приобретены самолеты вместимостью до 20 кресел. Планируется, что к 2018 году парк авиакомпании будет насчитывать до 40 воздушных судов.

Маршрутная сеть нового регионального перевозчика формируется с учетом транспортных потребностей жителей всех субъектов Российской Федерации, входящих в состав Дальневосточного федерального округа (ДФО). Бизнес-план авиакомпании предусматривает резкое

наращивание объемов операционной деятельности. С 2013 по 2018 год количество выполняемых рейсов должно увеличиться со 172 до 534, количество направлений – с 30 до 128. За этот период планируется нарастить годовой объем перевозок до 2,4 млн пассажиров.

Доля участия ОАО «Аэрофлот» в новой компании составит не менее 51 % акций. После отчетной даты в январе 2014 года состоялась передача 49% акций ОАО «Авиакомпания «Аврора» от ОАО «Аэрофлот» во владение Сахалинской области с целью последующей поэтапной передачи акций ОАО «Авиакомпания «Аврора» правительствам субъектов Российской Федерации в составе ДФО за счет пакета акций Сахалинской области.

Проект предполагается развивать в активном взаимодействии с администрациями территорий Дальнего Востока. Важным шагом на этом пути стало Соглашение о взаимодействии при совместном участии в ОАО «Авиакомпания «Аврора», подписанное между Аэрофлотом и Сахалинской областью. Проактивная политика федерального правительства по поддержке инвестиций и экономического развития региона будет стимулировать рост пассажиропотока в Дальневосточном регионе.

«ДОБРОЛЕТ»

ООО «Добролет» было создано в рамках Группы «Аэрофлот» в октябре 2013 года. Компания будет развиваться на основе классической бизнес-модели низкокюджетного авиаперевозчика с применением лучших мировых практик, накопленных в отрасли. «Добролет» сделает авиаперевозки доступными широким слоям населения и поможет привлечь новых пассажиров.

Новый низкокюджетный перевозчик был назван в честь предшественника современного Аэрофлота, акционерного общества «Добролет», появившегося в 1920-е годы.

Парк новой авиакомпании будет включать узкофюзеляжные самолеты Boeing 737-800 в одноклассной компоновке. В первый год деятельности парк будет состоять из 8 самолетов, в дальнейшем планируется увеличивать парк примерно на 8 воздушных судов в год.

На начальном этапе авиакомпания будет выполнять полеты по наиболее востребованным маршрутам в европейской части России. Через три года в маршрутную сеть авиакомпании планируется включить международные направления.

Доля участия ОАО «Аэрофлот» в новой компании составляет 100 %.

Объем инвестиций ОАО «Аэрофлот» в проект в течение первых двух лет оценивается в 100 млн долларов США. Стоимость перевозок будет снижена по сравнению с «традиционными» авиаперевозчиками за счет комплекса мер:

- высокая утилизация и высокая топливная эффективность парка новых современных воздушных судов;
- экономия масштаба на закупках топлива;
- увеличение количества мест в самолете за счет уменьшения шага между креслами и неоткидывающихся спинок;
- использование веб-сайта авиакомпании как основного канала продаж;
- введение дополнительной платы за билет с местом повышенной комфортности, регистрируемый багаж, приоритетную посадку и питание на борту.

Для запуска и полноценной работы авиакомпании в соответствии с низкокюджетной моделью необходимо внесение ряда поправок в законодательные нормы, регулирующие авиаперевозки в России. Ожидается, что первые рейсы лоукостер выполнит уже в середине 2014 года.

НОВЕЙШИЕ ТЕХНОЛОГИИ И ИННОВАЦИИ

ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ И ВНЕДРЕНИЕ ИННОВАЦИЙ

Для Аэрофлота стратегически важно внедрение наиболее современных технологий во все этапы операционной и управленческой деятельности. Компания сотрудничает с ведущими мировыми производителями информационно-технологических решений и поощряет развитие собственных технологий и НИОКР.

ЕДИНОЕ ПЛАТЕЖНОЕ РЕШЕНИЕ

В 2013 году продолжился рост количества билетов, оплаченных через веб-сайт ОАО «Аэрофлот» и платежных агентов с помощью Единого платежного решения ОАО «Аэрофлот». В 2013 году с помощью единой платежной системы оплачено билетов на сумму более 44,2 млрд рублей.

СИСТЕМА УЧЕТА ДОХОДОВ SIRAX

В начале 2013 года Аэрофлот начал промышленную эксплуатацию системы учета доходов Sirax, которая признана одним из лучших решений в своем классе. Компания внедрила не только IT-решение, но и лучшие мировые практики в области учета доходов.

ИНТЕРНЕТ НА БОРТУ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

ОАО «Аэрофлот» стало первой российской авиакомпанией, предоставившей возможность пользоваться мобильной связью и Интернетом во время полета. В 2013 году в рамках развития сервиса «Интернет

ЦЕНТР ОБРАБОТКИ ДАННЫХ

В 2013 году Аэрофлот в сотрудничестве с компаниями HP и «Техносерв» завершил проект по созданию резервного Центра обработки данных. Модульный центр создан с целью обеспечения надежного

«АЭРОФЛОТ – ИНФОЦЕНТР»

Компания реализовала проект по разработке и внедрению программного-аппаратного комплекса для автоматической обработки вызовов «Аэрофлот – Инфоцентр». Комплекс позволяет решить задачу оперативной информации в случае модификации рейса: система начинает в автоматическом режиме связываться с пассажирами по телефону, совершая до шести попыток. Это позволяет заблаговременно инфор-

ЛЕТНЫЕ ТРЕНАЖЕРЫ

Для подготовки пилотов в Аэрофлоте используются современные тренажеры. В настоящее время тренажерный комплекс ОАО «Аэрофлот» эксплуатирует полнопилотажные тренажеры FFS A320 Series 5000, FFS A320 Series 7000, FFS IL 96-300, процедурные тренажеры FNPT DA-42, MFTD A320, СНТ Ил 96-300, тренажеры по аварийно-спасательным процедурам для ВС А319/320/321, А330, В767, SSJ-100, Ил-96-300, а также тренажер тушения реального огня и учебный бассейн для аварийно-спасательной подготовки.

В 2013 году Компания ввела в эксплуатацию первый в России полнопилотажный тренажер самолета А330 производства канадской фирмы CAE Inc. Тренажер FFS А330 оснащен самой современной шестиступенной электрической системой подвижности и высокореалистичной

Авиакомпания использует несколько десятков производственных IT-сервисов с круглосуточным режимом эксплуатации для обеспечения полетов и задач ключевых бизнес-подразделений, таких как системы бронирования и продажи билетов, системы планирования рейсов, специализированные системы авионики.

В рамках Единого платежного решения создан шлюз по оплате авиабилетов на сайте и в мобильных приложениях, покупке страховок и списанию бонусных миль участника программы часто летающих пассажиров «Аэрофлот Бонус».

Внедрение системы позволило существенно повысить качество и оперативность обработки информации о продажах, автоматизировать процесс выставления претензий по выявленным ошибкам агентов, повысить прозрачность начислений доходов.

на борту воздушных судов» парк судов, оснащенных оборудованием, позволяющим предоставлять доступ к Интернету на борту, составил 15 авиалайнеров Airbus А330 и четыре Boeing 777.

резервирования всех информационных сервисов Компании с учетом увеличения объемов авиаперевозок и внедрения новых высокочиточных IT-сервисов.

мировать клиентов даже о часовой задержке рейса. Такая точность оповещения является уникальной в авиатранспортной отрасли. Проект был признан победителем V Всероссийского конкурса «Лучшие 10 IT-проектов для госсектора» в номинации «Самое эффективное решение для контакт-центра».

системой визуализации, которые отвечают всем международным требованиям, в том числе и требованиям стандарта EASA – JAR FSTD А уровня «D».

Компания приняла в эксплуатацию полнопилотажный тренажер Full Flight Simulator (FFS) для самолета Sukhoi Superjet 100. Установка полнопилотажного тренажера в Центре подготовки авиационного персонала позволяет пилотам этого типа воздушных судов отрабатывать все режимы полетов самолета, что значительно повысило качество подготовки летных экипажей Компании.

Планируется дальнейшее оснащение тренажерного комплекса тренажерами FFS MC-21, FFS А350, FFS В787.



ОПТИМИЗАЦИЯ ПРОЦЕССОВ

Внедрение единой автоматизированной системы поддержания летной годности и управления техническим обслуживанием и ремонтом позволит оптимизировать заказ запасных частей для всех авиакомпаний, входящих в Группу «Аэрофлот».

ПРОГРАММА ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ

Инновационное развитие необходимо Аэрофлоту для успешной реализации стратегии роста на высококонкурентном глобальном рынке пассажирских авиаперевозок. Разработка и внедрение инновационных решений способствует росту капитализации Компании. Программа инновационного развития ОАО «Аэрофлот» направлена на улучшение значимых для Компании показателей, связанных с безопасностью, пунктуальностью и качеством обслуживания пассажиров, на повышение синергии существующих бизнес-процессов и качества услуг.

В 2013 году Программа инновационного развития Аэрофлота была актуализирована и распространена на все авиационные активы Группы. Сегодня Программа включает основные направления и мероприятия инновационной деятельности ОАО «Аэрофлот» и его дочерних компаний: ОАО «Донавиа», ОАО «Авиакомпания «Россия», ОАО «Авиакомпания «Аврора», ОАО «Оренбургские авиалинии». Программа

В Компании также разработана концепция внедрения автоматизированной информационно-аналитической системы управления авиационной безопасностью. Планируется, что в дальнейшем система будет внедрена на всех предприятиях Группы.

устанавливает основные показатели эффективности инновационной деятельности в средне- и долгосрочной перспективе в период с 2011 по 2020 год.

В рамках инновационной деятельности Компания ведет собственные исследования и разработки в сотрудничестве с российскими высшими учебными заведениями и научными организациями в соответствии с требованиями Правительства РФ к компаниям с госучастием создавать спрос на продукцию российского сектора генерации знаний.

В 2013 году Аэрофлот стал единственной авиационной компанией, вошедшей в топ-50 самых инновационных компаний России. Заняв 15-е место в рейтинге, ОАО «Аэрофлот» обогнало многих крупных игроков российского рынка.

НИОКР

ОАО «Аэрофлот» ведет активную работу в области научно-исследовательской деятельности и внедрения инноваций. В частности, Компания ведет исследовательскую работу по следующим направлениям:

- «Исследование применения технологий комбинированной реальности для тренинга и тестирования авиадиспетчеров старта, руления и посадки». Результаты исследования будут использованы при подготовке авиадиспетчеров.
- «Исследование применения технологий комбинированной реальности для тренинга и тестирования персонала службы спецтранспорта аэропорта». Результаты исследования будут использованы при подготовке персонала службы спецтранспорта.
- «Исследование применения технологий комбинированной реальности для онлайн-справочника с трехмерными моделями узлов авиатехники». Результаты исследования

позволят вести дистанционное обучение студентов старших курсов инженерных вузов в рамках подготовки к работе в Аэрофлоте, вести дистанционное обучение в рамках переподготовки действующих инженеров и техников, а также могут быть использованы в качестве онлайн-пособия при проведении технического обслуживания и ремонта.

- «Разработка концепции и прототипа программно-информационного комплекса ситуационного моделирования деятельности авиакомпании с учетом интеграции существующего программного обеспечения». Проект реализуется в сотрудничестве с ЦАГИ и МФТИ и призван способствовать оптимизации производственных процессов Компании, увеличению производительности труда, оптимальному использованию самолетного парка и человеческих ресурсов.

ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ КИНОЛОГИЧЕСКОЙ СЛУЖБЫ АЭРОФЛОТА

Кинологическая служба Аэрофлота ведет исследования по теме «Разработка научных основ применения обоняния служебных собак для обнаружения и идентификации следовых количеств целевых веществ». Компания работает над созданием методики определения достоверности результатов работ по поиску взрывчатых и других опасных веществ с использованием программно-аппаратного комплекса по регистрации и интегральному анализу физиологических показателей служебной собаки.

По результатам исследований Аэрофлот инициировал создание Концепции развития служебной кинологии в Российской Федерации до 2020 года. Инициатива была одобрена Правительством Российской Федерации.

На Всемирном кинологическом форуме в 2013 году Компания представила инновационные разработки в области ольфакторного обследования транспортных средств и грузов неинтрузивными методами.

3.3. ОБЗОР ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

СТРУКТУРА ГРУППЫ

ОАО «Аэрофлот» ведет работу по совершенствованию структуры Группы, уделяя приоритетное внимание консолидации и интеграции авиационных активов, внедряет единые стандарты, технологии и IT-системы на всех предприятиях. Активы Группы

«Аэрофлот» развиваются на базе мультибрендовой платформы, разработанной в целях гармоничного развития бизнеса во всех ключевых сегментах рынка.

СТРУКТУРА ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»¹



¹ По состоянию на 31 декабря 2013 года. Более подробная информация обо всех участниках Группы «Аэрофлот» приводится в Приложении к настоящему годовому отчету, на стр. 174–176.

² В январе 2014 года 49% акций ОАО «Авиакомпания «Аврора» перешло от ОАО «Аэрофлот» во владение Сахалинской области.

³ Создано юридическое лицо, ведется подготовительная работа.

⁴ Дочерние предприятия в процессе ликвидации.





ОПЕРАЦИОННЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

ГРУППА «АЭРОФЛОТ»

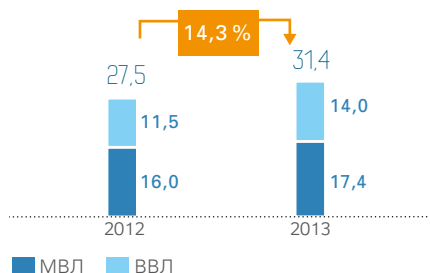
В 2009–2013 годах Группа «Аэрофлот» демонстрировала высокие консолидированные производственные показатели как за счет неорганического, так и за счет органического роста.

Показатель	Ед. изм.	Группа «Аэрофлот»					
		2009	2010	2011	2012	2013	2013/2012
Пассажиропоток	млн чел.	11,1	14,1	16,4	27,5	31,4	+14,3 %
Предельный пассажирооборот	млрд ккм	42,6	50,8	60,0	95,6	109,1	+14,1 %
Выполненный пассажирооборот	млрд пкм	29,9	39,2	46,1	74,6	85,3	+14,3 %
Занятость пассажирских кресел	%	70,2	77,1	76,8	78,1	78,2	+0,1 п.п.

В 2013 году Группа «Аэрофлот» продолжила наращивание объемов перевозок в условиях усиления конкуренции на рынке и продолжающейся плановой реструктуризации парка воздушных судов. За отчетный период Группа обеспечила перевозку 31,4 млн пассажиров, что на 14,3 % превышает результат 2012 года. В общей сложности авиакомпания Группы «Аэрофлот» выполнили 264 019 регулярных и чартерных рейсов на пассажирских воздушных судах. Пассажирооборот Группы вырос на

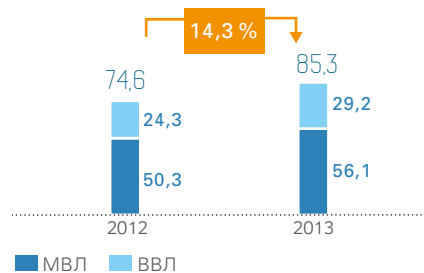
14,3 % и составил 85,3 млрд пассажиро-километров, в то время как тоннокилометраж увеличился на 9,3 %, до 8,7 млрд тонно-километров. Производственный налет часов за 2013 год в целом по Группе вырос на 7,6 %, составив 776 258 часов. Провозные емкости были увеличены на 14,1 %, при этом эффективность управления провозными емкостями была подтверждена сохранением высокого уровня занятости пассажирских кресел, который составил 78,2 %.

ПАССАЖИРОПОТОК ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ», МЛН ЧЕЛОВЕК



На международных авиалиниях Группа «Аэрофлот» в отчетном периоде обеспечила перевозку 17,4 млн пассажиров, что составляет 55,4 % от общего количества перевезенных пассажиров и 65,8 % пассажирооборота. Основной объем перевозок был

ПАССАЖИРООБОРОТ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ», МЛРД ПКМ



выполнен на регулярных рейсах. Провозные емкости на международных направлениях были увеличены на 12,0 %, при этом процент занятости пассажирских кресел остался на стабильно высоком уровне 78,4 %.

На внутренних линиях авиакомпании Группы сохранили высокие темпы роста объемов перевозок. Доля перевозок на внутренних маршрутах составила 44,6 % в общем объеме перевозок Группы. В 2013 году на внутренних маршрутах авиакомпании Группы в совокупности перевезли 14,0 млн пассажиров, что на 21,6 %

выше уровня 2012 года. Предложенные провозные емкости были увеличены на 18,2 %, при этом пассажирооборот увеличился на 19,8 %, что обеспечило рост показателя занятости пассажирских кресел на 1,0 п. п., до уровня 77,7 %.

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» ПО РЕГИОНАМ:

Регион	Перевезено пассажиров, тыс. чел.			Выполненный пассажирооборот, млн пкм			Предельный пассажирооборот, млн ккм			Занятость кресел, %		
	2013	2012	изм., %	2013	2012	изм., %	2013	2012	изм., %	2013	2012	изм., п. п.
Россия и СНГ	16 809,7	13 798,3	21,8	34 417,1	29 016,6	18,6	44 403,4	37 768,4	17,6	77,5	76,8	0,7
Европа	8 347,0	7 123,6	17,2	19 363,0	16 081,2	20,4	25 628,8	21 682,1	18,2	75,6	74,2	1,4
Азия	2 426,9	2 200,0	10,3	14 978,8	13 236,1	13,2	19 076,7	17 003,5	12,2	78,5	77,8	0,7
Америка	862,2	578,5	49,0	7 647,4	5 168,1	48,0	9 538,0	6 306,7	51,2	80,2	81,9	-1,7
БСВ и Африка	2 944,9	3 771,3	-21,9	8 866,8	11 115,2	-20,2	10 416,9	12 837,4	-18,9	85,1	86,6	-1,5
Всего	31 390,6	27 471,7	14,3	85 273,3	74 617,2	14,3	109 063,9	95 598,1	14,1	78,2	78,1	0,1

При распределении предложенных провозных емкостей Группы, наибольший рост в отчетном периоде приходился на регионы Америка, Европа, Россия и СНГ с наибольшим потенциалом развития.

В 2013 году наибольший пассажиропоток Группы «Аэрофлот» был достигнут по регионам Россия и СНГ, а также Европа. При этом наивысшие темпы прироста пассажиропотока были обеспечены в регионах: Америка, Россия и СНГ, Европа.

Значительное сокращение основных производственных показателей наблюдалось только по региону Ближний и Средний Восток вследствие уменьшения спроса на авиаперевозки по данным направлениям ввиду нестабильной политической ситуации в регионе.

В отчетном периоде большинство авиакомпаний, входящих в состав Группы «Аэрофлот», демонстрировали положительную динамику основных операционных показателей.

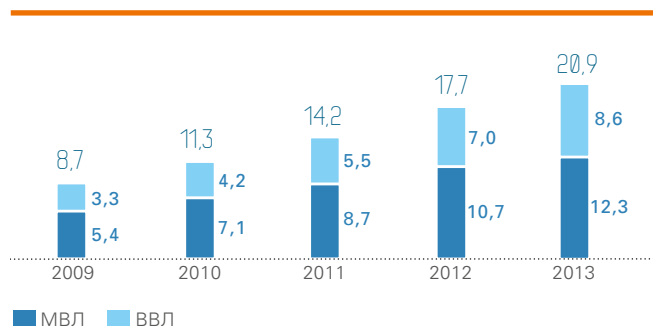
ОАО «АЭРОФЛОТ»

В 2013 году рейсами ОАО «Аэрофлот» было перевезено 20,9 млн пассажиров, что на 18,4 % больше, чем годом ранее. Пассажирооборот Компании увеличился на 19,2 %, до 60,2 млрд пассажиро-километров, тоннокилометраж вырос на 11,8 %, до 6,3 млрд тонно-километров.

В общей сложности в 2013 году Аэрофлот выполнил 167 071 регулярный и чартерный рейс. В отчетном периоде количество пассажиров на регулярных рейсах возросло на 19,3 %, достигнув 20,6 млн человек. Интеграция дочерних авиакомпаний, специализирующихся на чартерных перевозках, в мультибрендовую структуру Группы «Аэрофлот», привела к перераспределению чартерных перевозок внутри Группы, что позволило ОАО «Аэрофлот» в большей степени сконцентрировать предложение провозных емкостей на собственных регулярных маршрутах. В связи с этим количество пассажиров ОАО «Аэрофлот», перевезенных на нерегулярных (чартерных) рейсах, снизилось на 21,3 %, до 307 тыс. человек.

В 2013 году Аэрофлот увеличил предложенные провозные емкости на 17,8 %, при этом занятость пассажирских кресел составила 78,8 %, что на 0,9 п. п. выше уровня 2012 года. Коэффициент коммерческой загрузки увеличился на 0,6 п. п., до 64,4 %, при увеличении предельного тоннокилометража на 10,9 %.

ДИНАМИКА ПАССАЖИРОПОТОКА ОАО «АЭРОФЛОТ», МЛН ЧЕЛОВЕК



ДИНАМИКА ПАССАЖИРОПОБОРОТА ОАО «АЭРОФЛОТ» (МЛРД ПКМ)
И ДИНАМИКА ЗАНЯТОСТИ КРЕСЕЛ (%)

Доля перевозок
на международных авиалиниях
ОАО «Аэрофлот» в 2013 году
составила

58,8 %

от общего количества
перевезенных пассажиров

СТРУКТУРА ПЕРЕВОЗОК НА ПАССАЖИРСКИХ И ГРУЗОВЫХ
ВОЗДУШНЫХ СУДАХ ОАО «АЭРОФЛОТ»

Всего перевезено	2013	2012	Изменение
Пассажиров, тыс. чел.	20 902,4	17 656,1	18,4 %
Грузов и почты, тыс. тонн	176,5	193,9	-9,0 %
Регулярные перевозки			
Пассажиров, тыс. чел.	20 595,4	17 266,0	19,3 %
Грузов и почты, тыс. тонн	176,4	193,7	-9,0 %
Нерегулярные перевозки			
Пассажиров, тыс. чел.	307,0	390,1	-21,3 %
Грузов и почты, тыс. тонн	0,093	0,232	-59,9 %
Удельный вес перевозок на регулярных рейсах			
Пассажиров, %	98,53	97,79	0,74 п. п.
Грузов и почты, %	99,95	99,88	0,07 п. п.
Удельный вес перевозок на нерегулярных рейсах			
Пассажиров, %	1,47	2,21	-0,74 п. п.
Грузов и почты, %	0,05	0,12	-0,07 п. п.

Доля перевозок ОАО «Аэрофлот» на международных авиалиниях в 2013 году составила 58,8 % от общего количества перевезенных пассажиров и 67,4 % от общего пассажирооборота. В отчетном периоде на международных направлениях перевезено 12,3 млн человек. Основной объем перевозок был выполнен на регулярных рейсах. При увеличении предложенных провозных емкостей на 14,9 % по сравнению с уровнем 2012 года повысилась эффективность их использования: процент занятости пассажирских кресел увеличился на 0,8 п. п. и составил 77,5 %.

Объемы перевозок на внутренних маршрутах продолжили устойчивый рост, количество перевезенных пассажиров увеличилось на 23,9 %, до 8,6 млн пассажиров. Доля перевозок по внутренним маршрутам составила 41,2 % от общего объема перевозок пассажиров ОАО «Аэрофлот». Пассажирооборот ОАО «Аэрофлот» на внутренних авиалиниях вырос на 25,9 % и составил 19,6 млрд пкм. При существенном увеличении предложенных провозных емкостей (+24,7 %) по сравнению с прошлым годом, процент занятости пассажирских кресел увеличился на 0,8 п. п. и составил 81,5 %.

СТРУКТУРА ПЕРЕВОЗОК ОАО «АЭРОФЛОТ» ПО РЕГИОНАМ
НА РЕГУЛЯРНЫХ РЕЙСАХ, ВЫПОЛНЕННЫХ В 2012–2013 ГОДАХ:

	Перевезено пассажиров, тыс. чел.			Выполненный пассажирооборот, млн пкм			Предельный пассажирооборот, млн ккм			Занятость пасс. кресел, %		
	2013	2012	изм., %	2013	2012	изм., %	2013	2012	изм., %	2013	2012	изм., п. п.
Россия	8 604,0	6 947,7	23,8	19 607,4	15 576,3	25,9	24 032,6	19 284,4	24,6	81,6	80,8	0,8
СНГ	1 922,5	1 479,8	29,9	2 951,3	2 454,7	20,2	3 735,4	3 118,0	19,8	79,0	78,7	0,3
Европа	6 052,4	5 302,0	14,2	13 413,4	11 646,5	15,2	18 139,4	16 194,2	12,0	73,9	71,9	2,0
Азия (включая Японию)	1 935,6	1 702,6	13,7	13 254,0	11 569,2	14,6	16 811,0	14 844,8	13,2	78,8	77,9	0,9
БСВ и Африка	1 290,6	1 266,3	1,9	3 382,4	3 313,3	2,1	4 209,9	4 198,8	0,3	80,3	78,9	1,4
Америка	790,4	567,6	39,3	6 907,0	5 049,4	36,8	8 687,0	6 167,0	40,9	79,5	81,9	-2,4
Итого	20 595,5	17 266,0	19,3	59 515,5	49 609,4	20,0	75 615,3	63 807,2	18,5	78,7	77,7	1,0

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ДОЧЕРНИХ АВИАКОМПАНИЙ

В 2013 году продолжилась интеграция дочерних авиакомпаний в структуру Группы в целях обеспечения максимального синергетического эффекта, включая объединение маршрутных сетей, систем продаж, выстраивание общей маркетинговой стратегии, внедрение единой финансовой политики и правил налогового учета.

Наибольший рост количества перевезенных пассажиров в 2013 году продемонстрировали авиакомпании: ОАО «Авиакомпания «Аврора» (+23,0%), ОАО «Донавиа» (+37,3%) и ОАО «Авиакомпания «Россия» (+9,1%).

В рамках интеграции дочерних авиакомпаний в 2013 году продолжилась значительная корректировка и оптимизация сети маршрутов практически всех дочерних авиакомпаний. Выход на новые рынки, увеличение частоты полетов на новых маршрутах при активном увеличении предложенных провозных емкостей повлекло за собой отставание показателя загрузки пассажирских кресел некоторых авиакомпаний Группы от показателей 2012 года.

В 2013 году наблюдалось некоторое снижение занятости пассажирских кресел ОАО «Авиакомпания «Россия» (-1,2 п. п.), ОАО «Донавиа» (-2,7 п. п.) и ОАО «Оренбургские авиалинии» (-3,7 п. п.). В то же время показатель занятости кресел вырос у ОАО «Владивосток Авиа» (+2,1 п. п.) и ОАО «Авиакомпания «Аврора» (+5,8 п. п.).



АЭРОФЛОТ

Показатели компании

ПЕРЕВЕЗЕНО ПассажиРОВ,
тыс. человек

2013	2012
20 902,4	17 656,1

ПассажиРООБОРОТ,
млн ПКМ

2013	2012
60 226,3	50 532,5

ПРЕДЕЛЬНЫЙ ПассажиРООБОРОТ,
млн ККМ

2013	2012
76 444,8	64 880,0

ЗАНЯТОСТЬ ПассажиРСКИХ
КРЕСЕЛ, %

2013	2012
78,8	77,9



ДОНАВИА

Показатели компании

ПЕРЕВЕЗЕНО ПассажиРОВ,
тыс. человек

2013	2012
1 353,6	985,7

ПассажиРООБОРОТ,
млн ПКМ

2013	2012
2 001,1	1 433,7

ПРЕДЕЛЬНЫЙ ПассажиРООБОРОТ,
млн ККМ

2013	2012
3 019,6	2 077,6

ЗАНЯТОСТЬ ПассажиРСКИХ
КРЕСЕЛ, %

2013	2012
66,3	69,0



ОРЕНБУРГСКИЕ АВИАЛИНИИ

Показатели компании

ПЕРЕВЕЗЕНО ПассажиРОВ,
тыс. человек

2013	2012
3 140,9	3 193,5

ПассажиРООБОРОТ,
млн ПКМ

2013	2012
10 983,8	10 505,2

ПРЕДЕЛЬНЫЙ ПассажиРООБОРОТ,
млн ККМ

2013	2012
13 393,9	12 260,7

ЗАНЯТОСТЬ ПассажиРСКИХ
КРЕСЕЛ, %

2013	2012
82,0	85,7

ПОКАЗАТЕЛИ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»

	2013	2012
Перевезено пассажиров, тыс. чел.	31 390,6	27 471,7
Пассажирооборот, млн пкм	85 273,3	74 617,2
Предельный пассажирооборот, млн ккм	109 063,9	95 598,1
Занятость пассажирских кресел, %	78,2	78,1



ВЛАДИВОСТОК АВИА

Показатели компании

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ,
ТЫС. ЧЕЛОВЕК

2013	2012
1 077,3	1 162,2

ПАССАЖИРООБОРОТ,
МЛН ПКМ

2013	2012
2 519,3	3 134,2

ПРЕДЕЛЬНЫЙ ПАССАЖИРООБОРОТ,
МЛН ККМ

2013	2012
3 631,9	4 657,4

ЗАНЯТОСТЬ ПАССАЖИРСКИХ
КРЕСЕЛ, %

2013	2012
69,4	67,3



АВРОРА

Показатели компании

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ,
ТЫС. ЧЕЛОВЕК

2013	2012
326,3	265,3

ПАССАЖИРООБОРОТ,
МЛН ПКМ

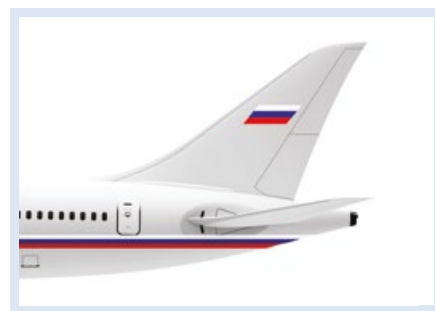
2013	2012
356,4	250,7

ПРЕДЕЛЬНЫЙ ПАССАЖИРООБОРОТ,
МЛН ККМ

2013	2012
541,7	417,9

ЗАНЯТОСТЬ ПАССАЖИРСКИХ
КРЕСЕЛ, %

2013	2012
65,8	60,0



РОССИЯ

Показатели компании

ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ,
ТЫС. ЧЕЛОВЕК

2013	2012
4 590,1	4 208,9

ПАССАЖИРООБОРОТ,
МЛН ПКМ

2013	2012
9 186,3	8 760,9

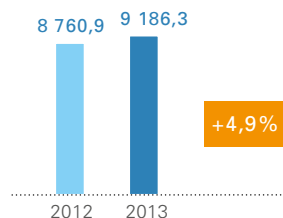
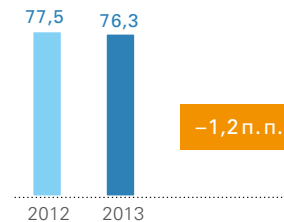
ПРЕДЕЛЬНЫЙ ПАССАЖИРООБОРОТ,
МЛН ККМ

2013	2012
12 031,9	11 304,7

ЗАНЯТОСТЬ ПАССАЖИРСКИХ
КРЕСЕЛ, %

2013	2012
76,3	77,5

ОАО «АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ»

ПАССАЖИРОПОТОК,
ТЫС. ЧЕЛОВЕКПАССАЖИРООБОРОТ,
МЛН ПКМЗАНЯТОСТЬ
ПАССАЖИРСКИХ КРЕСЕЛ, %

Компания развивается как региональный авиаперевозчик с базированием в аэропорту Пулково города Санкт-Петербурга. В 2013 году компания продолжила оптимизацию и координирование маршрутной сети и расписания в рамках Группы «Аэрофлот». В результате, были увеличены частоты полетов на востребованных направлениях Северо-Запада, Юга России, Европы и СНГ. Количество дополнительных частот по отношению к 2012 году составило более 50 (в неделю). Доля высокочастотных направлений в сети маршрутов увеличилась на 13 п. п. и составила 46% (33% в 2012 году). Были открыты новые направления: Сыктывкар, Москва (Домодедово) – Ницца. Благодаря проведенной оптимизации сети маршрутов доля транзитных пассажиров увеличилась на 4 п. п. и составила 16% в общем пассажиропотоке компании.

Доля регулярных направлений в сети маршрутов ОАО «Авиакомпания «Россия», выполняемых на основе соглашений код-шеринга с ОАО «Аэрофлот», достигла 90%, увеличившись в 2013 году на 6 п. п.

Стратегия развития ОАО «Авиакомпания «Россия», утвержденная в августе 2013 года, предусматривает заключение соглашения с ОАО «Аэрофлот» о 100% код-шеринге с начала действия

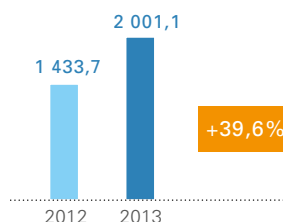
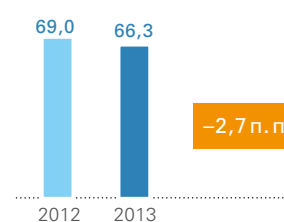
летнего расписания 2014 года. Данное соглашение предусматривает передачу в коммерческое управление ОАО «Аэрофлот» загрузки всех регулярных рейсов ОАО «Авиакомпания «Россия» (включая ценообразование и продажу авиабилетов) на основе модели «комьютерных» (региональных) перевозок. Модель предусматривает публикацию в системах бронирования совместных рейсов под единым кодом SU с начала действия летнего расписания 2014 года и до окончания 2014 года.

В целях улучшения финансового результата ОАО «Авиакомпания «Россия» в течение 2013 года были проведены следующие мероприятия:

- оптимизация производственной программы выполнения полетов на воздушных судах Ан-148;
- оптимизация фонда оплаты труда;
- компания заключила с ОАО «Аэрофлот» агентский договор по обеспечению авиаГСМ (переход на формульное ценообразование авиаГСМ с учетом индекса Platts в аэропорту базирования).

Незначительное снижение уровня загрузки пассажирских кресел обусловлено выходом на новые рынки и увеличением частоты полетов.

ОАО «ДОНАВИА»

ПАССАЖИРОПОТОК,
ТЫС. ЧЕЛОВЕКПАССАЖИРООБОРОТ,
МЛН ПКМЗАНЯТОСТЬ
ПАССАЖИРСКИХ КРЕСЕЛ, %

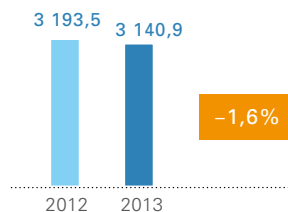
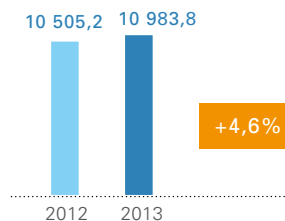
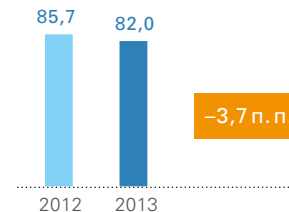
Компания является региональным авиаперевозчиком с базированием в аэропорту Ростова-на-Дону и имеет целью обеспечение устойчивого присутствия Группы «Аэрофлот» на рынке авиационных перевозок Юга европейской части России. ОАО «Донавиа» выполняет регулярные и чартерные авиаперевозки пассажиров и грузов в города России, СНГ и страны дальнего зарубежья. Также авиакомпания обеспечивает оперативное и периодическое техническое обслуживание как собственных воздушных судов,

так и самолетов сторонних авиакомпаний. С летнего расписания 2013 года произошло расширение географии полетов ОАО «Донавиа» из Южного федерального округа – начато выполнение полетов из Краснодара по маршрутной сети ОАО «Авиационные линии Кубани». В 2013 году авиакомпания выполнила 480 парных рейсов.

Незначительное снижение уровня загрузки пассажирских кресел обусловлено выходом на новые рынки.



ОАО «ОРЕНБУРГСКИЕ АВИАЛИНИИ»

ПАССАЖИРОПОТОК,
ТЫС. ЧЕЛОВЕКПАССАЖИРООБОРОТ,
МЛН ПКМЗАНЯТОСТЬ
ПАССАЖИРСКИХ КРЕСЕЛ, %

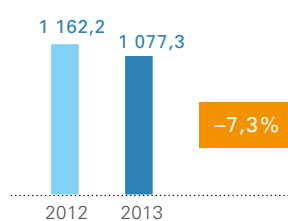
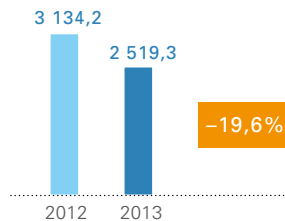
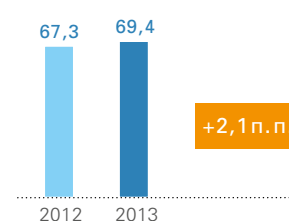
Бизнес-модель компании основывается на выполнении чартерных перевозок из пунктов России по наиболее популярным туристическим направлениям. В связи с обострением политической нестабильности на традиционных для компании направлениях Турции, Египта и Таиланда, в 2013 году были внесены кардинальные изменения в сеть маршрутов. Маршрутная сеть в 2013 году была дополнена новыми чартерными направлениями из Хабаровска и Владивостока на острова Гуам и Сайпан (США), из Санкт-Петербурга в города Греции, Италии, Испании, из Владикавказа и Минеральных Вод – в Стамбул (Турция). Были открыты новые регулярные направления из городов России в Европу, из городов Урала в курортные города России, а также рейс Алма-Ата – Сочи – Алма-Ата. Также произошла отмена полетов по некоторым направлениям, сокращены частоты на наименее доходных направлениях, в большей степени эти изменения коснулись регионов Ближнего и Среднего Востока и Африки.

В соответствии с утвержденным планом обновления парка воздушных судов, в отчетном периоде флот компании пополнился одним самолетом Boeing 737-800 по договору операционного лизинга. Также в 2013 году в связи с окончанием срока лизинга из парка воздушных судов были: Boeing 737-800, Boeing 737-500 и Ту-154.

В целях снижения затрат, в 2013 году компания заключила с ОАО «Аэрофлот» агентский договор по обеспечению авиаГСМ, что привело к снижению средней цены и общей стоимости закупки авиаГСМ за счет централизованной закупки.

Также в рамках процесса интеграции в Группу «Аэрофлот» произведена консолидация страхового покрытия, что обеспечило снижение ставок по всем видам страхового покрытия. Принята единая стратегия управления кредитными рисками.

ОАО «ВЛАДИВОСТОК АВИА»

ПАССАЖИРОПОТОК,
ТЫС. ЧЕЛОВЕКПАССАЖИРООБОРОТ,
МЛН ПКМЗАНЯТОСТЬ
ПАССАЖИРСКИХ КРЕСЕЛ, %

Авиакомпания является региональным перевозчиком, в 2013 году выполняла пассажирские и грузовые перевозки.

В целях повышения операционной и финансовой эффективности в 2013 году была продолжена работа по сокращению издержек. Так организация закупок всех групп товарно-материальных ценностей была переведена на конкурсную основу; произошла смена поставщиков услуг по выполнению работ капитального ремонта двигателей воздушных судов А320.

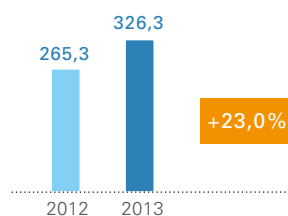
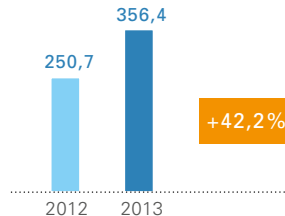
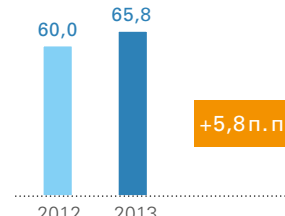
В марте 2013 года 52,156% акций компании ОАО «Владивосток Авиа», принадлежавших ОАО «Аэрофлот», было передано во владение ОАО «Авиакомпания «Сахалинские Авиатрассы» (дочернего предприятия Аэрофлота) в рамках программы создания единой дальневосточной авиакомпании.

В рамках реализации стратегии создания единой дальневосточной авиакомпании на базе ОАО «Авиакомпания «Сахалинские Авиатрассы» и ОАО «Владивосток Авиа» с 1 ноября 2013 года Советом директоров Общества было принято решение об уступке прав и обязательств по договорам операционной аренды (лизинга) воздушных судов А320; с IV квартала 2013 года исключены из регулярного расписания воздушные суда Ту-204-300, и с 28 октября 2013 года прекращена эксплуатация воздушных судов этого типа.

Сокращение показателей пассажирооборота и пассажиропотока ОАО «Владивосток Авиа» связано с переходом с октября 2013 года наиболее востребованной и экономически-эффективной маршрутной сети под управление ОАО «Авиакомпания «Аврора».



ОАО «АВИАКОМПАНИЯ «АВРОРА» (НА БАЗЕ ОАО «АВИАКОМПАНИЯ «САХАЛИНСКИЕ АВИАТРАССЫ»)

ПАССАЖИРОПОТОК,
ТЫС. ЧЕЛОВЕКПАССАЖИРООБОРОТ,
МЛН ПКМЗАНЯТОСТЬ
ПАССАЖИРСКИХ КРЕСЕЛ, %

В целях обеспечения устойчивого развития Группы «Аэрофлот» на рынке авиаперевозок Дальневосточного региона Российской Федерации 6 ноября 2013 года состоялась презентация нового участника Группы «Аэрофлот» – единой дальневосточной авиакомпании «Аврора». ОАО «Авиакомпания «Аврора» создано на базе двух дальневосточных перевозчиков – «Сахалинские Авиатрассы» и «Владивосток Авиа», которые с 2011 года входят в Группу «Аэрофлот». Создание новой компании призвано реализовать экономический потенциал Дальнего Востока, повысить мобильность его населения, а также усилить синергетический эффект с остальными участниками Группы «Аэрофлот».

Доля участия ОАО «Аэрофлот» в новой компании составляет 51 % акций. Остальная часть пакета в размере 49 % в январе 2014 года передана Сахалинской области.

В 2013 году сеть маршрутов ОАО «Авиакомпания «Аврора» включала 25 пунктов в пяти странах мира. Бизнес-план авиакомпании предусматривает резкое наращивание объемов операционной деятельности. В период с 2013 по 2018 год количество выполняемых рейсов должно увеличиться с 172 до 534, количество направлений – с 30 до 128.

Парк ОАО «Авиакомпания «Аврора» оптимизируется и укрепляется за счет современных воздушных судов. В дополнение к имеющимся в парке среднемагистральным самолетам Boeing 737 в IV квартале 2013 года поступило три лайнера Airbus A319. К концу 2014 года в парке авиакомпании должно насчитываться семь воздушных судов этого типа. Региональный дивизион парка планируется сформировать из современных турбовинтовых самолетов вместимостью от

50 до 78 кресел. Для местных авиаперевозок планируется приобретение воздушных судов вместимостью до 20 кресел. Планируется, что к 2018 году парк авиакомпании будет насчитывать до 40 воздушных судов.

В 2013 году в рамках интеграции в Группу «Аэрофлот» были проведены следующие мероприятия:

- 20 декабря 2013 года подписано соглашение с ОАО «Аэрофлот» о 100 % код-шеринге, позволяющее использовать всю агентскую сеть продаж ОАО «Аэрофлот».
- Персонал ОАО «Владивосток Авиа» переведен в ОАО «Авиакомпания «Аврора».
- Созданы филиалы во Владивостоке и Хабаровске.
- Сертифицирована техническая база по европейским правилам EASA Part 145, получен сертификат на обслуживание по правилам OTAR39.
- Проведена интеграция программы лояльности SAT-club в программу «Аэрофлот Бонус».

Количество регулярных линий в сети маршрутов компании в 2013 году увеличилось на 62 %, при этом нерегулярные международные направления сократились на 50 %. Количество рейсов по сравнению с 2012 годом увеличилось на 2 % и составило 5 968. Рост количества рейсов на внутренних направлениях составил 4,2 %, на международных направлениях количество рейсов сократилось на 8,8 %. При этом средняя частота в неделю на маршрут увеличилась на 73 %, до 5,62: на внутренних направлениях рост показателя составил 71 %, на международных направлениях рост составил 33 %.

ООО «ДОБРОЛЕТ»

В 2013 году Советом директоров ОАО «Аэрофлот» было принято решение о создании новой бюджетной авиакомпании – «Добролет», которая призвана стать лидером формирующегося сегмента низкобюджетных перевозок.

4 октября 2013 года состоялась регистрация юридического лица ООО «Добролет»; в декабре 2013 года в Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) была подана основная заявка на выдачу ООО «Добролет» сертификата эксплуатанта.

Доля участия ОАО «Аэрофлот» в новой компании составляет 100 %. Ориентировочные инвестиции ОАО «Аэрофлот» в проект составят порядка 100 млн долларов США в течение первых двух лет.

Парк новой авиакомпании будет включать узкофюзеляжные самолеты Boeing 737-800 в одноклассной компоновке. В год запуска авиакомпании планируется эксплуатация восьми воздушных судов, в дальнейшем парк будет увеличиваться в среднем на восемь самолетов в год.

Для запуска и полноценной работы авиакомпании в соответствии с низкобюджетной моделью необходимо внесение ряда поправок в законодательные нормы, регулирующие авиаперевозки в России. Первые рейсы лоукостера запланированы уже на середину 2014 года. На начальном этапе авиакомпания будет выполнять полеты по наиболее востребованным маршрутам в европейской части России.



ГРУЗОПОЧТОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

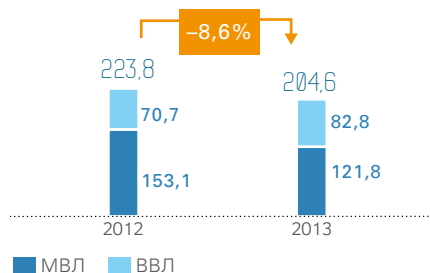
ГРУППА «АЭРОФЛОТ»

В 2013 году Группа «Аэрофлот» осуществляла грузовые перевозки на пассажирских и грузовых типах воздушных судов. Значительное влияние на показатели Группы оказало решение ОАО «Аэрофлот» о выводе из эксплуатации грузовых судов и концентрации на перевозках грузов и почты пассажирскими самолетами. В совокупности авиакомпании Группы перевезли 204,6 тыс. тонн грузов и почты в 2013 году, что ниже уровня 2012 года на 8,6%. Грузооборот снизился на 18,1%, составив 991,5 млн тонно-километров. Провозные емкости были увеличены на 10,2%, при этом коэффициент коммерческой загрузки снизился на 0,5 п. п., до 64,7%.

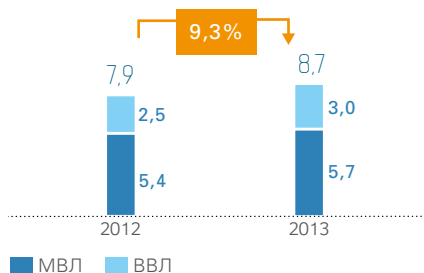
На долю международных грузопочтовых перевозок в 2013 году пришлось 59,5% общего объема перевезенных грузов и почты и 66,6% грузооборота. Всего на международных авиалиниях было перевезено 121,8 тыс. тонн грузов и почты, что ниже уровня прошлого года на 20,5%. Процент коммерческой загрузки на международных авиалиниях составил 64,4%.

Объем грузопочтовых перевозок на внутренних авиалиниях составил 82,8 тыс. тонн, что на 17,1% выше, чем в 2012 году. Грузооборот увеличился на 14,2%, до 330,8 млн тонно-километров. Общие емкости были увеличены на 18,8%, при этом процент коммерческой загрузки вырос на 0,2 п. п. и составил 65,4%.

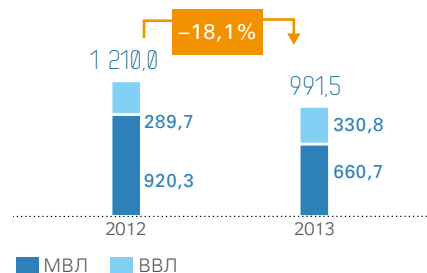
ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ ГРУППОЙ «АЭРОФЛОТ», ТЫС. ТОНН



ВЫПОЛНЕННЫЙ ТОННОКИЛОМЕТРАЖ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ», МЛРД ТКМ

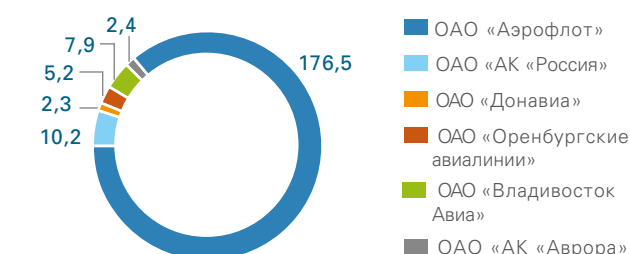


ГРУЗООБОРОТ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ», МЛН ТКМ

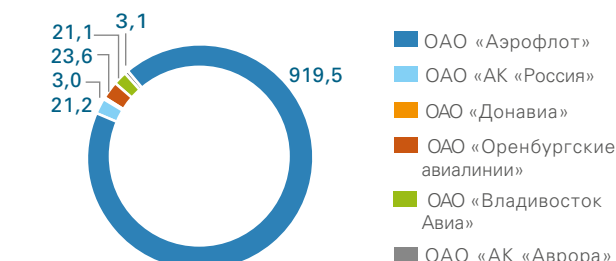


В 2013 году объем перевезенных грузов и почты снизился почти у всех авиакомпаний Группы кроме ОАО «Авиакомпания «Россия» (+3,2% к уровню 2012 года) и ОАО «Донавиа» (+52,6% к уровню 2012 года).

ПЕРЕВЕЗЕНО ГРУЗОВ И ПОЧТЫ АВИАКОМПАНИЯМИ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» В 2013 ГОДУ, ТЫС. ТОНН



ГРУЗООБОРОТ АВИАКОМПАНИЙ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» В 2013 ГОДУ, МЛН ТКМ



ОАО «АЭРОФЛОТ»

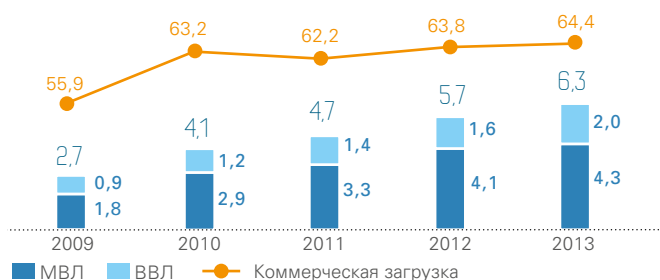
ОАО «Аэрофлот» стремится к достижению положительных финансовых результатов бизнеса грузовых перевозок и обеспечению долгосрочной конкурентоспособности бизнеса. Компания обладает такими преимуществами, как уникальная сеть маршрутов, высокий уровень безопасности полетов, узнаваемость торговой марки, знание российской специфики, наличие коммерческих прав на маршруты, использование эффективной системы бронирования и управления загрузкой. В целях дальнейшего развития грузовых перевозок в Компании сформированы региональные центры продаж.

В середине 2013 года ОАО «Аэрофлот» приняло решение приостановить использование грузовых воздушных судов и продолжить осуществление грузовых перевозок пассажирскими рейсами. За 2013 год Компания перевезла 176,5 тыс. тонн грузов и почты, что ниже уровня 2012 года на 9,0 %. Грузооборот в 2013 году снизился на 18,0 % и составил 919,5 млн тонно-километров.

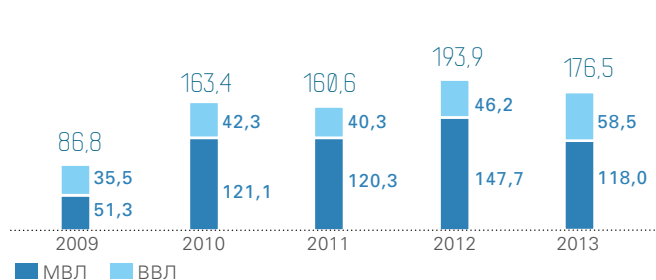
На долю международных грузопочтовых перевозок в 2013 году пришлось 66,9 % общего объема перевезенных грузов и почты и 70,9 % грузооборота. Всего на международных авиалиниях было перевезено 118,0 тыс. тонн грузов и почты, что ниже уровня прошлого года на 20,2 %. Процент коммерческой загрузки увеличился на 0,3 п. п. и составил 63,1 %.

Объем грузопочтовых перевозок на внутренних авиалиниях составил 58,5 тыс. тонн, что на 26,6 % выше, чем в 2012 году. Грузооборот увеличился на 26,0 % и составил 267,9 млн тонно-километров. При росте общих емкостей на 24,8 % процент коммерческой загрузки вырос на 0,5 п. п. и составил 67,1 %.

ДИНАМИКА ТОННОКИЛОМЕТРАЖА (МЛРД ТКМ) И КОММЕРЧЕСКОЙ ЗАГРУЗКИ (%)



ДИНАМИКА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ПОЧТЫ, ТЫС. ТОНН



БЕЗОПАСНОСТЬ

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Безопасность полетов является безусловным приоритетом в деятельности компаний Группы «Аэрофлот».

Стабильно высокий уровень безопасности полетов обеспечивается эксплуатацией и высококачественным техническим обслуживанием новых современных воздушных судов, а также слаженной работой высокопрофессионального летного и обслуживающего персонала. В 2013 году значение уровня безопасности полетов ОАО «Аэрофлот» составило 99,961 %, что соответствует самому высокому диапазону величин (99,900 % ÷ 100 %) по шкале оценки безопасности.

С 2000 года в аэропортах государств – членов Европейской конференции по гражданской авиации (ЕКГА) реализуется программа «Инспекция на рампе иностранных перевозчиков» (Safety Assessment of Foreign Aircraft – SAFA). Указанные проверки проводятся в соответствии с процедурой, которая является стандартной для всех государств – участников ЕКГА. Проведенные государственными инспекторами ЕКГА в 2013 году проверки подтвердили, что воздушные суда ОАО «Аэрофлот» полностью удовлетворяют предъявляемым требованиям безопасности полетов.



АВИАЦИОННАЯ И ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

В 2013 году Компания продолжила реализацию комплекса мероприятий по обеспечению высокого уровня авиационной и транспортной безопасности, безопасности жизни и здоровья пассажиров, работников во время выполнения служебных обязанностей.

В 2013 году Компания в полном объеме реализовала меры по обеспечению транспортной безопасности эксплуатируемых транспортных средств и приняла активное участие в нормотворческой деятельности по совершенствованию положений Федерального закона от 09.02.2007 N 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

Компания ведет деятельность по предотвращению актов незаконного вмешательства в работу авиакомпании и попыток нанесения авиакомпании экономического ущерба. На постоянной основе осуществляется контроль соблюдения норм, правил и процедур авиационной и транспортной безопасности пассажирами, работниками авиакомпании и предприятиями, выполняющими на аутсорсинге работы в области авиационной и транспортной безопасности для ОАО «Аэрофлот». Компания сотрудничает со службами безопасности аэропортов, авиапредприятиями, правоохранительными органами и федеральными органами исполнительной власти по вопросам авиационной и транспортной безопасности.

В 2013 году Компания прошла очередные инспекционные проверки на соответствие отраслевым стандартам авиационной безопасности:

- ОАО «Аэрофлот» в пятый раз успешно прошло аудит эксплуатационной безопасности Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) на соответствие стандарту IOSA (IATA Operational Safety Audit).
- ОАО «Аэрофлот» успешно прошло сертификационный аудит на продление регистрации как поставщика наземных услуг, соответствующего требованиям международного стандарта ISAGO (IATA Safety Audit for Ground Operations).
- Специалисты Администрации транспортной безопасности (Transportation Security Administration – TSA) США провели оценку выполнения требований TSA при вылете рейсов Аэрофлота в США, по результатам которой не было выявлено отклонений.

Следует также отметить, что все авиакомпании Группы «Аэрофлот» соответствуют стандарту IOSA, наличие которого является обязательным условием членства в IATA и глобальном альянсе SkyTeam, а также требованиям со стороны партнеров для заключения и пролонгации соглашений о совместной эксплуатации рейсов (код-шеринг).

В соответствии с принятыми в ОАО «Аэрофлот» международными стандартами IOSA, ISAGO, ISO 9001:2008 и ISO 14001:2004, а также требованиями Федеральных авиационных правил РФ, в Компании действует интегрированная система менеджмента, в рамках которой ведется контроль соответствия продуктов и услуг Аэрофлота и его поставщиков требованиям по безопасности полетов, авиационной безопасности и уровню качества. Кинологическая служба Аэрофлота успешно использует систему превентивных мер антитеррористической защиты с применением служебных собак специально выведенной породы (шакалопсовый гибрид, получивший название собака Сулимова).

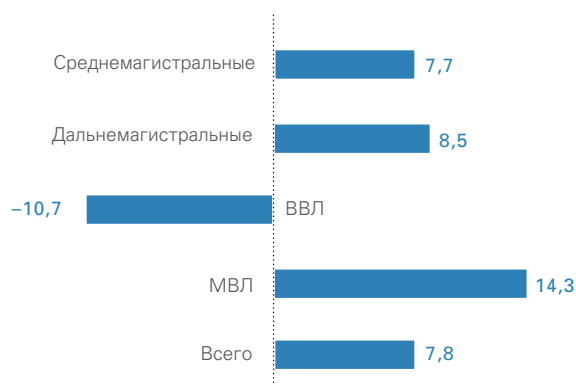
В 2013 году Компания разработала серию программ и методов обеспечения авиационной и транспортной безопасности, включая подготовку концепции внедрения автоматизированной информационно-аналитической системы управления авиационной (транспортной) безопасностью.

МАРШРУТНАЯ СЕТЬ

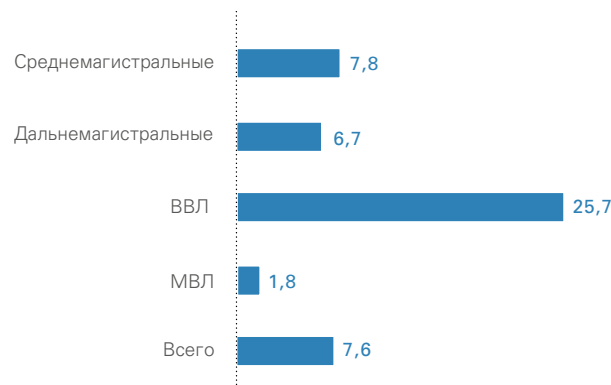
Группа «Аэрофлот» реализует политику сбалансированного развития маршрутной сети в соответствии с мультибрендовой платформой, обеспечивающей эффективное развитие бизнеса в различных ценовых и региональных сегментах рынка. Группа расширяет сеть маршрутов, увеличивает частоту выполнения рейсов и количество направлений при положительной динамике основных экономических показателей. Повышение эффективности сети маршрутов достигается за счет концентрации ресурсов на направлениях, обеспечивающих максимальные доходы и прибыль.

По состоянию на 31 декабря 2013 года сеть маршрутов Группы «Аэрофлот» включала 293 регулярных направления в 65 стран мира. Сеть маршрутов ОАО «Аэрофлот» включала 156 регулярных и чартерных направлений в 56 стран мира.

**ДИНАМИКА КОЛИЧЕСТВА НАПРАВЛЕНИЙ
ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» (2013 ГОД К 2012 ГОДУ, %)**



**ДИНАМИКА КОЛИЧЕСТВА НАПРАВЛЕНИЙ
ОАО «АЭРОФЛОТ» (2013 ГОД К 2012 ГОДУ, %)**



КОЛИЧЕСТВО НАПРАВЛЕНИЙ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»

Направления	2013			2012			Изменение, %		
	Регулярные рейсы	Чартерные рейсы	Всего	Регулярные рейсы	Чартерные рейсы	Всего	Регулярные рейсы	Чартерные рейсы	Всего
Всего	293	576	773	296	495	717	-1,0	16,4	7,8
Международные	191	471	606	202	371	530	-5,4	27,0	14,3
Внутренние	102	105	167	94	124	187	8,5	-15,3	-10,7
Дальнемагистральные	35	89	115	36	78	106	-2,8	14,1	8,5
Среднемагистральные	258	487	658	260	417	611	-0,8	16,8	7,7

КОЛИЧЕСТВО НАПРАВЛЕНИЙ ОАО «АЭРОФЛОТ»

Направления	2013			2012			Изменение, %		
	Регулярные рейсы	Чартерные рейсы	Всего	Регулярные рейсы	Чартерные рейсы	Всего	Регулярные рейсы	Чартерные рейсы	Всего
Всего	131	47	156	128	37	145	2,3	27,0	7,6
Международные	92	32	112	95	30	110	-3,2	6,7	1,8
Внутренние	39	15	44	33	7	35	18,2	114,3	25,7
Дальнемагистральные	31	2	32	30	1	30	3,3	100,0	6,7
Среднемагистральные	100	45	124	98	36	115	2,0	25,0	7,8



Группа открывает новые направления и наращивает провозные емкости на действующих направлениях, исходя из экономической целесообразности, спроса, состояния конкурентной среды, социального заказа.

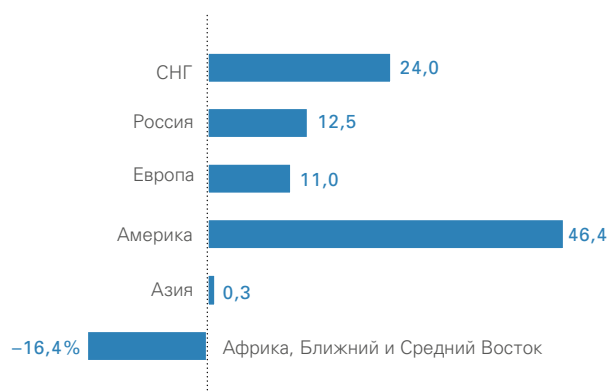
В 2013 году в сеть маршрутов Группы было добавлено 25 новых регулярных направлений:

- из Сочи в Алма-Ату;
- из Челябинска в Анапу;
- из Хабаровска в Благовещенск и Новосибирск;
- из Краснодара в Сочи, Екатеринбург, Дюссельдорф и Ереван;
- из Санкт-Петербурга в Сыктывкар;
- из Москвы в Магнитогорск, Новокузнецк, Беслан, Якутск, Салоники и Торонто;
- из Минеральных Вод в Екатеринбург;
- из Омска в Анапу, Варну и Мюнхен;
- из Перми в Анапу;

- из Оренбурга в Орск и Варну;
- из Ростова-на-Дону в Анталию;
- из Южно-Сахалинска в Петропавловск-Камчатский;
- из Владивостока в Красноярск.

В 2013 году ОАО «Аэрофлот» начало фактическое выполнение полетов по девяти новым воздушным линиям: из Москвы в Абакан, Благовещенск, Магнитогорск, Новокузнецк, Салоники, Торонто, Улан-Удэ, Читу и Якутск.

ДИНАМИКА КОЛИЧЕСТВА РЕЙСОВ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» ПО РЕГИОНАМ (2013 ГОД К 2012 ГОДУ, %)



Была увеличена частота выполнения рейсов на наиболее востребованных и прибыльных направлениях, прежде всего на международных и дальнемагистральных.

Благодаря расширению географии полетов ОАО «Аэрофлот», сокращению времени пребывания пассажиров в стыковочных аэропортах на приоритетных направлениях и увеличению комфортности стыковок в терминалах D, E, F Шереметьево транзитный пассажиропоток по собственным рейсам в сети маршрутов

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ РАСПОЛАГАЕМОГО ПАССАЖИРООБОРОТА ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» ПО РЕГИОНАМ, МЛН ККМ

Регион	2013	2012	Изменение, %
Россия и СНГ	44 403	37 768	17,6
Европа	25 629	21 682	18,2
Азия	19 077	17 004	12,2
Ближний и Средний Восток и Африка	10 417	12 837	-18,9
Америка	9 538	6 307	51,2
Итого	109 064	95 598	14,1

Аэрофлота в 2013 году вырос на 28,1 % и достиг 7,3 млн пассажиров, что составляет 35,0 % от общего количества перевезенных пассажиров ОАО «Аэрофлот» и 23,3 % от общего количества перевезенных пассажиров Группы «Аэрофлот». Коэффициент стыкуемости сети на собственных рейсах Аэрофлота в 2013 году увеличился на 15,0 % и составил 12,7.

В 2014 году Группа «Аэрофлот» планирует расширить маршрутную сеть на 15–16 % в сравнении с показателями 2013 года.

Тарифная политика компаний Группы «Аэрофлот» в области пассажирских перевозок определяется экономической целесообразностью, рыночной ситуацией и, в соответствующих случаях, законодательными требованиями. Авиакомпании Группы стремятся получать такие доходы от продажи авиаперевозок, которые смогут обеспечить устойчивое финансовое положение и будут способствовать дальнейшему развитию Группы.

ПОЛУЧЕНИЕ ПРАВ, НАЗНАЧЕНИЙ, ДОПУСКОВ, РАЗРЕШЕНИЙ НА УВЕЛИЧЕНИЕ ЧАСТОТ ПОЛЕТОВ

В 2013 году Росавиация Минтранса России выдала ОАО «Аэрофлот»:

- 12 новых допусков к выполнению международных регулярных пассажирских перевозок по маршрутам:
 - из Владивостока в Далянь, Муданьцзян, Пусан, Санью, Сеул, Токио и Харбин;
 - из Москвы в Караганду и Кишинев;
 - из Сочи в Франкфурт-на-Майне;
 - из Хабаровска в Токио;
 - из Южно-Сахалинска в Харбин.
- 12 дополнительных разрешений на увеличение частот полетов к выполнению международных регулярных пассажирских рейсов из Хабаровска в Харбин и из Москвы в Амстердам, Бангкок, Бишкек, Гоа, Киев, Минск, Одессу, Симферополь, Тиват.

СОТРУДНИЧЕСТВО В РАМКАХ СОГЛАШЕНИЙ «КОД-ШЕРИНГ»

В 2013 году Группа «Аэрофлот» продолжила развитие сотрудничества с партнерами в рамках соглашений «код-шеринг». В 2013 году ОАО «Аэрофлот» перевезло более 500 тыс. пассажиров компаний-партнеров по соглашениям «код-шеринг». В то же время на рейсах партнеров было перевезено около 1 млн пассажиров ОАО «Аэрофлот». Общий доход от операционной деятельности ОАО «Аэрофлот» в рамках соглашений «код-шеринг» составил около 4,8 млрд рублей.

Основными партнерами Аэрофлота по объемам сотрудничества в рамках соглашений «код-шеринг» в 2013 году были:

- среди зарубежных компаний – Alitalia, Air France, Czech Airlines, LOT и Air Baltic;
- среди российских компаний – дочерние авиакомпании ОАО «Аэрофлот», а также ЗАО «Нордавиа».

В отчетном периоде количество используемых ОАО «Аэрофлот» маркетинговых направлений выросло с 248 до 256. Вступили

В целях стимулирования спроса в низкий сезон в течение года авиакомпании Группы проводят специальные акции, в рамках которых пассажирам предоставляются сниженные тарифы. Кроме того, по отдельным направлениям компании обеспечивают перевозки, субсидируемые правительственными программами.

Регулярные допуски ОАО «Аэрофлот», заканчивающиеся в 2013 году, были продлены на пять лет. Компания получила 13 новых и продленных допусков к выполнению международных нерегулярных (чартерных) пассажирских перевозок на направлениях из Москвы в Барселону, Бургас, Варну, Гренобль, Софию, Тель-Авив и Шамбери.

- Также в 2013 году ОАО «Аэрофлот» получило назначения по дипломатическим каналам МИД России для выполнения регулярных авиаперевозок по 13 маршрутам:
 - из Владивостока в Далянь, Муданьцзян, Санью и Харбин;
 - из Екатеринбурга в Салоники;
 - из Москвы в Базель, Варадеро, Гуанчжоу (увеличение частоты), Караганду, Краков (на постоянной основе) и Салоники;
 - из Хабаровска в Харбин;
 - из Южно-Сахалинска в Харбин.

в силу договоренности о совместной эксплуатации рейсов с авиакомпаниями Middle East Airlines, China Eastern Airlines, а также с национальным марокканским перевозчиком Royal Air Maroc.

В 2013 году в рамках Группы «Аэрофлот» была проведена работа по переводу коммерческой деятельности ОАО «Донавиа», ОАО «Авиакомпания «Аврора» под управление ОАО «Аэрофлот». Коммерческое управление загрузкой рейсов дочерних авиакомпаний в рамках соглашений «код-шеринг» осуществляется на основе модели «комьютерных» перевозок, предусматривающей отображение совместных рейсов в системах бронирования под единым кодом ОАО «Аэрофлот» – SU (в отличие от обычного код-шеринга, когда указывается двойной код и номера рейсов обоих партнеров). Комьютерными рейсами Группы «Аэрофлот» в 2013 году воспользовались более 2,8 млн пассажиров.



По состоянию на начало 2014 года ОАО «Аэрофлот» имеет соглашения «код-шеринг» с 31 иностранной и российской авиакомпанией, из них:

- 19 соглашений, где ОАО «Аэрофлот» является как партнером-оператором, так и маркетинговым партнером: Air France, KLM, Alitalia, SAS, Finnair, Delta Air Lines, Czech Airlines, LOT Polish Airlines, Bulgaria Air, Cyprus Airways, Korean Air, Air Serbia, MIAT, Air Baltic, Air Europa, Kenya Airways, China Eastern Airlines, China Southern Airlines и ОАО «Авиакомпания «Россия»;
- 4 соглашения, где ОАО «Аэрофлот» является только партнером-оператором: Tarom, Cubana, Iran Air и Middle East Airlines;
- 5 соглашений, где ОАО «Аэрофлот» является только маркетинговым партнером: Adria Airways, Air Malta, Estonian Air, Royal Air Maroc, ЗАО «Нордавиа»;
- 3 соглашения с дочерними авиакомпаниями ОАО «Аэрофлот» на основе компьютерной модели перевозок: ОАО «Донавиа», ОАО «Оренбургские авиалинии» и ОАО «Авиакомпания «Аврора».

УЧАСТИЕ В ГЛОБАЛЬНОМ АЛЬЯНСЕ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ SKYTEAM

Группа «Аэрофлот» продолжает сотрудничество с крупнейшими мировыми авиаперевозчиками в рамках альянса SkyTeam. Объем перевозок ОАО «Аэрофлот» в рамках сотрудничества SkyTeam за 2013 год составил 737 тыс. пассажиров, объем грузовых перевозок – 1 817 тыс. тонн.

В число приоритетов Компании в области развития сотрудничества по соглашениям «код-шеринг» входят:

- усиление присутствия Аэрофлота на перспективных рынках;
- обеспечение выхода на рынки с определенными ограничениями;
- дальнейшее совершенствование существующей сети маршрутов, в том числе за счет роста сети маркетинговых рейсов;
- более эффективное использование собственного парка воздушных судов.

В 2014 году планируется заключение соглашений «код-шеринг» с авиакомпаниями Garuda Indonesia, Bangkok Airways и другими партнерами. Также в планы Группы входит перевод коммерческой деятельности ОАО «Авиакомпания «Россия» на компьютерную модель код-шерингового сотрудничества под управлением ОАО «Аэрофлот», что будет способствовать дальнейшей интеграции дочерней авиакомпании в объединенную сеть маршрутов Группы «Аэрофлот».

В 2013 году альянс SkyTeam насчитывал 19 участников:

- | | |
|--------------------------|-----------------------|
| • ОАО «Аэрофлот», | • CSA Czech Airlines, |
| • Aerolineas Argentinas, | • Delta, |
| • AeroMexico, | • Kenya Airways, |
| • AirEuropa, | • Korean Air, |
| • Airfrance, | • MEA, |
| • KLM, | • Saudia, |
| • Alitalia, | • Tarom, |
| • China Airlines, | • Vietnam Airlines, |
| • China Eastern, | • XiamenAir. |
| • China Southern, | |

После отчетной даты, в марте 2014 года состав альянса пополнился 20-м перевозчиком – авиакомпанией Garuda Indonesia.

На долю SkyTeam приходится 19 % всех мировых пассажирских авиаперевозок. SkyTeam занимает лидирующие позиции в регионе Большого Китая (территория континентального Китая, Гонконга, Макао и Тайваня). Более 90 % основных глобальных пассажиропотоков обеспечены объединенной маршрутной сетью перевозчиков альянса.

SKYPRIORITY

В 2013 году приоритетное внимание в альянсе SkyTeam было уделено реализации стратегических проектов, способных вывести продукт SkyTeam на лидирующие позиции в своей отрасли. Реализован первый этап проекта SkyPriority, который предусматривает расширенный набор привилегий для пассажиров, наиболее активно пользующихся услугами SkyTeam. В соответствии с программой пассажирам бизнес-класса и владельцам карт программы лояльности авиакомпаний альянса уровня Elite Plus в аэропорту предоставляются следующие услуги:

- приоритетная регистрация;
- приоритетное обслуживание багажа;

- приоритетное обслуживание в офисах продаж и у трансферных стоек;
- приоритетное прохождение таможенных формальностей; паспортного контроля и процедур по безопасности;
- приоритетная посадка на рейс;
- приоритетная доставка багажа в аэропорту назначения.

В ОАО «Аэрофлот» проект SkyPriority внедрен практически по всей сети маршрутов Компании. Работы по второму этапу программы, предполагающие дальнейшее усовершенствование продукта, планируется завершить к концу 2014 года.

SKYTRANSFER ACCELERATOR

Значительные успехи были достигнуты альянсом в рамках программы SkyTransfer Accelerator, направленной на повышение качества обслуживания на этапе трансфера.

В 2013 году Аэрофлот провел в аэропорту Шереметьево ряд мероприятий, направленных на повышение качества обслуживания трансферных пассажиров. В Компании создан Центр управления стыковками и оборотом воздушных судов (Hub Control Centre). Для оптимизации процесса обеспечения стыковок трансферного багажа в основных хабах SkyTeam налажен процесс передачи актуальной информации по отправленному багажу в транзитные службы партнеров-перевозчиков. В настоящее время в аэропорту Шереметьево ОАО «Аэрофлот» является обслуживающей компанией для 6 перевозчиков альянса из 9 представленных. В рамках инициативы SkyTeam по переходу всех участников на обслуживание к единому агенту проводятся работы по приведению операционной деятельности в аэропорту Шереметьево в соответствие с требованиями альянса SkyTeam.

В дополнение к инициативам по повышению качества обслуживания в хабах, в 2013 году SkyTeam также развивал проекты, нацеленные на оптимизацию трансфера по всей сети маршрутов SkyTeam. Внедрение обновленной версии системы управления отправлениями (SSCI Sabre) на рейсах ОАО «Аэрофлот» открыло возможности для сквозной регистрации (IATCI) партнеров альянса на глубину более 48 часов.

SKYTEAM CARE AND ASSISTANCE POLICY

В 2013 году правила перевозчиков SkyTeam по действиям компаний для минимизации негативного эффекта при задержке, отмене и переносе рейсов (SkyTeam Care and Assistance Policy) были приведены к единым стандартам. В ОАО «Аэрофлот» ведутся системные разработки для открытия частичного доступа к бронированию партнеров, что позволит значительно повысить качество обслуживания пассажиров в сбойных ситуациях.

SKYPORT

Программа SkyPort открывает новые возможности для сотрудничества между членами альянса и повышения качества обслуживания пассажиров. В рамках проекта в 2013 году были открыты:

- общий зал ожидания альянса в аэропорту Ататюрк (Стамбул, Турция);
- 110-й киоск под брендом SkyTeam, позволяющий зарегистрироваться на рейс любой компании альянса в аэропорту Нарита (Токио, Япония);
- зона совместной операционной деятельности в международном аэропорту Вены (Австрия);
- общие офисы продаж всех представленных участников SkyTeam в аэропортах Праги (Чехия) и Стамбула (Турция).

SKYTEAM CARGO

ОАО «Аэрофлот» осуществляет сотрудничество с авиакомпаниями в области грузовых перевозок в рамках участия в SkyTeam Cargo, единственном в своем роде альянсе грузовых перевозчиков, насчитывающем 12 участников. В 2013 году к SkyTeam Cargo присоединились China Cargo и Aerolineas Cargo.

СОГЛАШЕНИЯ «ИНТЕРЛАЙН»

Аэрофлот имеет соглашения «интерлайн» с 172 авиакомпаниями, включая 9 российских компаний и 9 компаний из стран СНГ. В 2013 году были заключены 5 новых соглашений и расторгнуты 11 договоров «интерлайн» с авиакомпаниями. За отчетный период в рамках соглашений «интерлайн» рейсами ОАО «Аэрофлот» и партнеров было перевезено более 500 тысяч пассажиров.

СЕТЬ МАРШРУТОВ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

С августа 2013 года Аэрофлот прекратил выполнение перевозок на грузовых воздушных судах. Для перевозок груза и почты используются емкостные возможности грузовых отсеков на всех пассажирских рейсах ОАО «Аэрофлот». Обширная маршрутная сеть Группы «Аэрофлот» дает возможность доставки транзитных таможенных и нетаможенных грузов через аэропорт Шереметьево в десятки аэропортов России и мира.

Количество направлений, выставляемых на торги по грузовым перевозкам, в 2013 году было увеличено с 4 до 17. Электронные торги проводятся по трем крупным аэропортам России: Шереметьево, Владивосток, Хабаровск. На торги сезона «Зима 2012-2013» впервые были выставлены экспериментальные направления из пунктов Дальнего Востока, вызвавшие большой спрос на рынке.



ПАРК ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

ПАРК ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»

Группа «Аэрофлот» располагает сбалансированным парком воздушных судов и продолжает его обновление и модернизацию в соответствии со стратегией развития бизнеса на базе мультибрендовой платформы. По состоянию на 31 декабря 2013 года парк Группы «Аэрофлот» насчитывал 239 воздушных судов, включая 232 пассажирских авиалайнера, 3 грузовых самолета и 3 вертолета и один самолет медицинского назначения.

В 2013 году проводилась активная работа по обновлению парка воздушных судов авиакомпаний Группы. В течение года в парк Группы поступило 22 самолета семейства Airbus A320, пять самолетов Boeing 737 и четыре новых дальнемагистральных лайнера Boeing 777-300ER.

ПАРК ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» ПО СОСТОЯНИЮ НА 31 ДЕКАБРЯ 2013 ГОДА

Типы ВС	Всего ВС на 31.12.2013	Изменения*				Собственные	Операцион- ный лизинг	Финансовый лизинг
		ввод	вывод	ввод	вывод			
Ближнемагистральные	10 %							
Ми-8**(вертолет)	3	-	-	-	3	3	0	0
Ан-12 (грузовой)	0	-	1	-	-	0	0	0
Ан-24	1	-	3	-	1	1	0	0
DHC 8-200	2	-	-	-	-	0	2	0
DHC 8-300	3	-	-	-	-	0	3	0
Ан-148	6	-	-	-	-	0	0	6
Як-40	0	-	2	-	-	0	0	0
SSJ100	10	-	-	8	-	0	0	10
Среднемагистральные	68 %							
Ту-154	0	-	5	-	-	0	0	0
A319	39	8	-	-	-	0	26	13
A320	67	9	-	13	6	0	66	1
A321	26	5	-	-	-	0	5	21
B737-200	2	-	-	-	2	0	2	0
B737-400	4	-	1	-	4	0	4	0
B737-500	2	1	7	1	1	0	2	0
B737-800	22	4	1	15	2	0	22	0
Дальнемагистральные	22 %							
B767	8	-	2	-	5	0	8	0
A330	22	-	1	-	-	0	14	8
Ту-204-300	6	-	-	-	6	0	0	6
B777-200ER	3	-	-	2	-	0	3	0
B777-300ER	4	4	-	6	-	0	0	4
Ил-96	6	-	-	-	6	6	0	0
MD-11F	3	-	-	-	-	0	3	0
Итого	239	31	23	45	36	10	160	69

По состоянию на 31 декабря 2013 года парк воздушных судов Группы «Аэрофлот» включал шесть региональных турбовинтовых самолетов (Ан-24, Bombardier DHC 8-200/300), 16 ближнемагистральных самолетов (SSJ100, Ан-148), 162 среднемагистральных самолета (Airbus A320 и Boeing 737), 49 дальнемагистральных самолетов (Boeing 767, Airbus A330, Ту-204-300, Boeing 777 и Ил-96) и три вертолета (Ми-8). Кроме того, в парке Группы было три самолета MD-11F.

В связи с окончанием срока лизинга, в 2013 году из парка Группы «Аэрофлот» было выведено два воздушных судна Boeing 767, девять Boeing 737, один грузовой Ан-12, один А330. Также осуществлен плановый вывод из эксплуатации трех Ан-24, двух Як-40 и пяти Ту-154.

Таким образом, в структуре парка Группы доля дальнемагистральных воздушных судов осталась неизменной, доля среднемагистральных воздушных судов увеличилась на 4 п. п. (с 64 % в 2012 году до 68 % в 2013 году), доля ближнемагистральных судов соответственно снизилась на 4 п. п. (с 14 % в 2012 году до 10 % в 2013 году).

* Согласно заключенным контрактам.

** Одно ВС не эксплуатируется на 31.12.2013.

В 2014 году Группа планирует поступление следующих самолетов: среднемагистральных – 29, включая 13 самолетов семейства Airbus A320 и 16 Boeing 737; дальнемагистральных – восемь Boeing 777, а также восемь новых ближнемагистральных SSJ-100.

В то же время Группа продолжит процесс обновления флота, в 2014 году ожидается плановый вывод трех вертолетов Ми-8,

одного Ан-24, шести самолетов семейства Airbus A320, девяти Boeing 737 и 17 дальнемагистральных воздушных судов, включая пять Boeing 767-300ER, шесть Ту-204-300 и шесть Ил-96.

Производственный налет часов по парку Группы за 2013 год составил 776,3 тыс. часов, что на 7,6% выше уровня 2012 года.

ПАРК ОАО «АЭРОФЛОТ»

Аэрофлот располагает одним из самых современных и молодых парков воздушных судов в Европе. Самолеты Аэрофлота соответствуют высочайшим требованиям безопасности, надежности и комфорта, а также характеризуются высоким уровнем топливной эффективности. По состоянию на 31 декабря 2013 года средний возраст воздушных судов Компании составил 5,5 лет.

По состоянию на 31 декабря 2013 года парк воздушных судов Аэрофлота насчитывал 143 самолета, включая 140 пассажирских и 3 грузовых воздушных судна. В состав парка пассажирских судов Аэрофлота входило 37 дальнемагистральных самолетов (пять Boeing 767-300ER, четыре Boeing 777-300ER, 22 Airbus A330 и шесть Ил-96), 93 среднемагистральных самолета (90 воздушных судов семейства Airbus A320 и три B737-800) и 10 ближнемагистральных SSJ-100. Парк грузовых самолетов Компании состоял из трех самолетов MD-11F.

В 2013 году Аэрофлот продолжил расширение и обновление парка за счет ввода новых типов воздушных судов, которые традиционно поставлялись напрямую с заводов-изготовителей. В течение года Компания получила четыре дальнемагистральных лайнера Boeing 777-300ER, 16 среднемагистральных самолетов (три Boeing 737-800 поколения Next Generation, восемь Airbus A320 и пять Airbus A321). Кроме того, в 2013 году в парке был обновлен сегмент ближнемагистральных самолетов за счет замены четырех SSJ100 в комплектации light на самолеты в расширенной комплектации full.

В связи с окончанием срока лизинга из парка Аэрофлота были выведены два Boeing 767-300ER, а также был осуществлен досрочный вывод трех воздушных судов A319 с последующей передачей в дочернюю авиакомпанию «Аврора».

На 2014 год запланировано дальнейшее развитие парка воздушных судов за счет поступления шести дальнемагистральных самолетов (Boeing 777-300ER), 16 среднемагистральных самолетов (13 Airbus A320 и три Boeing 737-800) и восьми ближнемагистральных самолетов (SSJ100). Компания также планирует провести замену оставшихся шести самолетов SSJ100 в комплектации light на новые воздушные суда в расширенной комплектации.

В 2014 году предусмотрен плановый вывод оставшихся пяти Boeing 767, четырех A319, шести Ил-96 и двух A320. Кроме того, два Airbus A319 будут переданы в дочерние авиакомпании.

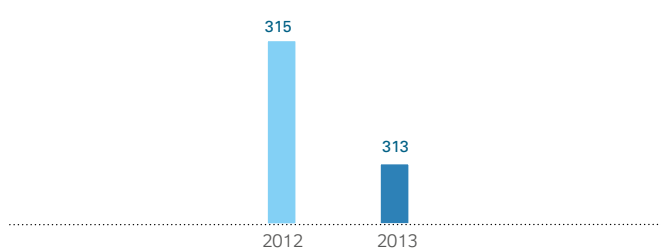
Производственный налет часов по парку ОАО «Аэрофлот» за 2013 год составил 509,1 тыс. часов, что на 10,5% выше уровня 2012 года. В связи с рядом мероприятий по выводу воздушных судов в целом по парку среднесуточный налет на одно списочное воздушное судно снизился на 0,1 часа и составил 10,3 часа.

ТОПЛИВНАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ

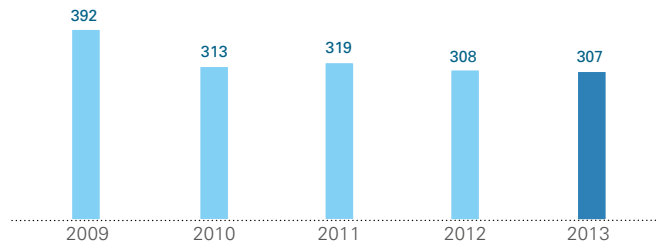
Благодаря постоянной работе по обновлению парка ОАО «Аэрофлот» удастся постоянно повышать топливную эффективность. В 2013 году удельный расход топлива снизился по сравнению

с предыдущим годом на 1 грамм, до 307 граммов на один тонно-километр (ткм). Удельный расход топлива по Группе «Аэрофлот» в 2013 году снизился на 2 грамма и составил 313 граммов/ткм.

УДЕЛЬНЫЙ РАСХОД ТОПЛИВА (ГРАММ/ТКМ) ПО ГРУППЕ «АЭРОФЛОТ»



УДЕЛЬНЫЙ РАСХОД ТОПЛИВА (ГРАММ/ТКМ) ПО ОАО «АЭРОФЛОТ»



ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ

В Группе «Аэрофлот» создана эффективная система технического обслуживания и ремонта (ТОиР) воздушных судов, обеспечивающая поддержание высокого уровня исправности и надежности парка воздушных судов, безопасности и регулярности вылетов. Политика Аэрофлота в области ТОиР направлена на развитие мощностей, технологических компетенций, внедрение передовых решений, развитие и обучение персонала при повышении экономической эффективности.

Система ТОиР Группы «Аэрофлот» включает 10 баз ОАО «Аэрофлот» и 12 баз дочерних авиакомпаний. В сфере технического обслуживания и ремонта ОАО «Аэрофлот» занято более двух тысяч инженеров, технических и поддерживающих специалистов.

В 2013 году развитие системы ТОиР в Аэрофлоте происходило на фоне продолжающейся реструктуризации и расширения парка воздушных судов. В настоящее время Аэрофлот осваивает легкие формы технического обслуживания судов типа B737 и B777 по форме A-check. Компания обменяла четыре самолета RRJ-95B в комплектации light на четыре RRJ-95B в комплектации full. В то же время, ОАО «Аэрофлот» передало два самолета B767 и три A319 в парк ОАО «Авиакомпания «Аврора».

В 2013 году наблюдался значительный рост объема выполняемых работ по подготовке воздушных судов к вылетам, плановых технических обслуживаний, работ по устранению неисправностей, что связано с постоянным ростом количества обслуживаемых самолетов и увеличением объема перевозок. Среднемесячное количество обеспеченных вылетов из Шереметьево возросло по сравнению с 2012 годом на 11,9%. Количество форм периодического технического обслуживания выросло на 12,8%, количество оперативного технического обслуживания в базовом аэропорту увеличилось на 3,3%.

Несмотря на растущую нагрузку на систему ТОиР в связи с ротацией и расширением парка, Компании удастся поддерживать высокий уровень исправности парка. Среднесуточный налет воздушных судов Аэрофлота не уступает, а зачастую превосходит показатели признанных мировых лидеров воздушных перевозок.

В 2013 году Компания начала реализацию программы инновационных проектов, направленной на сокращение расходов и повышение эффективности деятельности технического блока ОАО «Аэрофлот». Программа предусматривает увеличение доли самостоятельно выполняемых работ в сфере технического обслуживания воздушных судов и компонентов и снижение доли работ, передаваемых внешним подрядчикам, что призвано повысить экономическую эффективность деятельности. Программа также включает:

- Освоение легких форм технического обслуживания (до формы A-check) самолетов B777.
- Освоение технического обслуживания и ремонта компонентов воздушных судов производства Airbus, Teledyne, Zodiac и др. для воздушных судов A320 и A330.
- Освоение технического обслуживания и ремонта компонентов производства Honeywell для воздушных судов A320 и A330.
- Освоение технического обслуживания и ремонта кислородного оборудования воздушных судов A320 и A330.
- Освоение технического обслуживания и ремонта новых типов оборудования иностранных воздушных судов (WQAR).
- Освоение технического обслуживания и ремонта новых типов оборудования иностранных воздушных судов (датчики дыма).
- Систему генерирования и сжатия азота технического.
- Освоение легких форм технического обслуживания (до формы A-check) воздушных судов B737.
- Закупку нового термографического оборудования.
- Оснащение флота воздушных судов A330 беспроводным Интернетом (Wi-Fi).

Помимо обслуживания собственного парка, в 2013 году Компания оказала услуги по техническому обслуживанию и ремонту более чем 70 сторонним организациям. Фактические доходы от оказания услуг составили 17,06 млн рублей.

Аэрофлот развивает сотрудничество с российскими и иностранными производителями воздушных судов и компонентов, а также с компаниями, специализирующимися на ТОиР. В конце 2013 года был подписан контракт с компанией Lufthansa Technik на поддержку

компонентов воздушных судов Boeing 777 по ставке с летного часа. Также в 2013 году был заключен контракт с Air France Industries на поддержку авиадвигателей GE90.

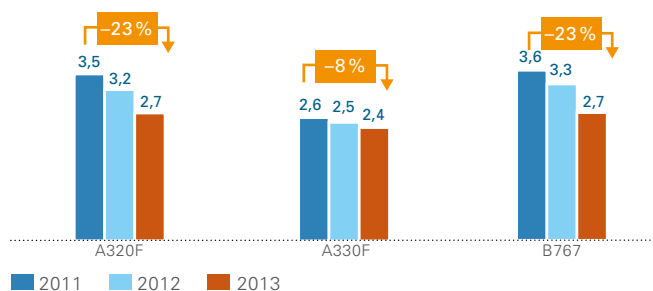
За счет эффективного использования ОАО «Аэрофлот» имеющихся трудовых ресурсов в 2013 году трудозатраты на техническое обслуживание и ремонт по основным типам воздушных судов продолжили тенденцию к снижению.

ТРУДОЗАТРАТЫ НА ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ В 2013 ГОДУ, %



На 2014 год запланировано начало строительства ангара, вмещающего B777-300ER. Компания также планирует провести замену стандартного освещения пассажирского салона воздушных судов семейства A320 на светодиодное.

ОТНОШЕНИЕ ТРУДОЗАТРАТ НА ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ К НАЛЕТУ ОАО «АЭРОФЛОТ»



БРЕНД И КАЧЕСТВО УСЛУГ

РАЗВИТИЕ БРЕНДА И КАЧЕСТВА УСЛУГ

Ключевой приоритет в деятельности Аэрофлота - постоянное повышение качества и расширение спектра услуг, предлагаемых пассажирам на всех рейсах авиакомпании и на всех этапах путешествия, включая не только перелет, но и подготовку к полету, выбор и бронирование рейса, прибытие в аэропорт и поиск отелей в месте

назначения. Компания делает все, чтобы превзойти самые высокие мировые стандарты обслуживания пассажиров. Рост стоимости бренда, многочисленные отраслевые награды и высокие места в рейтингах подтверждают, что Аэрофлот успешно справляется с этой задачей.

РАЗВИТИЕ БРЕНДА

По данным международного агентства Brand Finance, признанного эксперта в области оценки бизнеса, стоимость брендов Группы «Аэрофлот» в 2013 году составила 1,515 млрд долларов США, в том числе стоимость бренда авиакомпании «Аэрофлот» увеличилась по сравнению с предыдущим периодом до 1,423 млрд долларов США.

В 2013 году Аэрофлот продолжил развитие бренда компании на международных рынках как авиаперевозчик, который:

- не уступает по качеству оказываемых услуг и уровню безопасности лидерам глобального рынка воздушных перевозок;
- предлагает лучшие условия для путешествий в Россию;
- предоставляет оптимальные транзитные возможности при полетах через Москву.

Аэрофлот запустил рекламную кампанию «Top Flight Performance» на приоритетных европейских и азиатских рынках, в рамках которой анонсируется долгосрочное стратегическое партнерство между ОАО «Аэрофлот» и футбольным клубом английской премьер-лиги Manchester United. Это сотрудничество позволяет представлять Аэрофлот миллионам болельщиков клуба по всему миру, что способствует повышению узнаваемости Компании, росту доверия к ней со стороны широких аудиторий. В рамках сотрудничества с Manchester United Аэрофлот размещает свой логотип на домашнем стадионе команды, организует конкурсы среди болельщиков, проводит масштабные промо-мероприятия в аэропортах различных стран мира.



В рамках реализуемой бизнес-стратегии Аэрофлот на ряде зарубежных рынков провел рекламную кампанию для продвижения транзитных перелетов между городами Европы и Азии с пересадкой в Москве.

В 2013 году Аэрофлот провел в России глобальную имиджевую рекламную кампанию, приуроченную к 90-летию юбилею Аэрофлота. Продвижению бренда также способствовало спонсорское сопровождение ряда деловых и спортивных мероприятий, включая Петербургский международный экономический форум, Всемирную летнюю Универсиаду в Казани, зимние Олимпийские и Паралимпийские игры в Сочи в 2014 году.

С созданием новых авиакомпаний «Добролет» и «Аврора» Группа «Аэрофлот» направила значительные усилия на создание и укрепление их брендов в различных регионах России.

90-ЛЕТИЕ АЭРОФЛОТА

17 марта 2013 года Аэрофлоту исполнилось 90 лет. Аэрофлот – одна из старейших и известнейших авиакомпаний в мире. В 2013 году Аэрофлот провел в России глобальную имиджевую рекламную кампанию, приуроченную к 90-летию юбилею. Был разработан специальный юбилейный логотип и слоган «90 лет на высоте».

В рамках празднования юбилея Компания провела ряд конкурсов, включая конкурс «Раскрась самолет Аэрофлота», по результатам которого на основе эскиза победителя был разработан макет, а затем покрашен самолет Sukhoi Superjet 100 в юбилейную раскраску «Хохлома». Также была проведена игра-викторина «Город вашей мечты», шахматный турнир «Аэрофлот-опен» и внутрикорпоратив-

Для разработки бренда «Добролет», его позиционирования и стратегии, был проведен открытый конкурс предложений на выбор контрагента и по итогам проведенной процедуры было выбрано международное брендинговое агентство Landor.

В рамках работы над проектом по созданию фирменного стиля дочерней авиакомпании «Аврора» компания Landor разработала концепцию внешнего запуска авиакомпании, которая включает в себя разработку форменной одежды для персонала, разработку брендингов предметов обслуживания на борту (экономического и бизнес-классов) и разработку навигации для пассажиров в аэропорту.

В конце 2013 года в городах Дальнего Востока и Сибири была осуществлена масштабная рекламная кампания по продвижению авиакомпании «Аврора» с размещением в прессе, на радио и на конструкциях наружной рекламы.

ный конкурс детских рисунков «Аэрофлот – любовь моя». В рамках празднования 90-летия Аэрофлота авиапарк Компании пополнился единственным в России самолетом в ретро-ливрее. Им стал лайнер A320 производства компании Airbus, который был назван «Добролет» – в честь одноименного акционерного общества добровольного воздушного флота, предшественника Аэрофлота.

В период с 1 февраля по 31 мая 2013 года для пассажиров всех классов обслуживания на международных и внутренних рейсах Аэрофлота действовало специальное юбилейное меню.

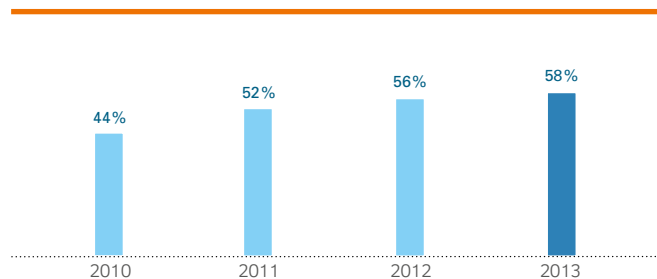
МАРКЕТИНГОВЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

Аэрофлот на постоянной основе проводит комплекс маркетинговых исследований на российском и международном рынках. Исследования позволяют оценить уровень потребительской удовлетворенности и лояльности, выявить отношение к Компании и ее услугам, а также степень соответствия продукта собственным и мировым стандартам качества обслуживания. В число основных исследовательских проектов входят:

- Участие в исследовании альянса SkyTeam, направленном как на общую оценку качества сервиса авиакомпаний – участников альянса, так и на мониторинг внедряемых элементов продукта, включая программу SkyPriority.
- Мониторинговый проект «Скрытый пассажир», проводимый совместно с исследовательским холдингом «Ромир Мониторинг Стандарт». Проект направлен на оценку качества выполнения собственных стандартов обслуживания пассажиров. По итогам 2013 года выполнение стандартов, по оценке пассажиров, удерживается на стабильном уровне 91 %.
- Исследование Net Promoter Score (индекс потребительской лояльности), проводимое совместно с американской консалтинговой компанией Bain & Company и направленное на измерение потребительской лояльности. В 2013 году индекс NPS продемонстрировал положительную динамику и вырос с 56 до 58 %.

- Маркетинговое исследование ключевых рынков Европы и Азии, направленное на измерение восприятия бренда «Аэрофлот» потребителями, а также отношения потребителей к партнерству с футбольным клубом Manchester United.

ДИНАМИКА ИНДЕКСА NPS



РАЗВИТИЕ ОБСЛУЖИВАНИЯ НА ЗЕМЛЕ И НА БОРТУ

В 2013 году Группа «Аэрофлот» продолжила реализацию стратегии в области повышения качества обслуживания пассажиров и расширения спектра предлагаемых услуг на борту и на земле:

- На дальнемагистральных рейсах, выполняемых на воздушных судах Boeing 777-300ER, введен новый класс обслуживания «комфорт» с креслами повышенной комфортности, встроенными мониторами новой системы развлечения Thales, индивидуальными дорожными наборами, увеличенной нормой провоза багажа и улучшенным бортовым питанием.
- Детские дорожные наборы, ранее предлагавшиеся только на рейсах длительностью более трех часов, теперь выдаются на всех рейсах Аэрофлота.
- Пледы теперь выдаются на всех рейсах Аэрофлота длительностью от 3 часов в классе Y.
- В 2013 году Аэрофлот продолжил регулярное обновление выбора блюд и вин на борту самолетов. В разработке меню 2013 года принимали участие признанные профессионалы международного класса. В период с 1 февраля по 31 мая 2013 года в связи с празднованием 90-летнего юбилея Аэрофлота пассажирам всех классов обслуживания на международных и внутренних рейсах предлагалось праздничное меню. Были улучшены завтраки, на рейсах длительностью более 8 часов введены снеки. В рамках проекта «Чайная коллекция Аэрофлота» пассажирам бизнес-класса предлагались чайные подарки.

РАБОТА С ОБРАЩЕНИЯМИ ПассажиРОВ

Аэрофлот организовал обслуживание пассажиров в двенадцати странах мира в едином колл-центре авиакомпании. На период проведения XXII Олимпийских зимних и XI Паралимпийских зимних игр в г. Сочи авиакомпания выделила отдельный телефонный номер в своем колл-центре.

В 2013 году было принято решение об обработке обращений пассажиров посредством единого окна. На сайте появилась специальная форма, с помощью которой пассажир может задать вопрос Компании.

SKYPRIORITY

В 2013 году Аэрофлот внедрил проект SkyPriority, реализуемый в рамках альянса SkyTeam, в большинстве аэропортов своей маршрутной сети. Проект предусматривает ускоренное прохождение предполетных формальностей пассажирами, наиболее активно пользующимися услугами авиакомпании. В рамках проекта пассажирам предлагаются:

- зоны приоритетной регистрации;
- приоритетная сдача багажа;
- ускоренное прохождение паспортного контроля (услуга предлагается не во всех аэропортах);
- приоритетная посадка;
- приоритетное обслуживание багажа;
- приоритетное обслуживание в билетных кассах и у стоек для трансферных пассажиров.

- Компания постоянно работает над развитием системы развлечений на борту:
 - постоянно растет количество воздушных судов, оснащенных оборудованием позволяющим предоставлять доступ к Интернету;
 - компания существенно расширила количество доступных фильмов и телепрограмм, в том числе на иностранных языках. Значительно увеличился объем англоязычного контента в бортовой прессе.
- Аэрофлот расширил географию сквозной регистрации багажа до конечного пункта для трансферных пассажиров.
- В 2013 году была введена в эксплуатацию новая услуга — продажа билетов на «Аэроэкспресс» на собственном сайте www.aeroflot.ru.
- Аэрофлот подписал соглашение с Europcar, одной из крупнейших в мире компаний по прокату автомобилей. В рамках соглашения пассажиры Аэрофлота могут заранее арендовать автомобиль от Europcar через кобрендовый интернет-сервис.

Аэрофлот провел конкурс на установку и внедрение системы управления программой лояльности и управления взаимоотношениями с клиентами (CRM), где также будут учитываться обращения пассажиров.

В 2013 году была проведена интеграция служб по работе с обращениями пассажиров авиакомпаний «Аэрофлот», «Донавиа» и «Аврора». Аэрофлот выработал программу дальнейшей интеграции служб дочерних авиакомпаний.



ПРОГРАММА «АЭРОФЛОТ БОНУС»

В 2013 году Аэрофлот продолжил развитие своей программы лояльности «Аэрофлот Бонус». За год количество участников программы выросло на 19 % (на 643 071 человека) и составило 4 002 178 человек. Основной прирост обеспечило пополнение количества участников программы Базового уровня.

ДИНАМИКА КОЛИЧЕСТВА УЧАСТНИКОВ ПРОГРАММЫ «АЭРОФЛОТ БОНУС», ТЫС. ЧЕЛОВЕК

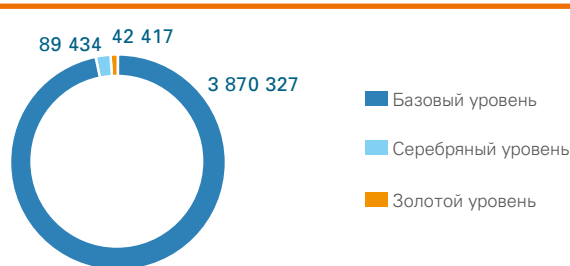


В 2013 году Компания разработала и внедрила широкий спектр новых сервисов и услуг для участников программы «Аэрофлот Бонус»:

- Запущен новый сервис по SMS-информированию участников программы, который позволяет следить за балансом счета.
- Запущена услуга по оформлению повышения класса обслуживания за мили.
- Запущен новый сервис «Мои бронирования» для сохранения списка актуальных бронирований, зачисления миль на счет, заказа питания на борту.
- Внедрен сервис по оформлению услуг партнеров за мили программы на сайте Аэрофлота.
- Запущен новый сервис по оформлению и оплате премиальных билетов на рейсы Группы «Аэрофлот» через контакт-центр;
- Открыта возможность бронирования билетов за мили на мобильном сайте и в мобильном приложении.
- Расширен список привилегий для участников Серебряного уровня в части оформления премиальных авиабилетов.
- Запущен новый продукт – премия Light Award, позволяющая приобрести премиальные билеты программы за меньшее количество миль.

Аэрофлот реализовал различные акции, направленные на повышение прибыльности программы «Аэрофлот Бонус», привлечение новых пассажиров и продвижение отдельных направлений маршрутной сети. В частности, были проведены акции по сохранению накопленных миль при совершении двух полетов любыми регулярными рейсами Группы «Аэрофлот», по предоставлению дополнительных миль на определенных основаниях. В целях поддержки продаж на новых направлениях Аэрофлот провел акции «Дополнительные мили за полеты в Торонто», «Дополнительные мили за полеты в Якутск», «В два раза больше миль за полеты с Аэрофлотом».

КАТЕГОРИИ УЧАСТНИКОВ ПРОГРАММЫ «АЭРОФЛОТ БОНУС» В 2013 ГОДУ, ЧЕЛОВЕК



Компания продолжила развивать партнерские программы для участников «Аэрофлот Бонус». В 2013 году были заключены новые партнерские соглашения с сетью ресторанов А. Новикова, с сервисом TripAdvisor, с сетью украинских отелей «Премьер Интернейшнл», с оператором платежной системы MasterCard.

В течение года были проведены совместные рекламные акции по набору дополнительных миль с отелями и отельными сетями Marriott Awards, Hilton Honors, «Азимут хотелс компани», Amathus Hotels, Kempinski, а также с банками «Русский Стандарт» и «Уралсиб». В рамках сотрудничества с банками – партнерами программы лояльности были запущены премиальные карты MasterCard Black Edition от «Альфа-Банка», «СМП Банка» и банка «Уралсиб». Запущена новая программа Experience банка «Уралсиб» на базе комплекта из двух карт платежных систем MasterCard и Amex, возобновлено начисление миль по накопительному счету «Улетный» «Альфа Банка».

В начале 2014 года введен новый, Платиновый, уровень в программе «Аэрофлот Бонус» для премиальной аудитории: ввод нового уровня имеет большое имиджевое значение. В 2014 году также планируется завершить работы по обновлению стиля и логотипа программы, по расширению функционала личного кабинета участника, совершенствованию сервиса «Мои бронирования». Планируется внедрение новых сервисов: «Премиальный сертификат», который позволит начислять мили по промокоду, «Сертификат на повышение класса обслуживания», позволяющий передавать или дарить возможность бесплатного гарантированного повышения класса обслуживания. В 2014 году Компания продолжит развивать партнерские программы. Планируется распространить действие программы «Аэрофлот Бонус» на другие авиакомпании Группы «Аэрофлот» – «Аврора» и «Россия».

ПРОДАЖИ

В 2013 году выручка ОАО «Аэрофлот» от продажи пассажирских перевозок увеличилась на 18,9 % и составила 182,7 млрд рублей (экв. 5 740,71 млн долларов США).

Продажи пассажирских перевозок осуществляются на территории Российской Федерации и за рубежом.

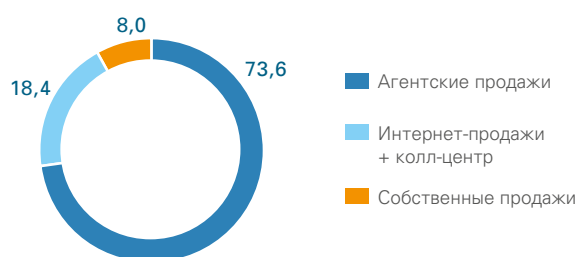
Доля продаж
на территории РФ
составляет

68,5 %

Доля продаж
за рубежом
составляет

31,5 %

СТРУКТУРА ВЫРУЧКИ ОАО «АЭРОФЛОТ» В 2013 ГОДУ, %



В 2013 году в структуре выручки от каналов продаж наибольшая доля приходится на агентскую сеть (73,6 %), доля продаж через Интернет и колл-центр составила 18,4 %, на собственные продажи в 2013 году пришлось 8 %.

Наибольшую долю выручки от продаж в отчетном периоде обеспечили агенты московского региона (34,7 %) и представительства за рубежом (28,6 %). Доля представительств и филиалов на территории России в общем объеме продаж осталась на уровне 2012 года и составила 14,9 %.

В 2013 году Аэрофлот продолжил развитие направления интернет-продаж, благодаря чему их доля в общем объеме выручки от продаж увеличилась до 17,1 % и составила 36,2 млрд рублей, что превышает показатель 2012 года на 24,4 %.

СООТНОШЕНИЕ КАНАЛОВ ПРОДАЖ ОАО «АЭРОФЛОТ», %



В 2013 году в эксплуатацию были запущены новые технические сервисы и услуги:

- услуга «Звонок с сайта», готовится также для языковых версий сайта;
- расширены линии связи;
- увеличен срок хранения записей разговоров до 6 месяцев;
- оплата картой мильных билетов при звонке в колл-центр;
- сервис начисления миль за полеты авиакомпаниями – членами альянса SkyTeam;
- сервис изменения имени и адреса в профайле участников «Аэрофлот Бонус»;
- увеличена команда англоговорящих агентов для обслуживания перевозок во время проведения XXII Олимпийских зимних и XI Паралимпийских зимних игр в г. Сочи в 2014 году;
- организация имплант-офиса «Прайм-клуб» (программа для Платиновых участников).

В 2013 году объемы продаж по кредитным картам через колл-центр увеличились в 3,2 раза по сравнению с 2012 годом.



ПРОДАЖИ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В 2013 году развитие продаж на территории Российской Федерации проходило в условиях продолжающейся работы по оптимизации структуры Группы «Аэрофлот» и интеграции дочерних авиакомпаний. В рамках Группы «Аэрофлот» в 2013 году был создан единый дальневосточный перевозчик – авиакомпания «Аврора» (на базе авиакомпаний «Владивосток Авиа» и «Сахалинские Авиатрассы»), что способствовало увеличению объемов выручки, формируемой на территории Российской Федерации, более чем на 18,6 % в сравнении с показателями за 2012 год.

В 2013 году выручка ОАО «Аэрофлот» от продаж на территории Российской Федерации увеличилась по сравнению с 2012 годом более чем на 14,1 % и составила 114,2 млрд рублей, из которых почти 72 % пришлось на Московский регион. Наибольшая доля выручки от продаж на территории Российской Федерации приходится на Владивосток (18 %) и Санкт-Петербург (14 %).

СТРУКТУРА ОБЪЕМОВ ПОСТУПЛЕНИЙ ВЫРУЧКИ ОТ ПРОДАЖ НА ТЕРРИТОРИИ РФ (КРОМЕ МОСКВЫ) В 2013 ГОДУ, %



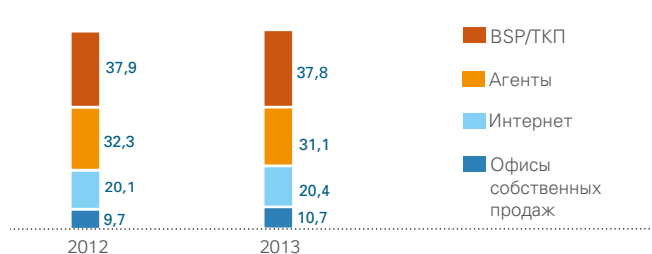
Продажи пассажирских перевозок на территории Российской Федерации осуществляются по следующим каналам:

- нейтральные системы продаж (ТКП, BSP Russia);
- официальные агенты – компании, имеющие прямые агентские соглашения с ОАО «Аэрофлот»;
- сайт авиакомпании;
- офисы собственных продаж и колл-центр авиакомпании.

В 2013 году проводился первый этап оптимизации системы мотивации агентской сети на территории Российской Федерации путем поэтапного снижения размера базового агентского комиссионного вознаграждения до 4 %. Реализация второго этапа предусматривает снижение уровня базовой агентской комиссии до 0,1 % и введение бонусной составляющей – бонусной комиссии. Реализация первого этапа позволила ОАО «Аэрофлот» достигнуть экономии в размере порядка 63 млн долларов США и снизить эффективную ставку комиссионного вознаграждения с уровня 6,4 % в 2012 году до 4,8 % в 2013 году. Запуск полноценной многокомпонентной системы мотивации агентской сети позволит авиакомпании сэкономить в 2014 году до 90 млн долларов США.

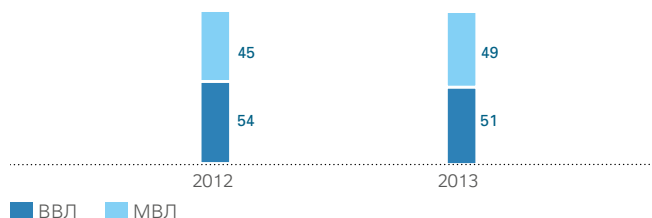
Оптимизация маршрутной сети Группы «Аэрофлот» и сокращение минимального стыковочного времени в аэропорту Шереметьево позволили увеличить долю продаж международных перевозок на территории Российской Федерации более чем на 4,0 %.

СООТНОШЕНИЕ КАНАЛОВ ПРОДАЖ ОАО «АЭРОФЛОТ» НА ТЕРРИТОРИИ РФ, %



Значительная часть продаж на территории Российской Федерации осуществляется через агентский канал продаж: официальных агентов (31,1 % в общих продажах) и агентов, использующих нейтральные системы продаж (37,8 %). В целях сокращения расходов планируется закрытие двух московских офисов собственных продаж.

СООТНОШЕНИЕ ПРОДАЖ БИЛЕТОВ МВЛ / ВВЛ НА ТЕРРИТОРИИ РФ, %



В 2014 году планируется продолжить работу по интеграции дочерних авиакомпаний в структуру Группы «Аэрофлот», а также работу по оптимизации и повышению эффективности системы мотивации агентской сети на территории РФ.

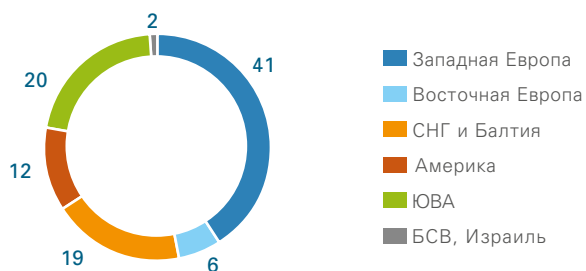
ПРОДАЖИ ЗА РУБЕЖОМ

Выручка от продаж пассажирских перевозок за рубежом по итогам 2013 года увеличилась на 24,4 % по сравнению с 2012 годом.

В отчетном году проводились мероприятия по активизации продаж на зарубежных рынках: оптимизация системы базового и бонусного комиссионного вознаграждения, проведение ре-

кламных и промоакций, совместных маркетинговых мероприятий с крупнейшими агентами BSP/ARC, участие в туристических выставках, презентации продуктов и услуг, проведение семинаров для агентской сети.

СТРУКТУРА ОБЪЕМОВ ПОСТУПЛЕНИЙ ВЫРУЧКИ ОТ ПРОДАЖ ЗА РУБЕЖОМ В 2013 ГОДУ, %

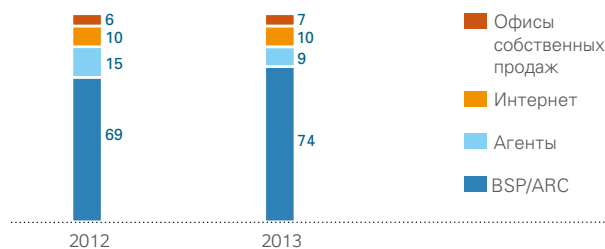


Наибольшая доля продаж в 2013 году приходилась на Западную Европу (41%), Юго-Восточную Азию (20%), СНГ и страны Балтии (19%).

Продажи авиаперевозок за рубежом осуществляются через следующие каналы:

- сеть нейтральных агентов, объединенная системами по организации взаиморасчетов между агентами и авиакомпаниями BSP и ARC;
- официальные агенты, имеющие прямые соглашения с ОАО «Аэрофлот» о продаже пассажирских перевозок;
- собственные продажи;
- web-продажи.

СООТНОШЕНИЕ КАНАЛОВ ПРОДАЖ ОАО «АЭРОФЛОТ» ЗА РУБЕЖОМ, %



В 2013 году значительно увеличилась доля продаж нейтральными системами BSP/ARC.

Собственные продажи пассажирских перевозок на зарубежных рынках осуществляются в 72 представительствах ОАО «Аэрофлот».

Аэрофлот продолжил работу по дальнейшему расширению присутствия на рынках Юго-Восточной Азии посредством вступления в BSP Сингапура и Филиппин через систему IBCS, продолжается авторизация агентов на продажи авиаперевозок Аэрофлота в Китае.

Росту продаж за рубежом во многом способствовало развитие не только прямых авиаперевозок, но и транзита, что приводит к привлечению пассажиропотока из пунктов Европы и Азии. Основными транзитными направлениями ОАО «Аэрофлот» традиционно являются пункты назначения, находящиеся в Азии, а именно в Китае, Японии и Вьетнаме. Кроме того, значительными объемами обладают транзитные направления в Европу, основными из которых являются пункты назначения в Германии и Восточной Европе. Общее количество транзитных пассажиров по всей сети маршрутов ОАО «Аэрофлот» в 2013 году составило 8,6 млн человек, что на 23,7 % выше, чем в 2012 году.



В 2013 году продолжилась работа, начатая в 2012 году, по проведению мероприятий по корректировке условий комиссионного вознаграждения: на большинстве рынков базовая комиссия составляет 0%, введено бонусное комиссионное вознаграждение за рост и объем продаж. Действует маркетинговый фонд, который предоставляется агентам для проведения совместных маркетинговых мероприятий.

Начиная с 2013 года с целью увеличения продаж на рейсы ОАО «Аэрофлот» крупнейшими агентами на зарубежных рынках ведется практика заключения с агентами ТМС и наиболее крупными консолидаторами соглашений о начислении и выплате бонусного комиссионного вознаграждения, отличного от общей системы. В 2013 году ОАО «Аэрофлот» проводились мероприятия по корректировке условий комиссионного вознаграждения в Нидерландах, Китае, Италии, Узбекистане и Индии.

ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ ОАО «АЭРОФЛОТ» В СФЕРЕ ПРОДАЖ НА 2014 ГОД

НА ЗАРУБЕЖНЫХ РЫНКАХ:

- Развитие продаж по новым направлениям Аэрофлота.
- Интеграция с авиакомпанией «Россия» с расширением продаж на направлениях из Санкт-Петербурга в страны СНГ, Европы, ЮВА.
- Увеличение объема выручки за счет внедрения программы продвижения нового класса обслуживания «комфорт» на дальнемагистральных направлениях.
- Совершенствование системы комиссионного вознаграждения на рынках с высокой базовой комиссией.

НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ:

- Продолжение интеграции систем продаж дочерних авиакомпаний в единую систему Группы «Аэрофлот».
- Оптимизация и повышение эффективности системы мотивации агентской сети на территории Российской Федерации.
- Введение в эксплуатацию программы стимулирования диспетчеров пунктов собственных продаж.
- Инициативы по развитию канала онлайн. Предложение программы «Дисконтный купон».
- Альтернативные формы онлайн-оплаты услуг по перевозке.
- Развитие взаимодействия с метапоисковыми системами.
- Предложение программы «Корпоративная лояльность».

КОРПОРАТИВНЫЕ ПРОДАЖИ

В 2013 году продолжилось устойчивое развитие корпоративных продаж услуг ОАО «Аэрофлот» в Российской Федерации и за рубежом. В структуре ОАО «Аэрофлот» было выделено специализированное подразделение по работе с корпоративными клиентами, а также внедрена система ключевых показателей

эффективности по росту корпоративных продаж. Применяется усовершенствованная система скидок в условиях отмены агентской комиссии, а также осуществляются прямые коммуникации с клиентами.

Продажи через Интернет – планы по дальнейшему развитию направления:

- Формирование пакетного продукта для путешествий, включая авиаперелет, дополнительные услуги, услуги третьих сторон.
- Формирование новой площадки электронной коммерции для реализации пакетных услуг.
- Формирование GDS-независимой дистрибуции путем прямого подключения онлайн-агентов и метапоисковиков к ресурсу авиакомпании, размещения white label на площадках с большим клиентским потоком.

ПРОДАЖИ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

В 2013 году Компания продолжила работу по развитию продаж в сегменте грузовых перевозок.

Аэрофлот осуществляет продажи грузовых перевозок через электронные торги, что обеспечивает формирование гарантированного дохода. Электронные торги проводятся по трем крупным аэропортам России: Шереметьево, Владивосток, Хабаровск. В 2013 году на торги выставялось 15 маршрутов. На торги сезона «Зима 2012-2013» впервые были выставлены экспериментальные направления из пунктов Дальнего Востока, которые имели большой спрос.

Важным направлением развития грузовых перевозок является увеличение объемов прямых продаж через систему CASS (Cargo Agency Settlement System), что способствует получению дополнительно дохода. С 2011 года этой системой пользуются компании ряда стран, в частности Северной Европы, Германии, Чехии, Турции, Китая (в т. ч. Гонконга) и Швейцарии. В 2013 году на систему CASS перешла часть компаний из других стран Восточной и Западной Европы, а также Ближнего и Среднего Востока (всего 14 стран).

В 2013 году в рамках развития продаж грузовых перевозок были сформированы региональные центры продаж в Москве, Владивостоке, Лондоне (Великобритания), Хане (Германия), Шанхае (Китай). Работа через региональные центры продаж соответствует лучшей мировой практике ведущих авиакомпаний.

Компания также осуществляет перевозку высокодоходных грузов в режиме ВТТ (внутренний таможенный транзит). Наличие лицензии таможенного перевозчика позволяет Аэрофлоту предлагать клиентам эксклюзивный сервис по доставке грузов под таможенным контролем в пункты Российской Федерации из других стран. Ежемесячно оформляется до 450 отправок транзитных грузов в режиме ВТТ через аэропорт Шереметьево. Сервисом ОАО «Аэрофлот» пользуются известные международные курьерские компании, такие как DHL, TNT, DPD ARMADILLO и PONY EXPRESS. Аэрофлот на регулярной основе осуществляет отправки транзитных грузов ОАО «Компания «Сухой».

В середине 2013 года ОАО «Аэрофлот» приняло решение приостановить использование грузовых воздушных судов и продолжить осуществление грузовых перевозок пассажирскими рейсами.

ЗАКУПОЧНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Закупочная деятельность в ОАО «Аэрофлот» осуществляется в соответствии с государственными законодательными нормативными актами Российской Федерации, в том числе Федеральным законом № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» от 18.07.2011, и регламентируется Положением о закупках товаров, работ, услуг ОАО «Аэрофлот», обеспечивающим организацию проведения закупок на единой методической базе.

В ОАО «Аэрофлот» широко применяются современные конкурентные способы закупки товаров, работ, услуг, включая электронную форму проведения. В Компании обеспечивается информационная открытость закупок, а также недопущение дискриминации и необоснованных ограничений количества участников закупок.

ДИНАМИКА ЭЛЕКТРОННЫХ ТОРГОВ

Показатель	2013	2012	Изм.
Объем торгов, проведенных в электронной форме, млн руб.	63 893	57 392	11,3 %
Объем торгов, проведенных в электронном форме «1 участник», млн руб.	2 002	2 382	-16,0 %
Доля торгов «1 участник» в объеме проведенных торгов в электронной форме, %	3,13	4,15	-1,02 п.п.
Количество торгов в электронной форме	10 877	9 957	9,2 %
Доля торгов в электронной форме от общего количества проведенных торгов, %	97,98	98,95	-0,97 п.п.
Доля торгов «1 участник» от общего количества торгов в электронной форме, %	3,04	3,21	-0,17 п.п.



В 2013 году объем торгов, проведенных в электронной форме, увеличился на 11,3 %, при этом доля торгов в форме «1 участник» снизилась как в стоимостном, так и в натуральном выражении, что свидетельствует о более эффективной закупочной деятельности на основе конкурентных процедур. Доля торгов

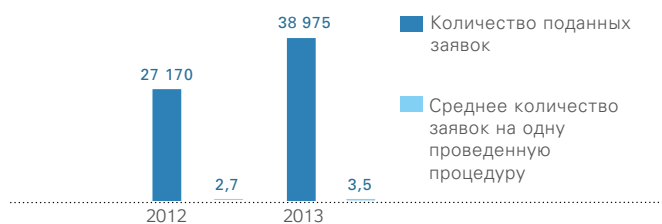
в электронной форме составила 97,98 % от общего количества проведенных в 2013 году торгов. Доля закупок, проведенных в форме электронных торгов, составила 40,49 % от общего объема закупок, что соответствует требованиям Росимущества (указание № ГН-13/1206 от 21.01.2011).

ДИНАМИКА КОЛИЧЕСТВА ЗАЯВОК НА УЧАСТИЕ В КОНКУРСНЫХ ПРОЦЕДУРАХ

Показатель	2013	2012	Изм., %
Общее количество поданных заявок контрагентами	38 975	27 371	42,4
в т.ч. по процедурам в электронной форме	38 179	27 281	39,9
Среднее количество заявок, поданных на одну проведенную процедуру	3,51	2,73	28,6
Среднее количество заявок, поданных на одну процедуру, проведенную в электронной форме	3,51	2,74	28,1
Среднее количество заявок, поданных на одну процедуру, проведенную иным способом	3,53	1,82	94,0

В 2013 году общее количество заявок, поданных контрагентами, увеличилось на 42,4 % и составило 38 975. Среднее количество заявок, поданных на конкурентные процедуры, в 2013 году воз-

росло на 28,6 % и составило 3,51, что свидетельствует об открытости и доступности закупочных процедур Аэрофлота для всех участников рынка.



Применение открытых конкурентных процедур закупки и переход на формульное ценообразование позволили оптимизировать затраты и снизить расходы на закупку одного из наиболее емких видов затрат Компании – авиаГСМ. Заключение долгосрочных контрактов позволило исключить риски в условиях ограниченного предложения на рынке на отдельные виды товаров, работ и услуг.

3.4. КОРПОРАТИВНАЯ СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА

Кадровая политика ОАО «Аэрофлот» направлена на укрепление позиций Компании на российском и международном рынках авиаперевозок, завоевание доверия пассажиров, а также на профессиональное развитие и обеспечение социальной поддержки работников. Аэрофлот формирует эффективную систему взаимоотношений как одно из ключевых конкурентных преимуществ по всем направлениям работы с персоналом. Данная система строится на основе всестороннего учета факторов,

влияющих на мотивацию работника к наиболее полному раскрытию своего потенциала. В число ключевых задач Компании в области кадровой политики входят формирование летных и кабинных экипажей воздушных судов, подготовка персонала для работы на новых типах воздушных судов, а также обеспечение социальной поддержки персонала.

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАБОТЫ В ОБЛАСТИ КАДРОВОЙ ПОЛИТИКИ:

- своевременный мониторинг необходимости подбора и найма работников;
- комплектация подразделений кадрами соответствующих профессий, специальностей и квалификации;
- организация подготовки резерва кадров для Компании с учетом стратегических задач, прогнозирование состояния и перспектив развития персонала;
- привлечение в Компанию высококвалифицированных специалистов с потенциалом профессионального роста;
- проведение аттестации работников с целью повышения эффективности труда специалистов и ответственности руководителей, а также для обеспечения наиболее рационального использования трудовых ресурсов;
- развитие и поддержание высокого уровня лояльности работников;
- оперативное разрешение проблем на всех этапах работы с персоналом.

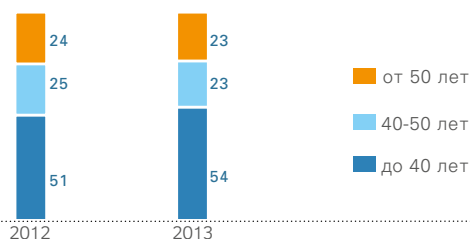
СПИСОЧНАЯ ЧИСЛЕННОСТЬ РАБОТНИКОВ ОАО «АЭРОФЛОТ» ПО ВИДАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Работники по видам деятельности	На 31.12.2013	На 31.12.2012	Примечание
Летный состав	1 935	1 825	
Бортпроводники	5 229	4 572	
Персонал технического обслуживания и ремонта	2 166	2 422	
Аэропортовые службы (обслуживание в порту)	4 019	3 851	
Продажа билетов, услуг и реклама	1 418	1 686	В связи с изменением классификации:
			• В 2013 году персонал департамента бухгалтерского учета (272 человека) отнесен к «прочему персоналу», в 2012 году учтенный в категории «продажа билетов, услуг и реклама».
Прочий персонал	3 124	2 062	• В 2013 году наземный персонал из числа работников департаментов управления делами, обслуживания на борту, производства полетов, управления безопасностью полетов (849 человек), отнесен к категории «прочий персонал», в 2012 году учтенный в категории «аэропортовые службы (обслуживание в порту)».
Итого	17 891	16 418	



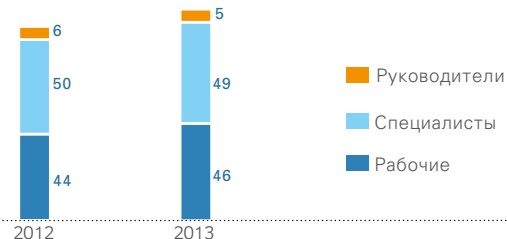


СТРУКТУРА ПЕРСОНАЛА ОАО «АЭРОФЛОТ» ПО ВОЗРАСТНОМУ СОСТАВУ, %



Списочная численность персонала ОАО «Аэрофлот» по состоянию на 31 декабря 2013 года составила 17 891 человек. Рост списочной численности в 2013 году на 1 473 человека по сравнению с предыдущим годом обусловлен увеличением объемов перевозок, расширением парка воздушных судов и централизацией ряда коммерческих функций авиакомпаний Группы на базе ОАО «Аэрофлот». Наибольший рост списочной численности персона-

СТРУКТУРА ПЕРСОНАЛА ОАО «АЭРОФЛОТ» ПО ДОЛЖНОСТНЫМ КАТЕГОРИЯМ, %



ла произошел в следующих департаментах Компании: обслуживания на борту (+13,5%), наземного обеспечения перевозок (+11,7%), продаж (+9,3%), производства полетов (+6,1%).

В 2013 году сохранилась тенденция к омоложению персонала: по итогам года средний возраст персонала ОАО «Аэрофлот» составил 38,8 лет (в 2012 году – 39,4 лет).

СПИСОЧНАЯ ЧИСЛЕННОСТЬ ПЕРСОНАЛА АВИАКОМПАНИЙ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» ПО ВИДАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Работники по видам деятельности	На 31.12.2013	На 31.12.2012	Изм., %
Летный состав	3 098	3 025	2,4
Бортпроводники	7 922	7 154	10,7
Персонал технического обслуживания, ремонта ВС и наземного обслуживания	9 214	9 104	1,2
Прочий персонал	7 023	6 343	10,7
Итого	27 257	25 626	6,4

Списочная численность персонала авиакомпаний, входящих в Группу «Аэрофлот», в 2013 году увеличилась на 1 631 человека и по состоянию на 31 декабря 2013 года составила 27 257 человек. Увеличение численности персонала связано с расширением парка воздушных судов Группы.

Списочная численность персонала Группы «Аэрофлот», включая персонал сервисных компаний, по состоянию на 31 декабря 2013 года составила 30 469 человек (на 31 декабря 2012 года – 28 826 человек).

ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПЕРЕПОДГОТОВКА И ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ

В Аэрофлоте организована эффективная система обучения и повышения квалификации персонала. Компания полностью соответствует всем современным требованиям международных стандартов и Федеральных авиационных правил в области подготовки персонала. В 2013 году было организовано обучение около 29 тысяч слушателей как внутри Компании, так и в сторонних учреждениях по программам подготовки, переподготовки, повышения квалификации и сертификации. В отчетном периоде в собственном департаменте подготовки авиационного персонала было проведено 564 учебных сбора, прошли обучение более 7 тысяч слушателей из числа инженерно-технического персонала, летного состава и наземных специалистов по программам обучения на новые типы воздушных судов, подготовки на авиационных тренажерах, организации пассажирских и грузовых авиаперевозок, бронирования в автоматизированной системе SABRE и другим.

В 2013 году в ОАО «Аэрофлот» была проведена аттестация более 4 тысяч руководителей и специалистов, в ходе которой 99,5% сотрудников подтвердили соответствие занимаемой должности.

УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНАЯ БАЗА ОАО «АЭРОФЛОТ»

По признанию российских и международных организаций гражданской авиации и специалистов отрасли, ОАО «Аэрофлот» обладает лучшей в России и СНГ и одной из лучших в Европе учебно-тренажерной базой для подготовки членов летных и каabinных экипажей не только Аэрофлота, но и других авиакомпаний. Тренажерный комплекс ОАО «Аэрофлот» оснащен современными комплексами и образцами отечественной и зарубежной тренажерной техники. В 2013 году на учебно-тренажерной базе ОАО «Аэрофлот» прошли подготовку более 6 тысяч экипажей Аэрофлота и 226 экипажей сторонних авиакомпаний.

В 2013 году была продолжена работа в сотрудничестве с корпорацией «Иркут» по созданию учебного центра по комплексной подготовке авиационного персонала для воздушных судов MC-21, российского проекта ближне-среднемагистрального самолета. Специализированный тренажер FTD MC-2, изготовленный корпорацией «Иркут», получил высокую оценку летных и технических специалистов на авиасалоне «МАКС-2013».

В 2014 году планируется продолжить совершенствование системы управления качеством в условиях освоения новой авиационной техники и современных технологий в учебном процессе. Планируется ввод в эксплуатацию новых тренажеров DT B737 и Cockpit evacuation mock up A320 (эвакуация пилотов с рабочего места в чрезвычайной ситуации).

АВИАЦИОННАЯ ШКОЛА АЭРОФЛОТА

Негосударственное образовательное частное учреждение среднего профессионального образования «Авиационная школа Аэрофлота» – первый в России сертифицированный частный авиационный учебный центр. Авиашкола использует самые передовые тренажерные комплексы, предоставляет возможность дистанционного обучения.

НОЧУ СПО «Авиашкола Аэрофлота» придерживается современных концепций IATA - «Новая культура безопасности» и «Новая концепция дистрибуции», разработанных с целью повышения эффективности и качества обучения авиационного персонала, дифференциации и улучшения услуг. Школа поддерживает широкий спектр направлений повышения квалификации и ведет переподготовку всех категорий специалистов. В 2013 году организовано обучение около 17 тысяч слушателей.

СИСТЕМА МОТИВАЦИИ И ПООЩРЕНИЯ ПЕРСОНАЛА

В Аэрофлоте действует система поощрения персонала, направленная на формирование высокопрофессионального коллектива и удержание работников Компании.

В 2013 году Советом директоров Общества было утверждено Положение «О программе участия в прибыли ОАО «Аэрофлот», в соответствии с которым из чистой прибыли Общества выделяются средства для формирования Фонда вознаграждения работников, чья оплата труда формируется и производится на основе ключевых показателей эффективности (КПЭ). В соответствии с п. 2.1. Положения: «на вознаграждение работников ОАО «Аэрофлот», из чистой прибыли Общества выделяются средства по финансовым результатам деятельности за отчетный год в размере до 20% от превышения фактической чистой прибыли Группы «Аэрофлот» над плановыми показателями Группы за отчетный период».

Количество работников Общества, чья оплата труда формируется и производится на основе КПЭ, составляет порядка 2 900 человек.

Общий фонд вознаграждения, образованный в соответствии с Положением, формируется на основе исполнения двух показателей:

ПОКАЗАТЕЛЬ 1:

Процент от превышения фактической чистой прибыли Группы «Аэрофлот» текущего года над планом текущего года.

Перевыполнение планового показателя текущего года Группы «Аэрофлот» по чистой прибыли	Процент от размера перевыполнения планового показателя Группы «Аэрофлот» по чистой прибыли, направляемый в Фонд вознаграждения
Менее 0%	0,0%
0 - 10%	2,5%
10 - 15%	5,0%
15 – 20%	7,5%
Более 20%	10,0%



ПОКАЗАТЕЛЬ 2:

Динамика чистой прибыли Группы «Аэрофлот» (текущий год к предыдущему) по сравнению с динамикой чистой прибыли сопоставимых международных конкурентов

Место в группе конкурентов. Группа ранжируется по убыванию динамики роста чистой прибыли (текущий год к предыдущему)	Процент от размера перевыполнения планового показателя Группы «Аэрофлот» по чистой прибыли, направляемый в Фонд вознаграждения
1-е место	10,0%
2-е место	7,5%
3-е место	5,0%
4-е место	2,5%
5-е место, 6-е место	0,0%

Общий процент для формирования итогового Фонда вознаграждения формируется суммированием обоих показателей с учетом степени их выполнения.

План по чистой прибыли Группы «Аэрофлот» по результатам 2013 года перевыполнен более чем на 20%. Процент от размера перевыполнения планового показателя Группы «Аэрофлот» по чистой прибыли, предлагаемый Советом директоров для направления в Фонд вознаграждения равен 10%.

Согласно динамике изменения чистой прибыли Группы «Аэрофлот» по итогам 2013 года по сравнению с 2012 годом, Группа «Аэрофлот» находится на первом месте среди конкурентов.

Процент от размера перевыполнения плановой чистой прибыли по данному показателю, рекомендуемый для направления в Фонд вознаграждения, равен 10,0%.

Решение о выплате Фонда вознаграждений принимается Общим собранием акционеров.

Для категорий работников, формирование и оплата труда которых не связаны с КПЭ, действует Положение о вознаграждении работников ОАО «Аэрофлот» из чистой прибыли по результатам работы Общества за год (утверждено Советом директоров ОАО «Аэрофлот», протокол № 10 от 30 января 2007 года, с изменениями согласно протоколу № 5 от 5 октября 2009 года).

Количество работников Общества, чья оплата труда не связана с КПЭ, составляет порядка 15 000 человек.

Действие данного Положения распространяется на работников (в основном производственных и летный подразделений) за исключением работников ОАО «Аэрофлот», переведенных на систему оплаты труда на основании ключевых показателей эффективности.

На вознаграждение работников по данному Положению выделяются средства из чистой прибыли (по стандартам РСБУ), полученной ОАО «Аэрофлот» по результатам финансовой деятельности за отчетный год в размере 7% от суммы чистой прибыли, при условии ее выполнения на 100% и дополнительно 20% от суммы чистой прибыли, превышающей плановый показатель.

По результатам исследований, проведенных компанией Ward Howell, выплаты по программам участия в прибыли в международных компаниях составляют в среднем 20 – 50% от суммы чистой прибыли. В российских компаниях программы участия в прибыли зачастую отсутствуют.

Помимо денежных поощрений работники Компании также отмечаются различными наградами. В 2013 году работники Компании были награждены государственными наградами Российской Федерации, Почетной грамотой Президента Российской Федерации, наградами Правительств Москвы и Московской области, Министерства транспорта, других министерств и ведомств. Девяти работникам была объявлена благодарность Президента Российской Федерации. Более 60 работников получили знаки отличия «За безаварийный налет часов» I, II, III степени.

СОЦИАЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ ДЛЯ СОТРУДНИКОВ

Социальная политика ОАО «Аэрофлот» формируется и реализуется на системной основе в соответствии с утвержденными нормативными документами. Компания рассматривает социальные программы как важный элемент кадровой политики, способствующий повышению привлекательности Аэрофлота на рынке труда, привлечению и удержанию высококвалифицированного персонала и укреплению конкурентных преимуществ Компании на рынке.

По результатам исследования Всероссийского центра изучения общественного мнения, проведенного в 2013 году, Аэрофлот вошел в тройку лучших работодателей России среди компаний с государственным участием, что является подтверждением эффективной работы Компании в области социальной поддержки персонала.

В 2013 году Аэрофлот продолжил реализацию основных социальных программ для своих работников по следующим ключевым направлениям:

- **Санаторно-курортное лечение работников и членов их семей**
В 2013 году в программу санаторно-курортного лечения и оздоровительного отдыха работников и членов их семей были интегрированы программы добровольного медицинского страхования, предупреждения травматизма и профессиональных заболеваний, оздоровления детей работников авиакомпании.

В 2013 году более 1,5 тысяч работников прошли курсы санаторно-курортного лечения; более 300 детей сотрудников Компании отдохнули в детском оздоровительном лагере в Болгарии.

- **Негосударственное пенсионное обеспечение**
В корпоративной программе негосударственного пенсионного обеспечения принимают участие более 5 тысяч работников Компании.

В целях удержания и привлечения в Компанию ключевых специалистов из числа командиров воздушных судов реализуется программа «Золотой якорь», участникам которой начисляются бонусы на именной пенсионный счет в корпоративном пенсионном фонде.

При увольнении работников на пенсию авиакомпания дополнительно к накопительной пенсии назначает корпоративную пенсию. По состоянию на 31 декабря 2013 года корпоративную пенсию получали более 4 тысяч человек.

- **Служебный автотранспорт и автостоянки**

В 2013 году ежедневно служебным автотранспортом осуществлялись перевозки около 3 тысяч работников авиакомпании. Также в течение года работникам Компании ежедневно предоставлялось около полутора тысяч машино-мест на служебных автостоянках.

- **Улучшение жилищных условий летного состава**

В 2013 году была продолжена реализация жилищной программы с субсидированием процентных ставок банковских ипотечных кредитов на приобретение жилья за счет средств Компании. В течение года в программе приняли участие 78 пилотов Аэрофлота.

- **Предоставление служебного жилья ключевым специалистам**

В течение 2013 года успешно реализовывался проект «Летный городок Аэрофлота» – благоустроенной зоны компактного проживания на постоянной основе иногороднего летного состава. Городок является не только местом проживания и отдыха, но и интерактивной площадкой для формирования корпоративной культуры и обмена профессиональным опытом.

- **Предоставление материальной помощи работникам и бывшим работникам**

В 2013 году продолжила свою работу комиссия Аэрофлота по распределению материальной помощи работникам, а также бывшим работникам авиакомпании, попавшим в сложные жизненные ситуации. За год была оказана материальная помощь 91 человеку.

- **Возмещение работникам затрат на содержание детей в детских дошкольных учреждениях**

В 2013 году 1 354 работника ОАО «Аэрофлот» получили компенсацию за оплату содержания ребенка в детских дошкольных учреждениях.

- **Организация спортивных и корпоративных праздничных мероприятий**

В 2013 году команды Аэрофлота приняли участие в различных спортивных соревнованиях. В течение года были арендованы площадки для спортивных секций, действующих на постоянной основе, работникам Компании предоставлялись абонементы в сетевые фитнес-клубы.

В честь 90-летия Аэрофлота в 2013 году была организована серия праздничных мероприятий, включая концерт, встречу с ветеранами, творческие конкурсы для сотрудников, их детей и воспитанников подшефного детского дома.

- **Льготные перевозки работников**

С 2006 года ОАО «Аэрофлот» является участником ZED/MIBA FORUM – некоммерческой организации, насчитывающей более 190 авиакомпаний-участников и регламентирующей условия оформления льготных перевозок работников в личных и служебных целях.

В 2013 году ОАО «Аэрофлот» подписало соглашения о льготных перевозках еще с 7 авиакомпаниями. В течение 2013 года около 11 тысяч работников ОАО «Аэрофлот» воспользовались льготными билетами на рейсы партнеров по соглашениям о льготной перевозке в личных и служебных целях.



БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОСТЬ И СОЦИАЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ

Аэрофлот играет активную роль в жизни общества, оказывая постоянную поддержку благотворительным организациям и содействуя проведению социально значимых акций. В отчетном периоде Компания продолжила реализацию программ социальной поддержки по ряду приоритетных направлений.

ПОДДЕРЖКА ОБЩЕСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ И НЕЗАЩИЩЕННЫХ ГРУПП ГРАЖДАН

Аэрофлот принял активное участие в оказании помощи пострадавшим от стихийного бедствия на Дальнем Востоке в 2013 году. Компания помогала в транспортировке и эвакуации детей из затопленных регионов, осуществляла перевозку волонтеров, доставку продуктов и лекарств. В общей сложности было перевезено более трех тысяч волонтеров для помощи в ликвидации последствий наводнения.

Правление ОАО «Аэрофлот» приняло решение оказать финансовую помощь Дальневосточному региону, потерпевшему бедствие. Компания выделила на эти цели 10 млн рублей. Кроме

того, работники Аэрофлота добровольно перечислили пострадавшим часть своей зарплаты. Была введена скидка в размере 20 % на все тарифы экономического класса, действующие на рейсах из Москвы в города Дальнего Востока: Благовещенск, Владивосток, Хабаровск, Южно-Сахалинск и обратно. Скидка действовала до конца 2013 года.

В 2013 году Аэрофлот оказал поддержку и предоставил в общей сложности около 70 льготных авиабилетов фонду «Здоровье Отечества», фонду «Качество жизни», а также детям с ограниченными физическими возможностями.

БЛАГОТВОРИТЕЛЬНАЯ И СПОНСОРСКАЯ ПОМОЩЬ ДЕТЯМ БЛАГОТВОРИТЕЛЬНАЯ И СПОНСОРСКАЯ ПОМОЩЬ ДЕТСКИМ ДОМАМ

В 2013 году была проведена работа по оказанию благотворительной помощи детским домам:

- НОУ «Школа-интернат им. Преподобного Сергия» (Сергиево-Посадский р-н, дер. Топорково) – произведена оплата коммунальных услуг.
- Покровский детский дом (Владимирская обл., г. Покров) – профинансированы комплексные ремонтные работы в помещениях детского дома, организован авиаперелет воспитанников детского дома для участия в Международном фестивале искусств и спорта «Кинотаврик».
- Детский социально-реабилитационный центр при церкви Пресвятой Троицы (г. Коломна, Щурово) – организовано приобретение и передача канцелярских принадлежностей.

ВСЕРОССИЙСКАЯ БЛАГОТВОРИТЕЛЬНАЯ АКЦИЯ «У СЕРДЦА ДВА КРЫЛА»

В 2013 году Аэрофлот провел уникальную всероссийскую благотворительную акцию «У сердца два крыла», призванную помочь детям с тяжелыми редкими заболеваниями иммунной системы, опорно-двигательного аппарата и желудочно-кишечного тракта получить высококвалифицированную помощь у лучших врачей России.

В рамках акции Аэрофлот перевозил больных детей и их сопровождающих из разных уголков России на лечение в Москву и обратно. Кроме того, Аэрофлот обеспечил транспортировку бригад врачей из ФГБУ «Научный центр здоровья детей» РАМН в удаленные регионы для работы на местах и обеспечения ранней диагностики сложных заболеваний. Все расходы по транспортировке врачей и детей с сопровождающими их взрослыми взял на себя Аэрофлот. Также совместно с партнером акции ФГБУ «Научный центр здоровья детей» РАМН были организованы три выездные поездки бригад врачей в Петропавловск-Камчатский, Южно-Сахалинск, Калининград.

В рамках акции помощь получили более 400 детей с редкими заболеваниями из более чем 30 регионов России.



ПРОЕКТ «МИЛИ МИЛОСЕРДИЯ»

В 2013 году проекту «Мили милосердия», инициированному Аэрофлотом как одной из форм помощи тяжелобольным детям, исполнилось пять лет. Участники программы «Аэрофлот Бонус» могут перечислять бонусные мили на счета благотворительных организаций, принимающих участие в акции, включая благотворительный фонд «Подари жизнь», Российский фонд помощи ИД «Коммерсантъ», Международный благотворительный фонд Владимира Спивакова, фонд «Линия жизни».

Переведенные на счета фондов мили используются для организации перевозки детей с онкологическими, гематологическими заболеваниями, страдающих пороком сердца, заболеваниями нервной системы и опорно-двигательного аппарата, врожденной сосудистой патологией головного мозга, заболеваниями ДЦП.

Всего в 2013 году на нужды благотворительных фондов было выписано 4 983 билета.

АКЦИЯ «ПОЕЗД НАДЕЖДЫ»

В 2013 году Аэрофлот в очередной раз принял участие во всероссийской благотворительной акции «Поезд надежды», проводимой «Радио России» в рамках социального проекта «Детский вопрос».

«Поезд надежды» направляется в города, где по статистике больше всего детей, оставшихся без попечения родителей. Основными целями акции являются привлечение внимания

общественности, представителей бизнеса, органов исполнительной и законодательной власти к проблеме сиротства, оказание помощи не имеющим родителей детям, организация их встреч с потенциальными усыновителями.

В 2013 году Аэрофлот предоставил 55 льготных билетов для перелета участников проекта.

ПОДДЕРЖКА ВЕТЕРАНОВ ВОВ АКЦИЯ «ПО МЕСТАМ БОЕВОЙ СЛАВЫ»

В 2013 году Аэрофлот провел ежегодную акцию «По местам боевой славы», в рамках которой ветераны Великой Отечественной войны, узники фашистских концлагерей и блокадники имеют возможность получить бесплатные полеты в Европу и самые отдаленные российские города. В 2013 году в период проведения акции услугами воспользовалось 3 015 человек.

В 2013 году Аэрофлот также провел ряд праздничных мероприятий для ветеранов Великой Отечественной войны. Компания продолжает оказывать материальную помощь ветеранам.

УЧАСТИЕ В ПРОГРАММАХ СОЦИАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В 2013 году Аэрофлот продолжил участие в правительственной программе социальных перевозок жителей Дальнего Востока.

ПОДДЕРЖКА РОССИЙСКОГО СПОРТА

Аэрофлот реализует комплексную программу поддержки спорта, оказывает активное содействие в организации крупнейших событий в области международного спорта и активно поощряет развитие собственных спортивных команд.



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР XXII ОЛИМПИЙСКИХ ЗИМНИХ ИГР И XI ПАРАЛИМПИЙСКИХ ЗИМНИХ ИГР 2014 ГОДА В ГОРОДЕ СОЧИ

В 2013 году был подписан договор о перевозке российской сборной и официальной делегации Российской Федерации в Сочи на XXII Олимпийские зимние игры. В рамках соглашения была предусмотрена перевозка в Сочи 800 спортсменов, членов официальных делегаций, а также транспортировка спецбагажа на регулярных и дополнительных рейсах Аэрофлота.

В 2013 году совместно с компанией VISA Аэрофлот провел акцию в поддержку российской олимпийской сборной «Большое командное спасибо», в рамках которой Аэрофлот и VISA перечислили сумму в размере 10 млн рублей в поддержку российских олимпийцев. Собранные средства были направлены на создание Научно-методического центра олимпийской подготовки.

В 2013 году Аэрофлот также стал техническим партнером эстафеты олимпийского огня и доставил олимпийский огонь из Афин в Москву.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР XXVII ВСЕМИРНОЙ ЛЕТНЕЙ УНИВЕРСИАДЫ 2013 ГОДА В ГОРОДЕ КАЗАНИ

В 2013 году Аэрофлот осуществил авиаперевозку спортсменов, судей, организаторов и иных участников Всемирных летних студенческих игр. В дни проведения Универсиады было увеличено количество рейсов на направлении Москва – Казань – Москва.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР И ОФИЦИАЛЬНЫЙ АВИАПЕРЕВОЗЧИК СБОРНОЙ КОМАНДЫ РОССИИ ПО ФУТБОЛУ

С 2012 года Аэрофлот является официальным партнером и официальным авиаперевозчиком сборной команды России по футболу.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ СПОНСОР И ОФИЦИАЛЬНЫЙ АВИАПЕРЕВОЗЧИК ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ФУТБОЛЬНОГО КЛУБА ЦСКА

С 2009 года Аэрофлот является официальным спонсором и официальным авиаперевозчиком профессионального футбольного клуба ЦСКА. В свою очередь спортивный клуб обязуется оказывать авиакомпании рекламные услуги и всемерно содействовать продвижению ее бренда в России и за рубежом.

СПОНСОР ВСЕРОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ВОЛЕЙБОЛА

С 2012 года Аэрофлот поддерживает волейбол, один из самых популярных видов спорта. Спонсирование Всероссийской федерации волейбола позволяет реализовать Аэрофлоту большой спектр рекламных возможностей.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР РОССИЙСКОЙ ШАХМАТНОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аэрофлот и общероссийскую общественную организацию «Российская шахматная федерация» связывает многолетнее сотрудничество в рамках проведения крупнейших в мире шахматных турниров Aeroflot OPEN. В 2013 году прошел масштабный XII открытый международный шахматный фестиваль Aeroflot OPEN-2013 в рамках празднования 90-летия Аэрофлота.

ЗАЩИТА ЭКОЛОГИИ

В соответствии с Указом Президента № 1157 от 10 августа 2012 года, 2013 год в Российской Федерации официально был объявлен годом охраны окружающей среды. Аэрофлот как бесспорный лидер российского рынка авиаперевозок и социально ответственная компания стремится к обеспечению устойчивого экологического равновесия во всех сферах своей деятельности.

В 2013 году Аэрофлот продолжил работу по повышению энергетической и экологической эффективности компании, снижению загрязнения и негативного воздействия на окружающую природную среду в соответствии с требованиями международных стандартов ISO 14000 и Руководства по экологическому менеджменту от 21.10.2013 № РД-ГД-017.

Экологическая политика Аэрофлота направлена на повышение энергетической и экологической эффективности перевозки пассажиров, багажа, почты и грузов, а также всех сопутствующих процессов. Реструктуризация и обновление воздушного парка позволяют добиваться наиболее высоких в отрасли показателей топливной эффективности, что в значительной степени снижает отрицательное воздействие на окружающую среду. Компания также реализует широкий комплекс специальных мер, направленных на реализацию принципов социальной ответственности в области охраны окружающей среды. В число приоритетных направлений в области экологии входят:

- Добровольное внедрение системы экологического менеджмента в целях обеспечения соответствия производственных объектов и операционной деятельности самым высоким международным экологическим стандартам.
- Внедрение ресурсосберегающих процессов и технологий в целях сокращения энергоемкости операционной деятельности.
- Оптимизация маршрутной сети и применение новых техник пилотирования, способствующих снижению шума и выбросов загрязняющих веществ от двигателей воздушных судов в атмосферу.
- Управление отходами с целью минимизации их воздействия на окружающую среду. Организация вторичной переработки сырья как наиболее эффективного метода утилизации отходов.
- Мониторинг и анализ операционной деятельности и технологических процессов с целью выявления новых возможностей повышения экологических показателей.
- Использование показателей экологической эффективности деятельности в качестве одного из критериев при выборе поставщиков и подрядчиков.

МИНИМИЗАЦИЯ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ НА АТМОСФЕРУ

В 2013 году в Аэрофлоте продолжили действовать принятые ранее программы по экономии топлива и переходу к более современным воздушным судам с более высокой топливной эффективностью. Практически весь парк ОАО «Аэрофлот» соответствует нормам ICAO по шуму и выбросам загрязняющих веществ в атмосферу.

- Повышение уровня информированности работников ОАО «Аэрофлот» в области охраны окружающей среды, мотивация их к бережному расходованию всех видов ресурсов, воспитание культуры утилизации отходов.

Компания постоянно совершенствует внутренние нормативные документы, регулирующие работу в области минимизации негативного воздействия на окружающую среду. Во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 04.06.2008 № 889 «О некоторых мерах по повышению энергетической и экологической эффективности российской экономики» в Компании была разработана «Программа энергосбережения и повышения экологической эффективности ОАО «Аэрофлот» до 2020 года». Разработанный и внедряемый комплекс мероприятий по энергосбережению позволит ОАО «Аэрофлот» экономить до 1,5 млн тонн авиатоплива в год и снизить его удельный расход на 43,6 % до 2020 года.

В рамках развития сотрудничества с партнерами по альянсу SkyTeam Аэрофлот разработал Программу поддержания, развития инициатив в области охраны окружающей среды и социальной ответственности. Кроме того, в рамках подготовки к сертификации системы экологического менеджмента на соответствие стандарту ISO 14001:2004 в Компании была разработана серия планов и инструкций, регламентирующих работу в этом направлении.

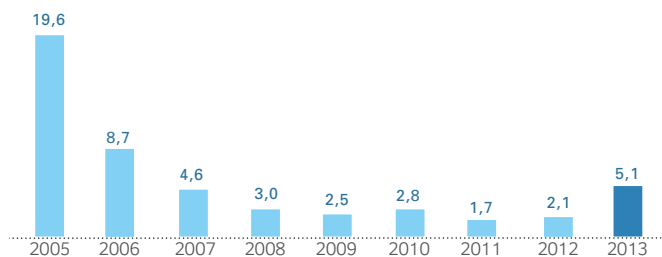
В 2013 году специалисты Компании по охране окружающей среды и производственному контролю провели 9 плановых проверок в структурных подразделениях ОАО «Аэрофлот» в части соблюдения требований природоохранного законодательства.

В целях повышения информационной открытости по вопросам экологии на сайте ОАО «Аэрофлот» размещены материалы об инициативах Компании в области охраны окружающей среды. Компания разработала показатели отчетности экологической ответственности, включающие основные аспекты экологической составляющей устойчивого развития.

ПОВЫШЕНИЕ ЭКОЛОГИЧНОСТИ НАЗЕМНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Значительное количество примесей в аэропорту выбрасывают наземные передвижные средства, подъезжающие и отъезжающие автомобили. В Компании регулярно проводится инструментальный контроль на соответствие транспортных средств нормам токсичности и дымности.



ПЛАТЕЖИ ЗА НЕГАТИВНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ ОАО «АЭРОФЛОТ» ЗА 2005-2013 ГОДЫ, МЛН РУБ.

Общая сумма экологических платежей
Аэрофлота за 2013 год составила более

5 000 000 рублей
увеличившись примерно в 2 раза
за последние 5 лет

Размер выплат увеличился в сравнении с 2012 годом из-за значительного роста объемов перевозок пассажиров, багажа, почты и грузов, а также в связи с образованием сверхлимитного количества твердых бытовых отходов.

УТИЛИЗАЦИЯ ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНОЙ ЖИДКОСТИ

ОАО «Аэрофлот» является единственным российским авиаперевозчиком, осуществляющим работы по сбору и утилизации противообледенительной жидкости. В 2013 году компании «Промводоканал» и «НТИЦ «Экосервис Прим» проводили работу по сбору, вывозу и утилизации остатков противообледенительной

СБРОСЫ ЗАГРЯЗНЯЮЩИХ ВЕЩЕСТВ В ВОДНЫЕ ОБЪЕКТЫ

В 2013 году экологи Аэрофлота в сотрудничестве с ООО «СПУ-1 ДЗМ», обслуживающим офисный комплекс ОАО «Аэрофлот» в Мелькисарово, провели работу по организации контроля количества и качества сточных вод, сбрасываемых с очистных сооружений офисного комплекса. Всего было проведено 316 исследований проб сточной воды с очистных сооружений офисного комплекса. Результаты исследований свидетельствуют о соответствии требованиям СанПиН 2.1.5.980-00 «Гигиенические требования к охране поверхностных вод». В настоящее время ведется ежемесячный учет качества и ежеквартальный учет количества сточных вод с очистных сооружений.

УТИЛИЗАЦИЯ ОТХОДОВ ПРОИЗВОДСТВА И ПОТРЕБЛЕНИЯ

В течение 2013 года экологи ОАО «Аэрофлот» проводили мониторинг мест временного хранения отходов и контролировали их утилизацию. Ежемесячно проводится сбор данных по движению и учету отходов производственной деятельности структурных подразделений Аэрофлота. На 2014 год запланирована научно-исследовательская работа с ГосНИИ ГА по организации раздельного сбора твердых бытовых отходов на борту воздушного судна и их дальнейшей утилизации.

ПЛАНЫ В СФЕРЕ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ НА 2014 ГОД

В 2014 году Аэрофлот планирует разработать технические отчеты о неизменности производственных процессов, используемого сырья и об обращении с отходами, а также провести исследования промышленных выбросов для установок очистных сооружений атмосферного воздуха.

Компания планирует продолжить регулярные исследования загрязнения сточных вод с очистных сооружений офисного комплекса в Мелькисарово, а также ведение учета количества и качества сточных вод с очистных сооружений ОАО «Аэрофлот». В целях минимизации негативного воздействия на окружающую среду в 2014 году специалисты ОАО «Аэрофлот» планируют усовершенствовать систему учета отходов. Компания также намерена завершить процедуру прохождения сертификации ISO 14001.

СВЕДЕНИЯ О РАСХОДОВАНИИ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ РЕСУРСОВ ОАО «АЭРОФЛОТ» В 2013 ГОДУ

Наименование	Фактический расход	
	в натуральном выражении	в тыс. руб. (без НДС)
АвиаГСМ – всего, тонн	1 946 846,00	55 268 372,07
Тепловая энергия, Гкал	37 552,75	51 938,62
Электрическая энергия, кВт.ч	27 298 550,00	82 655,62
АвтоГСМ – всего, л	4 341 066,00	111 249,42
Авиационные масла, л	222 572,30	111 545,45

КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ И ЦЕННЫЕ БУМАГИ

По состоянию на 31 декабря
2013 года капитализация
Компании составила

93,37

млрд руб.
(2,86 млрд долл. США)

- Корпоративное управление
- Ценные бумаги

БОЛЬШОЙ ОПЫТ
В УПРАВЛЕНИИ



4.1. КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

ПРИНЦИПЫ КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ

Система корпоративного управления в ОАО «Аэрофлот» выстроена в полном соответствии с требованиями законодательства и с учетом передовых практик, принятых среди ведущих компаний мирового рынка. Компания стремится к максимальной прозрачности и эффективности деятельности органов управления. Ключевой приоритет в корпоративном управлении Аэрофлота – всесторонний учет и соблюдение баланса интересов миноритарных и мажоритарных акционеров.

Корпоративное управление в ОАО «Аэрофлот» регулируется следующими документами:

- Устав ОАО «Аэрофлот»,
- Положение об Общем собрании акционеров ОАО «Аэрофлот»,
- Положение о Совете директоров ОАО «Аэрофлот»,
- Положение о Правлении ОАО «Аэрофлот»,
- Кодекс корпоративной этики ОАО «Аэрофлот».

Аэрофлот постоянно работает над дальнейшим развитием и улучшением системы корпоративного управления. На очередном годовом Общем собрании акционеров ОАО «Аэрофлот» в 2013 году были утверждены изменения в Устав ОАО «Аэрофлот», предусматривающие усиление контроля ОАО «Аэрофлот» за сделками дочерних и зависимых обществ с акциями и долями других организаций. Аналогичные изменения были внесены в Положение о Совете директоров ОАО «Аэрофлот».

В 2013 году для независимого аудита состояния корпоративного управления в Компании было привлечено некоммерческое партнерство «Российский институт директоров». В соответствии с полученными по итогам аудита рекомендациями был реализован ряд мер, направленных на совершенствование корпоративного управления в Компании. В числе прочего, в Аэрофлоте была

усовершенствована система внутреннего контроля, разработан и утвержден Кодекс корпоративной этики, на корпоративном веб-сайте размещена информация о составе и компетенции комитетов Совета директоров ОАО «Аэрофлот», а также основные положения действующей в ОАО «Аэрофлот» системы вознаграждения, компенсации и мотивации членов Совета директоров.

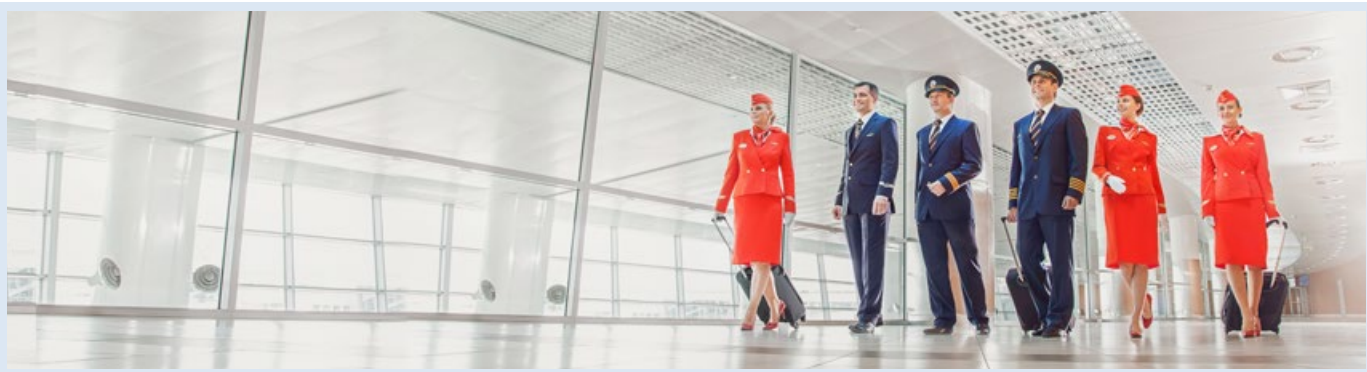
Кроме того, ОАО «Аэрофлот» принимает активное участие в работе по совершенствованию нормативного регулирования в области корпоративного управления.

Аэрофлот также работает над совершенствованием системы корпоративного управления во всех авиакомпаниях Группы. Представители ОАО «Аэрофлот» участвуют в работе высших органов управления, коллегиальных органов управления и органов контроля дочерних компаний. Ведется деятельность по организации работы специализированных комитетов при советах директоров дочерних и зависимых обществ.

В соответствии с действующим законодательством ОАО «Аэрофлот» принимает единоличные решения по вопросам деятельности дочерних обществ, в которых ОАО «Аэрофлот» является единственным акционером (участником). Ответственность за контроль эффективности деятельности дочерних и зависимых обществ ОАО «Аэрофлот» возложена на топ-менеджмент и на структурные подразделения Компании.

Один из приоритетов совершенствования механизмов управления в ОАО «Аэрофлот» и других авиационных активах Группы – внедрение инновационных технологий для повышения эффективности различных функций и процессов корпоративного управления.

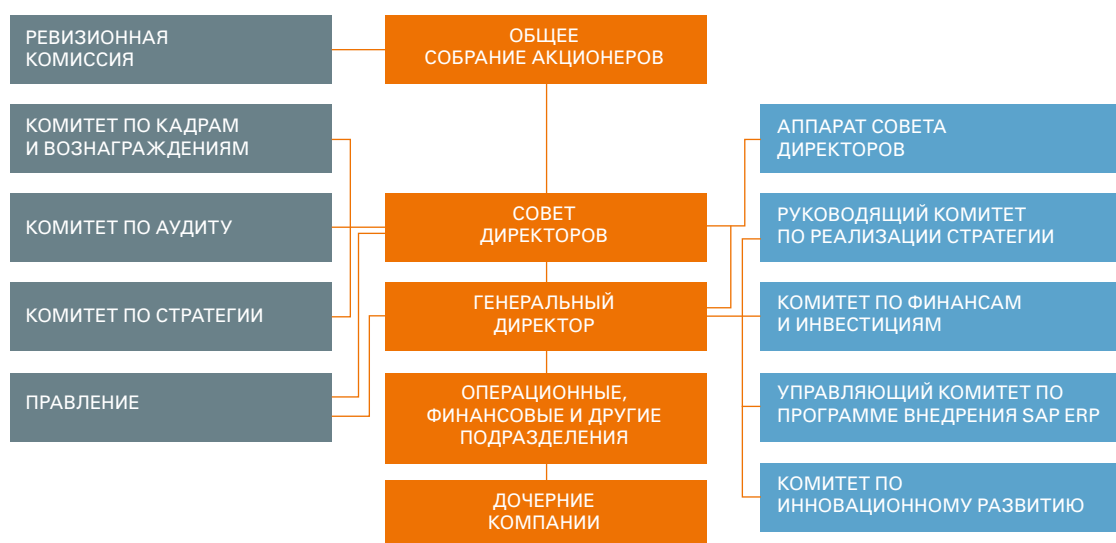




СТРУКТУРА КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ

Корпоративное управление ОАО «Аэрофлот» осуществляется его органами управления и контроля: Общим собранием акционеров, Советом директоров, Правлением, генеральным директором и Ревизионной комиссией. Независимую проверку финансово-хозяйственной деятельности ОАО «Аэрофлот» как по российским

стандартам бухгалтерского учета, так и по международным стандартам финансовой отчетности проводят внешние аудиторы. Контроль обеспечения эффективности деятельности дочерних авиакомпаний осуществляют топ-менеджмент и структурные подразделения ОАО «Аэрофлот».



ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ АКЦИОНЕРОВ

Общее собрание акционеров является высшим органом управления ОАО «Аэрофлот». Сфера компетенций, порядок созыва и проведения Общего собрания акционеров определяются Уставом и Положением об Общем собрании акционеров ОАО «Аэрофлот». Компания ежегодно проводит Общее собрание акционеров не ранее, чем через три месяца и не позднее, чем через шесть месяцев после окончания финансового года.

На годовом Общем собрании акционеров решаются вопросы об избрании Совета директоров Общества, Ревизионной комиссии

Общества, утверждению аудитора Общества, рассматриваются годовой отчет и годовая бухгалтерская отчетность Общества и иные документы в соответствии с положениями Устава, распределяется прибыль, а также могут решаться иные вопросы, отнесенные к компетенции Общего собрания акционеров. Кроме того, Уставом предусмотрена возможность созыва внеочередных собраний акционеров в течение года для решения ключевых вопросов развития Компании.

В 2013 году ОАО «Аэрофлот» провело годовое Общее собрание акционеров 24 июня. На собрании были приняты следующие решения (протокол № 33 от 27.06.2013):

- Утвердить распорядок дня, регламент голосования, состав рабочих органов годового Общего собрания акционеров ОАО «Аэрофлот».
- Утвердить годовой отчет ОАО «Аэрофлот» за 2012 год.
- Утвердить годовую бухгалтерскую отчетность, в том числе отчет о прибылях и убытках (счет прибылей и убытков) ОАО «Аэрофлот» по результатам 2012 финансового года.
- Утвердить распределение прибыли (в том числе выплату (объявление) дивидендов) ОАО «Аэрофлот» по результатам 2012 финансового года.
- Выплатить в период с 25 июня по 23 августа 2013 года дивиденды по акциям ОАО «Аэрофлот» по результатам 2012 финансового года в размере 1,1636 рубля на одну акцию в денежной форме.
- Избрать одиннадцать членов Совета директоров ОАО «Аэрофлот»: Савельев Виталий Геннадьевич, Чемезов Сергей Викторович, Сапрыкин Дмитрий Петрович, Андросов Кирилл Геннадьевич, Сидоров Василий Васильевич, Коган Игорь Владимирович, Ложевский Игорь Арнольдович, Алексеев Михаил Юрьевич, Германович Алексей Андреевич, Манасов Марлен Джеральдович, Пахомов Роман Викторович.
- Избрать пять членов Ревизионной комиссии ОАО «Аэрофлот»: Беликов Игорь Вячеславович, Пома Сергей Иванович, Михина Марина Витальевна, Васильченко Александр Сергеевич, Миронова Вера Григорьевна.
- Утвердить аудитором ОАО «Аэрофлот» на 2013 год аудиторскую фирму ЗАО «БДО».
- Утвердить Положение о вознаграждениях и компенсациях, выплачиваемых членам Совета директоров ОАО «Аэрофлот».
- Выплатить вознаграждение членам Совета директоров в установленном размере.
- Утвердить Положение о вознаграждениях и компенсациях, выплачиваемых членам Ревизионной комиссии ОАО «Аэрофлот».
- Выплатить вознаграждение членам Ревизионной комиссии ОАО «Аэрофлот» в установленном размере.
- Внести изменения в Устав ОАО «Аэрофлот».
- Внести изменения в Положение о Совете директоров ОАО «Аэрофлот».
- Одобрить ряд сделок, в совершении которых имеется заинтересованность.

На внеочередном Общем собрании, проведенном 15 октября 2013 года, были одобрены сделки, касающиеся парка воздушных судов ОАО «Аэрофлот»:

1. Сделка (совокупность взаимосвязанных сделок, в совершении которых имеется заинтересованность) аренды пяти воздушных судов Airbus A321-200 по схеме «обратного лизинга».
2. Сделка (совокупность взаимосвязанных сделок) лизинга пятидесяти новых воздушных судов Boeing 737-800/900ER.
3. Сделка по изменению условий сделки по приобретению ОАО «Аэрофлот» 22 новых воздушных судов Airbus A350XWB у компании Airbus.



СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ

Совет директоров ОАО «Аэрофлот» осуществляет общее руководство деятельностью Компании и отвечает за решение вопросов общего руководства деятельностью Компании, за исключением вопросов, отнесенных к компетенции Общего собрания акционеров. Порядок созыва и проведения заседаний, а также иные вопросы деятельности Совета директоров регулируются Положением о Совете директоров ОАО «Аэрофлот» в соответствии с Федеральным законом «Об акционерных обществах». Ключевыми приоритетами в работе Совета директоров являются: обеспечение долгосрочного устойчивого развития Общества, обеспечение надзора за деятельностью исполнительных органов Общества, неукоснительное соблюдение и защита прав и законных интересов акционеров. Важной задачей системы корпоративного управления ОАО «Аэрофлот» является достижение оптимального соотношения исполнительных, неисполнительных и независимых директоров в составе Совета директоров.

Реализация решений Совета директоров Общества направлена на решение следующих приоритетных задач авиакомпании:

- определение приоритетных направлений деятельности, в том числе формирование стратегии развития Группы «Аэрофлот»;
- повышение эффективности работы путем совершенствования форм и методов производственной, финансово-экономической и коммерческой деятельности за счет модернизации и внедрения прогрессивных технологий и опыта ведущих авиакомпаний мира;

- развитие парка воздушных судов путем его оптимизации и пополнения;
- улучшение качества обслуживания пассажиров, увеличение числа предоставляемых услуг;
- активное сотрудничество с партнерами по альянсу SkyTeam – российскими и иностранными авиакомпаниями, использование участия в альянсе для развития сети маршрутов и повышения коммерческой эффективности авиаперевозок;
- поддержание безопасности полетов и их регулярности;
- повышение эффективности деятельности предприятий, созданных с участием Общества;
- разработка новых и совершенствование действующих внутрикорпоративных документов Общества;
- совершенствование и развитие информационных технологий;
- обеспечение информационной открытости закупочной деятельности Общества;
- повышение прозрачности, открытости и подконтрольности Общества.

В 2013 году было проведено 20 заседаний Совета директоров, в том числе 11 в форме заочного голосования, на которых было рассмотрено более 170 вопросов и принято более 250 решений, относящихся к компетенции Совета.

СОСТАВ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «АЭРОФЛОТ»

До годового Общего собрания акционеров в 2013 году	Год первого избрания в Совет директоров	Избранный годовым Общим собранием акционеров	Год первого избрания в Совет директоров
1 Алексашенко Сергей Владимирович	2008	Алексеев Михаил Юрьевич	2013
2 Андросов Кирилл Геннадьевич	2008	Андросов Кирилл Геннадьевич	2008
3 Германович Алексей Андреевич	2012	Германович Алексей Андреевич	2012
4 Коган Игорь Владимирович	2012	Коган Игорь Владимирович	2012
5 Ложевский Игорь Арнольдович	2012	Ложевский Игорь Арнольдович	2012
6 Навальный Алексей Анатольевич	2012	Манасов Марлен Джеральдович	2013
7 Никитин Глеб Сергеевич	2006	Пахомов Роман Викторович	2013
8 Савельев Виталий Геннадьевич	2009	Савельев Виталий Геннадьевич	2009
9 Сапрыкин Дмитрий Петрович	2011	Сапрыкин Дмитрий Петрович	2011
10 Тихонов Александр Васильевич	2011	Сидоров Василий Васильевич	2013
11 Чemezov Сергей Викторович	2011	Чemezov Сергей Викторович	2011

СОСТАВ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «АЭРОФЛОТ», ИЗБРАННЫЙ ГОДОВЫМ
ОБЩИМ СОБРАНИЕМ АКЦИОНЕРОВ 24 ИЮНЯ 2013 ГОДА, ПРОТОКОЛ № 33
(ПО СОСТОЯНИЮ НА 31 ДЕКАБРЯ 2013 ГОДА)



АНДРОСОВ
Кирилл Геннадьевич

председатель Совета
директоров ОАО «Аэрофлот»

Родился в 1972 году.

Окончил Санкт-Петербургский морской технический университет по специальности «экономика и организация машиностроительной промышленности».

Имеет степень MBA Школы бизнеса Чикагского университета.

Кандидат экономических наук.

С 2005 по 2008 год – заместитель министра экономического развития и торговли Российской Федерации.

С 2008 по 2010 год – заместитель руководителя Аппарата Правительства Российской Федерации.

С 2010 года по н. в. – управляющий партнер компании «Альтера Капитал Менеджмент АГ».

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.



АЛЕКСЕЕВ
Михаил Юрьевич

Родился в 1964 году.

Окончил Московский финансовый институт по специальности «финансы и кредит».

Доктор экономических наук.

С 1989 по 1991 год – старший эксперт, ведущий эксперт, начальник отдела, заместитель начальника Главного управления в Министерстве финансов СССР.

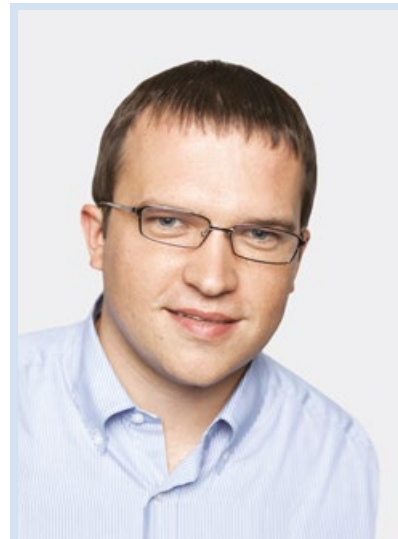
С 1992 по 1995 год – начальник управления ценных бумаг и экономического анализа в ОАО «Межкомбанк».

С 1995 по 1999 год – заместитель председателя правления ОАО «Онэксимбанк».

С 1999 по 2008 год – руководящие должности в ОАО АКБ «РОСБАНК» и в ООО КБ «РОСПРОМБАНК».

С 2008 года по н. в. – председатель правления ОАО «ЮниКредит Банк».

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.



германович
Алексей Андреевич

Родился в 1977 году.

Окончил экономический факультет и факультет журналистики Московского государственного университета им. М. В. Ломоносова.

Имеет степень MBA Университета Крэнфильда (Великобритания).

С 2001 по 2009 год – руководящие должности в группе компаний «Северсталь»: заместитель генерального директора, член правления.

С 2009 по 2012 год – директор программ в государственной сфере, профессор практики Московской школы управления «Сколково».

С 2012 по 2014 год – директор, член правления, советник Российского фонда прямых инвестиций.

В 2011–2014 годах член советов директоров компаний транспортной отрасли: ОАО «ГТЛК», ОАО «СГ-Транс», ОАО «Авиакомпания «Сибирь», ОАО «Ленморниипроект», ОАО «НИИАТ», а также Фонда развития Санкт-Петербургского государственного университета.

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.





КОГАН
Игорь Владимирович

Родился в 1969 году.

Окончил Государственный педагогический институт им. В. И. Ленина по специальности «математика».

Кандидат экономических наук.

С 1998 по 2009 год – заместитель председателя правления, председатель правления АБ «ОРГРЭСБАНК».

С 2001 года по н. в. – председатель наблюдательного совета некоммерческого партнерства «Межбанковская расчетная система».

С 2009 года по н. в. – заместитель председателя совета директоров ОАО «Нордеа Банк».

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.



ЛОЖЕВСКИЙ
Игорь Арнольдович
независимый директор

Родился в 1957 году.

Окончил Омский политехнический институт и Массачусетский университет в Бостоне.

С 2007 по 2008 год – председатель управлений глобального банковского обслуживания и рынков капитала по России и СНГ «Дрезднер Банка».

С 2008 по 2012 год – главный исполнительный директор группы «Дойче Банк» в России и СНГ.

С 2013 года по н. в. – заместитель председателя «Дойче Банка АГ» по Восточной Европе.

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.



МАНАСОВ
Марлен Джеральдович
независимый директор

Родился в 1965 году.

Окончил Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова по специальности «политическая экономия». Экономист, преподаватель политической экономии.

Занимал должности генерального директора ЗАО «Ю Би Эс Секьюритиз», члена Совета директоров ООО «Ю Би Эс Банк», ЗАО «Ю Би Эс Секьюритиз», ОАО «Новошип», ОАО «ФБ РТС», ОАО «Связьинвест», НАУФОР.

С 2010 года по н. в. – член совета директоров ОАО «Совкомфлот».

С 2011 года по н. в. – член совета директоров ОАО ИК «РУСС-ИНВЕСТ».

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.



ПАХОМОВ
Роман Викторович
независимый директор

Родился в 1971 году.

Окончил Государственную морскую академию им. С. О. Макарова, имеет степень MBA Высшей школы международного бизнеса Академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, а также дипломы Кингстонского университета и Института экономики и управления транспортными системами Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации.

До 1996 года работал в Северном морском пароходстве.

С 1996 по 1998 год – старший специалист отдела корпоративных клиентов ОАО «АБ «Инкомбанк».

С 1998 по 2009 год – руководящие должности в ОАО «Морской Акционерный Банк», ООО «Центр-Капитал», «ВИМ-авиа», «Атлант-Союз».

С 2009 по 2010 год – генеральный директор ФГУП «Государственная транспортная компания «Россия».

В 2010 году – советник заместителя генерального директора государственной корпорации «Ростехнологии».

С 2010 года по н. в. – генеральный директор ООО «Авиакапитал-Сервис», советник генерального директора ОАО «Авиакомпания «Россия».

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.



САВЕЛЬЕВ
Виталий Геннадьевич

Родился в 1954 году.

Окончил Ленинградский политехнический институт и Ленинградский инженерно-экономический институт им. Пальмиро Тольятти.

Кандидат экономических наук.

С 2004 по 2007 год – заместитель министра экономического развития и торговли Российской Федерации.

С 2007 по 2009 год – первый вице-президент, руководитель Комплекса развития телекоммуникационных активов («Система «Телеком»), первый вице-президент – руководитель бизнес-единицы «Телекоммуникационные активы» ОАО «Акционерная финансовая корпорация «Система».

С 2009 года по н. в. – генеральный директор ОАО «Аэрофлот», председатель Правления ОАО «Аэрофлот».

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.



САПРЫКИН
Дмитрий Петрович

Родился в 1974 году.

Окончил Московскую государственную юридическую академию и Cornell Law School, квалификация «мастер права» (LLM) с курсами MBA.

Кандидат юридических наук.

С 2006 по 2007 год – генеральный директор ОАО «Московская сотовая связь».

С 2007 по 2009 год – директор департамента сопровождения сделок, заместитель руководителя комплекса по правовым вопросам ОАО «Акционерная финансовая корпорация «Система».

С 2009 по 2013 год – заместитель генерального директора по правовым и имущественным вопросам ОАО «Аэрофлот».

С 2013 года по н. в. – заместитель генерального директора по продажам и имущественным вопросам ОАО «Аэрофлот».

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.



СИДОРОВ
Василий Васильевич

Родился в 1971 году.

Окончил Московский государственный институт международных отношений (МГИМО) МИД РФ по специальности «Международное публичное право» и Школу бизнеса «Уортон» Пенсильванского университета по специальности «финансы».

С 1997 по 2000 год – заместитель генерального директора ОАО «Связь-инвест».

С 2000 по 2003 год – первый вице-президент ЗАО «Система «Телеком».

С 2003 по 2006 год – президент ОАО «МТС».

С 2006 по 2010 год – совладелец группы компаний «Телеком-Экспресс».

С 2010 года по н. в. – управляющий партнер Euroatlantic Investments Ltd.

С 2012 года по н. в. – член совета директоров ОАО «РЖД», генеральный директор ООО «АРИДА».

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.



ЧЕМЕЗОВ
Сергей Викторович

Родился в 1952 году.

Окончил Иркутский институт народного хозяйства и Высшие курсы Военной академии Генерального штаба Вооруженных сил Российской Федерации.

Доктор экономических наук.

С 2004 по 2007 год – генеральный директор ФГУП «Рособоронэкспорт».

С 2007 года по н. в. – генеральный директор Государственной корпорации по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции «Ростехнологии».

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.

ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ ЧЛЕНОВ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ

Порядок формирования и выплаты вознаграждения членам Совета директоров Общества определяется Положением о порядке вознаграждения и компенсации расходов членов Совета директоров ОАО «Аэрофлот». Положение было разработано в соответствии с Федеральным законом «Об акционерных обществах», иными правовыми актами Российской Федерации и внутренними документами Общества. Документ был одобрен Советом директоров Общества 24 декабря 2008 года, изменения и дополнения были внесены 10 октября 2011 года.

На годовом Общем собрании акционеров (протокол № 33 от 27.06.2013) было принято решение о выплате членам Совета директоров Общества, не являющимся государственными служащими, вознаграждения по итогам 2012 года в общей сумме 19 739 321 рублей.

В целях обеспечения высокой степени участия в достижении стратегических целей Общества, а также создания мотивации членов Совета директоров ОАО «Аэрофлот» к достижению максимально возможных производственных и финансовых результатов, годовым Общим собранием акционеров 24 июня 2013 года было утверждено новое Положение о вознаграждениях и компенсациях, выплачиваемых членам Совета директоров ОАО «Аэрофлот».

Система вознаграждений членов Совета директоров складывается из фиксированной и переменной (премиальной) частей:

- Фиксированная часть вознаграждения: основным критерием определения размера вознаграждения является степень активности участия членов Совета директоров Общества в работе Совета директоров и его комитетов.

- Переменная (премиальная) часть (мотивация в краткосрочной перспективе): находится в прямой зависимости от динамики рыночной капитализации Общества на ММВБ по сравнению с динамикой индекса ММВБ. (По итогам 2013 года прирост рыночной капитализации составил 85,5%, тогда как индекс ММВБ прибавил 2,0%).

Также, в целях обеспечения долгосрочной мотивации, в 2013 году была принята долгосрочная опционная программа для членов Совета директоров, действующая до 2015 года.

Общий объем Опционной программы в отношении членов Совета директоров составляет эквивалент 0,5% прироста рыночной капитализации ОАО «Аэрофлот» за период действия Опционной программы.

В основе Опционной программы лежат 2 показателя:

- Показатель 1: Прирост рыночной капитализации ОАО «Аэрофлот» за соответствующий год. Вес показателя 1 составляет 50%.
- Показатель 2: место ОАО «Аэрофлот» в группе из пяти конкурентов по динамике рыночной капитализации Компании за соответствующий год. Вес показателя 2 составляет 50%. Показатель 2 включается в расчет только при положительной динамике капитализации ОАО «Аэрофлот».

Показатель 1 бонусного пула:		Показатель 2 бонусного пула:	
Если капитализация ОАО «Аэрофлот» (vвар декабря соответствующего года) выше капитализации компании на первый торговый день соответствующего года на: (млн долл.)	Начисляется пул вознаграждения по Опционной программе для членов Совета директоров, % от прироста капитализации	Место ОАО «Аэрофлот» в группе конкурентов по динамике капитализации за соответствующий год: Показатель 2 включается только при положительной динамике капитализации ОАО «Аэрофлот» за истекший год	Начисля пул вознаграждения по Опционной программе для членов Совета директоров, % от прироста капитализации
>350	0,25 %	Место в группе: 1	0,25 %
200–350 (включительно)	0,19 %	Место в группе: 2	0,19 %
100–200 (включительно)	0,13 %	Место в группе: 3	0,13 %
0–100 (включительно)	0,06 %	Место в группе: 4	0,06 %
<0	0,00 %	Место в группе: 5-6	0,00 %

ДВАДЦАТЬ ПЯТЬ ПРОЦЕНТОВ начисленного пула вознаграждения за соответствующий год выплачивается членам Совета директоров одновременно с выплатой основного вознаграждения по итогам работы за соответствующий год.

СЕМЬДЕСЯТ ПЯТЬ ПРОЦЕНТОВ начисленного пула вознаграждения за соответствующий год не выплачивается, откладывается до срока окончания действия Опционной программы (декабрь 2015 года), суммируется и выплачивается единым траншем по решению Общего собрания акционеров Общества.

Выплата итогового вознаграждения по Опционной программе для членов Совета директоров производится за счет денежных средств ОАО «Аэрофлот» из чистой прибыли по итогам финансового года на основании решения Общего собрания акционеров.



КОМИТЕТЫ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ

При Совете директоров ОАО «Аэрофлот» сформировано три специализированных комитета: по кадрам и вознаграждениям, по аудиту, по стратегии. Работа комитетов регулируется положениями о комитетах, утвержденными Советом директоров. Работа комитетов ведется в соответствии с решениями Совета директоров и планом работы, основанном на плане работы Совета директоров. Роль комитетов Совета директоров заключается в более детальной проработке вопросов, которые выносятся на

рассмотрение Совета директоров, с целью принятия членами Совета директоров более взвешенных решений.

В 2013 году было проведено 23 заседания комитетов, на которых были рассмотрены вопросы деятельности ОАО «Аэрофлот» и подготовлены детальные рекомендации и предложения Совету директоров Общества.

КОМИТЕТ ПО КАДРАМ И ВОЗНАГРАЖДЕНИЯМ

Комитет по кадрам и вознаграждениям вырабатывает принципы и критерии определения размера вознаграждения членов Совета директоров Общества, определяет критерии подбора кандидатов в члены Совета директоров, осуществляет регулярную оценку деятельности исполнительных органов, рассматривает вопросы повышения эффективности кадровой политики Общества, а также выполняет другие обязанности в пределах своей компетенции в соответствии с решениями Совета директоров Общества.

В 2013 году было проведено восемь заседаний Комитета по кадрам и вознаграждениям, из них одно в форме заочного голосования.

На заседаниях, в частности, были рассмотрены вопросы и даны рекомендации Совету директоров и Правлению Общества по вопросам:

- организационной структуры ОАО «Аэрофлот»;
- определения размера вознаграждения менеджмента Общества;
- параметров целевой долгосрочной опционной программы ОАО «Аэрофлот» и целевой программы участия в прибыли ОАО «Аэрофлот» (Profit Sharing);
- внесения изменений в Положение о вознаграждениях и компенсациях, выплачиваемых членам Совета директоров;
- разработки Положения о вознаграждениях и компенсациях, выплачиваемым членам Ревизионной комиссии ОАО «Аэрофлот», а также новой редакции Положения о вознаграждениях и компенсациях, выплачиваемых членам Совета директоров ОАО «Аэрофлот».

СОСТАВ КОМИТЕТА ПО КАДРАМ И ВОЗНАГРАЖДЕНИЯМ (ПРОТОКОЛ № 1 ОТ 26.07.2012)

Германович Алексей Андреевич	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот», руководитель Комитета
Курмашов Шамиль Равильевич	Заместитель генерального директора по финансам и инвестициям
Ложевский Игорь Арнольдович	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»
Навальный Алексей Анатольевич	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»
Сапрыкин Дмитрий Петрович	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»

СОСТАВ КОМИТЕТА ПО КАДРАМ И ВОЗНАГРАЖДЕНИЯМ (ПРОТОКОЛ № 1 ОТ 25.07.2013)

Германович Алексей Андреевич	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот», руководитель Комитета
Коган Игорь Владимирович	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»
Манасов Марлен Джеральдович	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»
Пахомов Роман Викторович	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»
Сидоров Василий Васильевич	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»
Чемезов Сергей Викторович	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»

КОМИТЕТ ПО СТРАТЕГИИ

Работа Комитета по стратегии направлена на повышение эффективности деятельности Аэрофлота и разработку стратегии долгосрочного развития Группы «Аэрофлот». Комитет отслеживает внедрение стратегии и внесение в нее всех необходимых корректировок, готовит рекомендации о приоритетных направлениях деятельности и развития Компании.

В 2013 году было проведено шесть заседаний Комитета по стратегии, на которых, в частности, были рассмотрены такие вопросы, как:

- стратегия Группы «Аэрофлот»;
- работа ОАО «Аэрофлот» с авиакомпаниями в альянсе SkyTeam;
- работа с акционерами и инвестиционным сообществом;
- управление дочерними и зависимыми обществами ОАО «Аэрофлот»;
- вопросы аренды и покупки воздушных судов.

СОСТАВ КОМИТЕТА ПО СТРАТЕГИИ (ПРОТОКОЛ № 1 ОТ 26.07.2012)

Ложевский Игорь Арнольдович	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот», руководитель Комитета
Алексашенко Сергей Владимирович	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»
Германович Алексей Андреевич	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»
Калмыков Андрей Юрьевич	Первый заместитель генерального директора по операционной и коммерческой деятельности
Каллегари Джорджо	Заместитель генерального директора по стратегии и альянсам
Курмашов Шамиль Равильевич	Заместитель генерального директора по финансам и инвестициям
Нилов Максим Юрьевич	Директор департамента корпоративной стратегии
Сапрыкин Дмитрий Петрович	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»
Тихонов Александр Васильевич	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»
Чемезов Сергей Викторович	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»

СОСТАВ КОМИТЕТА ПО СТРАТЕГИИ (ПРОТОКОЛ № 1 ОТ 25.07.2013)

Пахомов Роман Викторович	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот», руководитель Комитета
Германович Алексей Андреевич	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»
Каллегари Джорджо	Заместитель генерального директора по стратегии и альянсам
Курмашов Шамиль Равильевич	Заместитель генерального директора по коммерции и финансам
Манасов Марлен Джеральдович	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»
Сапрыкин Дмитрий Петрович	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»
Сидоров Василий Васильевич	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»

КОМИТЕТ ПО АУДИТУ

Комитет по аудиту анализирует эффективность применения процедур внутреннего контроля, разрабатывает рекомендации по вопросам реализации финансово-хозяйственного плана Компании, совершенствования процедур внутреннего контроля. Комитет осуществляет оценку кандидатов в аудиторы Компании, взаимодействует с аудитором, осуществляет оценку заключения аудитора, а также исполняет другие обязанности в пределах своей компетенции в соответствии с решениями Совета директоров Общества.

В 2013 году было проведено девять заседаний Комитета по аудиту, по итогам которых Совету директоров и Правлению ОАО «Аэрофлот» были представлены рекомендации:

- по обеспечению эффективного управления и контроля в области финансово-хозяйственной деятельности;
- по вопросам финансовых, коммерческих и других рисков, связанных с деятельностью Группы «Аэрофлот».

В течение года Комитет по аудиту проводил выборочные проверки деятельности организации и применения процедур внутреннего контроля.

КОМИТЕТ ПО АУДИТУ (ПРОТОКОЛ № 1 ОТ 26.07.2012)

Коган Игорь Владимирович	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот», руководитель Комитета
Алексашенко Сергей Владимирович	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»
Курмашов Шамиль Равильевич	Заместитель генерального директора по финансам и инвестициям
Навальный Алексей Анатольевич	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»

КОМИТЕТ ПО АУДИТУ (ПРОТОКОЛ № 1 ОТ 25.07.2013)

Ложевский Игорь Арнольдович	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот», руководитель Комитета
Алексеев Михаил Юрьевич	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»
Коган Игорь Владимирович	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»
Сидоров Василий Васильевич	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»



ПРАВЛЕНИЕ

Руководство текущей деятельностью Компании осуществляется единоличным исполнительным органом Общества – генеральным директором и коллегиальным исполнительным органом Общества – Правлением. Исполнительные органы подотчетны Совету директоров и Общему собранию акционеров. Генеральный директор Общества осуществляет также функции председателя Правления. Образование Правления Общества и досрочное прекращение его полномочий осуществляются по решению Совета директоров Общества.

Правление действует на основании Устава Общества, а также Положения о Правлении, утвержденного Общим собранием акционеров Общества.

В 2013 году состоялось 23 заседания Правления ОАО «Аэрофлот», из которых три заседания были проведены путем опроса членов Правления. Среди вопросов, рассмотренных на заседаниях Правления, следует отметить:

- разработка ключевых показателей эффективности (КПЭ) генерального директора ОАО «Аэрофлот» на 2013 год;
- система оплаты труда и КПЭ летного состава;
- утверждение Кодекса корпоративной этики ОАО «Аэрофлот»;
- разработка стратегии Группы «Аэрофлот», дочерних авиакомпаний;
- развитие стратегических партнерств ОАО «Аэрофлот» с иностранными авиакомпаниями;
- проект «Повышение доходов путем извлечения дополнительной выручки, сопутствующей перевозке пассажиров (Ancillary Revenue)»;
- безопасность полетов ОАО «Аэрофлот» и дочерних авиакомпаний;
- запуск дочерней бюджетной авиакомпании «Добролет», дальневосточной авиакомпании «Аврора»;
- работа резервного центра обработки данных;
- подготовка пилотов в учебных заведениях гражданской авиации, ликвидация дефицита пилотов;
- стратегия повышения капитализации и ликвидности акций ОАО «Аэрофлот»;
- коммерческая деятельность (продажи авиаперевозок; управление дочерними компаниями и присоединяемыми; развитие парка воздушных судов и сети маршрутов; открытие регулярных рейсов; работа филиалов и представительств ОАО «Аэрофлот»; введение новой шкалы комиссионного и бонусного вознаграждения для агентов на территории РФ);
- инновационные технологии, развитие Интернета на борту;
- среднесрочный план реализации Программы инновационного развития на 2013–2015 годы;
- организация материально-технического снабжения ОАО «Аэрофлот»;
- программа повышения качества продукта на 2013 год на основе исследования NPS;
- развитие сервиса ОАО «Аэрофлот»;
- концепция рекламы ОАО «Аэрофлот» на российском и зарубежном рынках;
- благотворительность и социальная ответственность;
- спонсорская поддержка общественной организации «Всероссийская федерация волейбола», профессионального футбольного клуба ЦСКА;
- присвоение воздушным судам имен известных людей России;
- раскраска самолета Sukhoi Superjet с использованием символики ПФК ЦСКА, юбилейная раскраска самолета Sukhoi Superjet, нанесение официального логотипа города-претендента «Екатеринбург Евро-2020» на воздушные суда;
- организация продажи брендированной сувенирной продукции ОАО «Аэрофлот» в офисах продаж.

СОСТАВ ПРАВЛЕНИЯ ОАО «АЭРОФЛОТ»
ПО СОСТОЯНИЮ НА 31 ДЕКАБРЯ 2013 ГОДА

САВЕЛЬЕВ
Виталий Геннадьевич

председатель Правления,
генеральный директор

Родился в 1954 году.

Окончил Ленинградский политехнический институт и Ленинградский инженерно-экономический институт им. Пальмиро Тольятти.

Кандидат экономических наук.

С 2004 по 2007 год – заместитель министра экономического развития и торговли Российской Федерации.

С 2007 по 2009 год – первый вице-президент, руководитель Комплекса развития телекоммуникационных активов («Система «Телеком»), первый вице-президент – руководитель бизнес-единицы «Телекоммуникационные активы» ОАО «Акционерная финансовая корпорация «Система».

С 2009 года по н. в. – генеральный директор ОАО «Аэрофлот», председатель Правления ОАО «Аэрофлот».

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.



АНТОНОВ
Владимир Николаевич

первый заместитель
генерального директора по
авиационной безопасности

Родился в 1953 году.

Окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта.

С 1995 по 2011 год – заместитель генерального директора по экономической и авиационной безопасности ОАО «Аэрофлот», заместитель генерального директора по авиационной безопасности, вице-президент по авиационной безопасности, заместитель генерального директора по авиационной и производственной безопасности, первый заместитель генерального директора по производственной деятельности.

С 2011 года по н. в. – первый заместитель генерального директора по авиационной безопасности ОАО «Аэрофлот».

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



АВИЛОВ
Василий Николаевич

заместитель генерального
директора по административному
управлению

Родился в 1954 году.

Окончил Высшее военно-морское инженерное училище им. Ф. Э. Дзержинского.

С 1997 по 2013 год – руководитель администрации ОАО «Аэрофлот», директор департамента управления делами, заместитель генерального директора – исполнительный директор.

С 2013 года по н. в. – заместитель генерального директора по административному управлению ОАО «Аэрофлот».

Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» – 0,0000002 %.



БОГДАНОВ
Кирилл Игоревич

заместитель генерального
директора по информационным
технологиям

Родился в 1963 году.

Окончил Ленинградский политехни-
ческий институт им. Калинина.

С 2004 по 2007 год – исполни-
тельный директор ЗАО «Рамакс Интер-
нешнл».

С 2007 по 2009 год – директор
департамента развития и контроля
бизнес-единицы «Телекоммуникаци-
онные активы» ОАО «Акционерная
финансовая корпорация «Система».

С 2009 года по н. в. – заместитель
директора департамента информа-
ционных технологий ОАО «Аэро-
флот», советник генерального ди-
ректора, заместитель генерального
директора по информационным
технологиям.

Доли в уставном капитале
ОАО «Аэрофлот» не имеет.



ГАЛКИН
Дмитрий Юрьевич

советник заместителя генерального
директора по финансам
и управлению сетью и доходами

Родился в 1963 году.

Окончил Московский институт
управления им. С. Орджоникидзе.

С 1988 по 2013 год – менеджер
ОАО «Аэрофлот», заместитель на-
чальника службы, начальник служ-
бы внутреннего аудита, директор
департамента внутреннего аудита.

С 2013 года по н. в. – советник за-
местителя генерального директора
по финансам и управлению сетью
и доходами ОАО «Аэрофлот».

Доля в уставном капитале
ОАО «Аэрофлот» – 0,000003 %.



ЗИНГМАН
Вадим Яковлевич

заместитель генерального
директора по работе с клиентами

Родился в 1970 году.

Окончил Санкт-Петербургский уни-
верситет экономики и финансов.

Кандидат экономических наук.

С 2001 по 2008 год – заместитель
директора департамента государ-
ственного регулирования внешне-
торговой деятельности Министер-
ства экономического развития
и торговли Российской Федерации.

С 2008 по 2009 год – директор
департамента по связям с органами
государственной власти ОАО «Ак-
ционерная финансовая корпорация
«Система».

С 2009 по 2012 год – советник ге-
нерального директора ОАО «Аэро-
флот», заместитель генерального
директора по работе с клиентами,
заместитель генерального директо-
ра по операционной деятельности
и управлению качеством продукта.

С 2012 года по н. в. – заместитель
генерального директора по работе
с клиентами ОАО «Аэрофлот».

Доли в уставном капитале
ОАО «Аэрофлот» не имеет.



**КАЛЛЕГАРИ
Джорджио**

заместитель генерального
директора по стратегии и альянсам

Родился в 1959 году.

Окончил Туринский политехниче-
ский университет (г. Турин, Италия).

С 1990 по 2011 год – менеджер
по продажам, вице-президент
по продажам, вице-президент
по развитию бизнеса, вице-президент
по альянсам, развитию бизнеса
и международным отношениям,
исполнительный вице-президент по
альянсам и стратегии авиакомпании
Alitalia.

С 2011 года по н. в. – заместитель ге-
нерального директора по стратегии
и альянсам ОАО «Аэрофлот».

Доли в уставном капитале
ОАО «Аэрофлот» не имеет.



**КАЛМЫКОВ
Андрей Юрьевич**

первый заместитель генерального
директора по производству

Родился в 1973 году.

Окончил Московский государ-
ственный институт радиотехники,
электроники и автоматики.

С 2006 по 2007 год – коммерческий
директор, генеральный директор
ООО «СанЭкспрессТрэвэл».

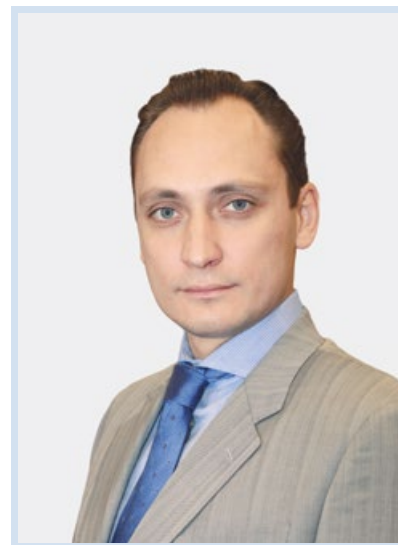
С 2007 по 2008 год – генеральный
директор ООО «Санрайз эссет
менеджмент».

С 2008 по 2010 год – помощник
министра транспорта Российской
Федерации.

С 2010 по 2012 год – заместитель
генерального директора по коммер-
ции ОАО «Аэрофлот», заместитель
генерального директора по опера-
ционной и коммерческой деятельно-
сти, первый заместитель генераль-
ного директора по операционной
и коммерческой деятельности.

С 2012 года по н. в. – первый заме-
ститель генерального директора по
производству ОАО «Аэрофлот».

Доли в уставном капитале
ОАО «Аэрофлот» не имеет.



**КУРМАШОВ
Шамиль Равильевич**

заместитель генерального
директора по финансам
и управлению сетью и доходами

Родился в 1978 году.

Окончил Московский государствен-
ный институт международных
отношений.

Кандидат экономических наук.

С 2004 по 2007 год – заместитель
генерального директора по финан-
сам и инвестициям ЗАО «Система
телекоммуникаций, информатики
и связи».

С 2007 по 2009 год – директор
инвестиционного департамента –
заместитель руководителя комплек-
са финансов и инвестиций ОАО «Ак-
ционерная финансовая корпорация
«Система».

С 2009 по 2013 год – советник ге-
нерального директора ОАО «Аэро-
флот», заместитель генерального
директора по финансам и инвести-
циям, заместитель генерального ди-
ректора по коммерции и финансам.

С 2013 года по н. в. – заместитель
генерального директора по финан-
сам и управлению сетью и доходами
ОАО «Аэрофлот».

Доли в уставном капитале
ОАО «Аэрофлот» не имеет.



МАТВЕЕВ
Георгий Николаевич

директор департамента
управления безопасностью
полетов

Родился в 1953 году.

Окончил Академию гражданской
авиации.

Кандидат технических наук.

С 2001 по 2012 год – заместитель
начальника инспекции по безопас-
ности полетов ОАО «Аэрофлот»,
заместитель директора департа-
мента управления безопасностью
полетов.

С 2012 года по н. в. – директор де-
партамента управления безопасно-
стью полетов ОАО «Аэрофлот».

Доли в уставном капитале
ОАО «Аэрофлот» не имеет.



ПАРАХИН
Игорь Викторович

заместитель генерального
директора – технический директор

Родился в 1961 году.

Окончил Московский институт ин-
женеров гражданской авиации.

С 2001 по 2011 год – руководитель
программы, заместитель директора
негосударственного образователь-
ного учреждения «Высшая коммер-
ческая школа «Авиабизнес».

С 2011 по н. в. – исполняющий обя-
занности технического директора
ОАО «Аэрофлот», технический ди-
ректор, заместитель генерального
директора – технический директор.

Доля в уставном капитале
ОАО «Аэрофлот» – 0,000007 %.



САПРЫКИН
Дмитрий Петрович

заместитель генерального
директора по продажам
и имущественным вопросам

Родился в 1974 году.

Окончил Московскую государ-
ственную юридическую академию
и Cornell Law School, квалификация
«мастер права» (LLM) с курсами
MBA.

Кандидат юридических наук.

С 2006 по 2007 год – генеральный
директор ОАО «Московская сотовая
связь».

С 2007 по 2009 год – директор
департамента сопровождения
сделок – заместитель руководителя
комплекса по правовым вопросам
ОАО «Акционерная финансовая
корпорация «Система».

С 2009 по 2013 год – заместитель
генерального директора по право-
вым и имущественным вопросам
ОАО «Аэрофлот».

С 2013 по н. в. – заместитель ге-
нерального директора по прода-
жам и имущественным вопросам
ОАО «Аэрофлот».

Доли в уставном капитале
ОАО «Аэрофлот» не имеет.



ЧАЛИК
Игорь Петрович

заместитель генерального
директора – летный директор

Родился в 1957 году.

Окончил Актюбинское высшее летное училище гражданской авиации.

С 1994 по 2011 год – второй пилот самолета Ил-86 ОАО «Аэрофлот», второй пилот, командир, пилот-инструктор самолета А310, заместитель командира летного отряда самолетов А310 авиационного отряда № 1, командир летного отряда воздушных судов А320, командир летного отряда воздушных судов А330 департамента производства полетов, заместитель генерального директора – директор департамента производства полетов.

С 2011 года по н. в. – заместитель генерального директора – летный директор ОАО «Аэрофлот».

Доля в уставном капитале
ОАО «Аэрофлот» – 0,000117 %.

ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ ЧЛЕНОВ ПРАВЛЕНИЯ

Совокупный размер вознаграждения, выплаченный в течение 2013 года членам Правления ОАО «Аэрофлот», составил 414 219 581,52 рублей.

Система вознаграждения членов Правления, как и остального персонала Компании, позволяет Аэрофлоту привлекать и удерживать высокопрофессиональных специалистов. Вознаграждение напрямую зависит от результатов деятельности Группы «Аэрофлот» в целом. Мотивирующая часть вознаграждения руководителей высшего звена ОАО «Аэрофлот» в 2013 году определялась в соответствии с действующей в Обществе системой премирования работников по результатам выполнения ключевых показателей эффективности (КПЭ), принципы которой сформулированы в Положении о премировании руководителей и специалистов ОАО «Аэрофлот» (приказ Генерального директора № 30 от 2 февраля 2011 года). В соответствии с Положением, стимулирующая часть заработной платы членов Правления зависит от выполнения ими утвержденных на данный отчетный период КПЭ ежеквартально и по результатам работы за год.

Ключевые показатели эффективности членов Правления включают показатели, характеризующие финансово-экономическую эффективность деятельности Группы «Аэрофлот» в рамках системного унифицированного подхода к разработке КПЭ (ROIC, EBITDAR, чистая прибыль - по Группе «Аэрофлот» и др.). Ключевые показатели эффективности членов Правления включают производственные показатели работы, а также другие показатели качества и эффективности деятельности Общества в целом.

В целях устранения нарушений и недостатков, выявленных Счетной палатой РФ в ходе проверки финансово-хозяйственной деятельности ОАО «Аэрофлот» за 2010-2011 годы и 9 месяцев 2012 года в перечень КПЭ членов Правления в 2013 году был включен показатель «Отношение просроченной дебиторской задолженности к доходу от авиаперевозок».

Также, в целях обеспечения долгосрочной мотивации, 29 августа 2013 года Советом директоров Общества было утверждено Положение об опционной программе ОАО «Аэрофлот», предусматривающее долгосрочную опционную программу для менеджмента (порядка 60 участников). Срок действия Опционной программы заканчивается в 2015 году.



Согласно Положению об опционной программе ОАО «Аэрофлот» в основе формирования пула Опционной программы лежат два следующих показателя:

ПОКАЗАТЕЛЬ 1 – прирост капитализации ОАО «Аэрофлот» за соответствующий год. Вес Показателя 1 составляет 50%.

ПОКАЗАТЕЛЬ 2 – место ОАО «Аэрофлот» в группе из пяти конкурентов по динамике капитализации Компании за соответствующий год. Вес Показателя 2 - 50%. Показатель 2 включается только при положительной динамике капитализации ОАО «Аэрофлот». (По росту капитализации в 2013 году ОАО «Аэрофлот» находится на 2-м месте среди конкурентов).

Показатель 1 бонусного пула:		Показатель 2 бонусного пула:	
Если капитализация ОАО «Аэрофлот» (vwap декабря соответствующего года) выше капитализации компании на первый торговый день соответствующего года на: (млн долл.)	Начисляется фонд вознаграждения Опционной программы для Участников, % от прироста капитализации	Место ОАО «Аэрофлот» в группе конкурентов по динамике капитализации за соответствующий год: Показатель 2 включается только при положительной динамике капитализации ОАО «Аэрофлот» за истекший год	Начисляется фонд вознаграждения Опционной программы для Участников, % от прироста капитализации
>350	1,50 %	Место в группе: 1	1,50 %
200–350 (включительно)	1,13 %	Место в группе: 2	1,13 %
100–200 (включительно)	0,75 %	Место в группе: 3	0,75 %
0–100 (включительно)	0,38 %	Место в группе: 4	0,38 %
<0	0,00 %	Место в группе: 5-6	0,00 %

ДВЕ ТРЕТИ начисленного Фонда вознаграждения Опционной программы за соответствующий год выплачивается ее Участникам не позднее одного месяца после подведения итогов работы Группы «Аэрофлот» за соответствующий год.

ОДНА ТРЕТЬ начисленного Фонда вознаграждения Опционной программы за соответствующий год не выплачивается и резервируются до 2016 года. Средства для выплат суммируются и выплачиваются единым траншем по решению Общего собрания акционеров Общества.

В соответствии с результатами исследования, проведенного компанией Ward Howell, ежегодные выплаты работникам по опционным программам в международных компаниях составляют в среднем около 10-15% от суммы чистой прибыли, в российских компаниях – 15-20% от суммы чистой прибыли.

Выплата итогового вознаграждения по Опционной программе для менеджмента производится за счет денежных средств ОАО «Аэрофлот» из чистой прибыли по итогам финансового года, на основании решения Общего собрания акционеров.

КОМИТЕТЫ

В целях подготовки рекомендаций и предложений, направленных на повышение эффективности деятельности Компании, в ОАО «Аэрофлот» функционируют комитеты: по финансам и инвестициям, по инновационному развитию, а также управляющий комитет по программе внедрения SAP ERP. В своей деятельности

комитет руководствуется действующим законодательством Российской Федерации, решениями Совета директоров Общества, другими нормативными документами Общества, установленными в Обществе правилами, процедурами и положениями о деятельности комитетов.

КОМИТЕТ ПО ФИНАНСАМ И ИНВЕСТИЦИЯМ

Комитет по финансам и инвестициям является постоянным коллегиальным совещательным органом ОАО «Аэрофлот».

требование критериев оценки их эффективности, разработка предложений по финансовой, экономической и коммерческой политике Группы наряду с другими направлениями деятельности.

В сферу ответственности Комитета входят рассмотрение вопросов хода реализации текущих инвестиционных проектов Компании, проведение экспертизы проектов, принятие решений о приостановке реализации инвестиционных проектов, рассмо-

В 2013 году было проведено 22 заседания Комитета по финансам и инвестициям.

СОСТАВ КОМИТЕТА ПО ФИНАНСАМ И ИНВЕСТИЦИЯМ*

Курмашов Шамиль Равильевич	Заместитель генерального директора по финансам и управлению сетью и доходами, председатель Комитета
Зингман Вадим Яковлевич	Заместитель генерального директора по работе с клиентами
Сапрыкин Дмитрий Петрович	Заместитель генерального директора по продажам и имущественным вопросам
Архипова Светлана Леонидовна	Директор департамента финансового планирования и анализа
Галкин Дмитрий Юрьевич	Советник заместителя генерального директора по финансам и управлению сетью и доходами
Александровский Илья Лазаревич	Директор департамента продаж
Носков Александр Георгиевич	Директор департамента обеспечения экономической безопасности
Полозов-Яблонский Андрей Александрович	Советник генерального директора – руководитель инновационного направления
Чиханчин Андрей Юрьевич	Директор департамента корпоративных финансов
Зенченко Евгений Александрович	Заместитель директора департамента корпоративной стратегии

КОМИТЕТ ПО ИННОВАЦИОННОМУ РАЗВИТИЮ

Комитет по инновационному развитию образован для подготовки рекомендаций и предложений Правлению ОАО «Аэрофлот», направленных на повышение эффективности деятельности Компании.

о приостановке проектов, установление требований к форматам и качеству предоставляемых Правлению материалов по инновационному развитию, рекомендация проектов к реализации.

В сферу деятельности Комитета входит рассмотрение инновационных проектов и оценка их эффективности, отслеживание реализации текущих инновационных проектов, принятие решений

В 2013 году состоялось два заседания Комитета по инновационному развитию, на которых были рассмотрены вопросы, связанные с реализацией текущих и планированием потенциальных инвестиционных проектов.

СОСТАВ КОМИТЕТА ПО ИННОВАЦИОННОМУ РАЗВИТИЮ

Савельев Виталий Геннадьевич	Генеральный директор, председатель Комитета
Полозов-Яблонский Андрей Александрович	Советник генерального директора – руководитель инновационного направления
Богданов Кирилл Игоревич	Заместитель генерального директора по информационным технологиям
Зингман Вадим Яковлевич	Заместитель генерального директора по работе с клиентами
Калмыков Андрей Юрьевич	Первый заместитель генерального директора по производству
Курмашов Шамиль Равильевич	Заместитель генерального директора по финансам и управлению сетью и доходами
Сапрыкин Дмитрий Петрович	Заместитель генерального директора по продажам и имущественным вопросам
Парахин Игорь Викторович	Заместитель генерального директора – технический директор
Волков Олег Леонидович	Директор департамента эксплуатации прикладных систем
Громаков Алексей Юрьевич	Директор департамента управления закупочной деятельностью

*С 23.08.2013 из состава Комитета исключен Нилов М. Ю. В состав Комитета включены Александровский И. Л. – директор департамента продаж, Зенченко Е. А. – заместитель директора департамента корпоративной стратегии.



ВНУТРЕННИЙ КОНТРОЛЬ И АУДИТ

В ОАО «Аэрофлот» действует эффективная система контроля, направленная на обеспечение максимальной прозрачности, экономической эффективности и соответствия всех аспектов деятельности законодательным требованиям. Компания использует внутренние и внешние механизмы контроля для всестороннего анализа и оценки состояния корпоративного управления, риск-менеджмента, обеспечения достоверности раскрываемой информации финансово-экономического характера. Департамент

ДЕПАРТАМЕНТ ВНУТРЕННЕГО АУДИТА

Внутренний аудит в ОАО «Аэрофлот» ведется на базе департамента внутреннего аудита, который подчиняется непосредственно генеральному директору ОАО «Аэрофлот» и функционально подчиняется Комитету по аудиту Совета директоров. Департамент внутреннего аудита создан на основании решения Совета директоров ОАО «Аэрофлот» от 01.07.2009. Департамент осуществляет свою деятельность с учетом Международных профессиональных стандартов внутреннего аудита и руководствуется принципами независимости, объективности, компетентности и профессионального отношения к работе.

В задачи департамента внутреннего аудита входит проведение внутреннего аудита структурных подразделений, филиалов и представительств, консультирование по вопросам совершен-

ствования корпоративного управления и риск-менеджмента, координация деятельности с внешним аудитором, проверка соблюдения требований в части инсайдерской информации. Департамент осуществляет оценку эффективности системы внутреннего контроля, системы управления рисками, системы корпоративного управления.

В 2013 году департамент внутреннего аудита провел 34 проверки структурных подразделений и дочерних обществ в целях выявления рисков и оценки эффективности значимых для ОАО «Аэрофлот» направлений деятельности и бизнес-процессов. По результатам проверок были подготовлены предложения и рекомендации для соответствующих подразделений Компании.

РЕВИЗИОННАЯ КОМИССИЯ

Ревизионная комиссия осуществляет контроль за финансово-хозяйственной деятельностью ОАО «Аэрофлот» с целью получения разумной уверенности в том, что деятельность Общества строится в соответствии с интересами акционеров и не противоречит действующему законодательству Российской Федерации.

Ревизионная комиссия действует на основании Устава и Положения о Ревизионной комиссии ОАО «Аэрофлот».

В соответствии с Положением о Ревизионной комиссии проведена проверка данных, включаемых в годовую финансовую отчетность за 2013 год, составляемую по российским стандартам бухгалтерского учета, в том числе отчета о финансовых результатах и иных документов, которые предназначены для представления годовому Общему собранию акционеров. Ревизионная комиссия провела сравнительный анализ показателей, характеризующих эффективность финансово-хозяйственной деятельности Общества за период 2011–2013 годов, а также соблюдения Обществом действующего законодательства в 2013 году.

По результатам проведенной работы Ревизионная комиссия подготовила и утвердила соответствующее заключение. Заключение содержит анализ баланса, финансовых результатов. В заключении Ревизионная комиссия отразила изменения структуры баланса, основные факторы, повлиявшие на эти изменения, а также оценила ряд сфер финансово-хозяйственной деятельности Общества (практика закупки товаров и услуг, соблюдение правовых норм). По результатам проверок Ревизионной комиссией сформулированы рекомендации, направленные на повышение эффективности деятельности Общества с целью повышения доходности и сокращения издержек.

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 финансовых результатах ОАО «Аэрофлот» по состоянию на 31 декабря 2013 года. В заключении также изложены рекомендации, сделанные Ревизионной комиссией в отношении эффективности финансово-хозяйственной деятельности Общества и соблюдения действующего законодательства.

На годовом Общем собрании акционеров 24 июня 2013 года был избран следующий состав Ревизионной комиссии ОАО «Аэрофлот»:

БЕЛИКОВ Игорь Вячеславович	<p>Родился в 1956 году.</p> <p>Окончил Воронежский государственный университет. Кандидат исторических наук. Окончил Институт повышения квалификации и новых квалификаций Финансовой академии при Правительстве Российской Федерации, имеет аттестаты по общему аудиту Министерства финансов Российской Федерации, по корпоративному управлению Бизнес-школы «Шулих» Йоркского университета (Торонто, Канада).</p> <p>С 1996 по 2002 год занимал должности президента Института приватизации и управления, генерального директора Института фондового рынка и управления. С 2002 года по настоящее время – директор НП «Российский институт директоров». Имеет опыт работы в советах директоров и комитетах советов директоров компаний АФК «Система», ОАО «Агентство ипотечного жилищного кредитования», ОАО «Акрон», ОАО «Астраханьэнерго», ОАО «ЛУКОЙЛ», ОАО «Межведомственный аналитический центр», ОАО «Мурманский морской рыбный порт», ОАО «Ростопром», ОАО «Сибирьтелеком», ОАО «Северо-Западный Телеком», ОАО «Уралсвязьинформ», ОАО «ЮТК» и др.</p>
ВАСИЛЬЧЕНКО Александр Сергеевич	<p>Родился в 1984 году.</p> <p>Окончил Московскую академию экономики и права по специальности «финансы и кредит». Кандидат экономических наук.</p> <p>Работал в должностях главного специалиста отдела управления Пенсионного фонда Российской Федерации, главного специалиста, консультанта отдела департамента Фонда социального страхования Российской Федерации, ведущего консультанта, советника отдела департамента Министерства экономического развития Российской Федерации. С 2013 года по н. в. – консультант отдела департамента Правительства Российской Федерации, заместитель директора департамента управления делами Министерства экономического развития Российской Федерации.</p>
МИРОНОВА Вера Григорьевна	<p>Родилась в 1950 году.</p> <p>Окончила Всесоюзный заочный институт пищевой промышленности по специальности «планирование промышленности».</p> <p>С 1971 по 1976 год – главный бухгалтер Мячковского объединенного авиационного отряда. С 1977 по 2010 год занимала должности старшего экономиста, начальника отдела, заместителя начальника главного управления Министерства гражданской авиации, заместителя начальника отдела департамента воздушного транспорта Минтранса России, начальника управления финансовой и налоговой политики Федеральной службы воздушного транспорта России, заместителя руководителя департамента Минтранса России, начальника Управления финансов и экономики Федерального агентства воздушного транспорта, начальника Управления экономики и программ развития Росаэронавигации. С 2010 года по н. в. – начальник управления финансового обеспечения, бюджетного планирования и отчетности Росавиации.</p>
МИХИНА Марина Витальевна	<p>Родилась в 1961 году.</p> <p>Окончила Московский государственный университет им. М. В. Ломоносова по специальности «политическая экономия».</p> <p>Занимала должности младшего научного сотрудника Института мировой экономики и международных отношений Российской академии наук (ИМЭМО РАН), начальника отдела Главного управления Банка России по г. Москве, начальника отдела Универсального акционерного коммерческого банка «Уникомбанк», главного специалиста ОАО «НК «Роснефть», главного экономиста Сбербанка РФ, начальника отдела государственной корпорации «Агентство по реструктуризации кредитных организаций», начальника отдела Банка внешнеэкономической деятельности СССР (ВЭБ), начальника отдела, заместителя начальника управления ОАО «Внешторгбанк», начальника управления, директора департамента ОАО «НОМОС-Банк», начальника управления ОАО «Банк ВТБ». С 2012 года по н. в. – советник заместителя министра экономического развития Российской Федерации – руководителя Федерального агентства по управлению государственным имуществом.</p>
ПОМА Сергей Иванович	<p>Родился в 1959 году.</p> <p>Окончил Черноморское высшее военно-морское училище имени П. С. Нахимова, экономический факультет Санкт-Петербургского государственного университета, Академию народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации.</p> <p>С 1996 по 2009 год занимал должности ведущего специалиста отдела Комитета финансов Ленинградской области, начальника управления (департамента) контроля Федеральной комиссии по рынку ценных бумаг (ФКЦБ России), главного эксперта юридической фирмы «Лиджист», генерального директора УК «Фонд Инвест», заместителя главного редактора ИА «Росфинком». С 2009 года по н. в. – заместитель председателя правления саморегулируемой (некоммерческой) организации «Национальная ассоциация участников фондового рынка».</p>

На годовом Общем собрании акционеров 24 июня 2013 года было принято решение выплатить членам Ревизионной комиссии ОАО «Аэрофлот» вознаграждение в общей сумме 1 272 000 рублей.



ВНЕШНИЙ АУДИТ

ОАО «Аэрофлот» ежегодно привлекает внешних аудиторов для проверки финансовой (бухгалтерской) отчетности. В 2013 году аудиторами ОАО «Аэрофлот» стали:

- ЗАО «БДО» (отчетность, подготовленная в соответствии с российскими стандартами бухгалтерской отчетности);
- ЗАО «ПрайсвотерхаусКуперс Аудит» (отчетность, подготовленная в соответствии с международными стандартами).

По итогам проведенных в 2013 году проверок аудиторы подтвердили достоверность информации, представленной в финансовой отчетности ОАО «Аэрофлот».

РАСКРЫТИЕ ИНФОРМАЦИИ

В своей деятельности Аэрофлот придерживается принципов прозрачности и открытости в общении с внешними аудиториями. Компания полностью соблюдает законодательные требования к раскрытию и стремится соответствовать лучшим практикам ведущих мировых компаний в этой области.

При раскрытии информации ОАО «Аэрофлот» руководствуется Федеральным законом «Об акционерных обществах», Федеральным законом «О рынке ценных бумаг», а также Положением о раскрытии информации (утверждено Приказом ФСФР от 4 октября 2011 года № 11–46). Компания учитывает требования организаторов торговли на рынке ценных бумаг Российской Федерации, рекомендации Кодекса корпоративного поведения, Положения о корпоративной информационной политике.

Информация об ОАО «Аэрофлот» оперативно доводится до максимально широкого круга лиц путем размещения соответствующих сообщений, пресс-релизов в ленте новостей, обновляемой в режиме реального времени, на странице ОАО «Аэрофлот» (<http://disclosure.skrin.ru/disclosure/7712040126>) и на официальном веб-сайте ОАО «Аэрофлот».

Регулярно на официальном сайте ОАО «Аэрофлот» в специальном разделе «Аналитикам и инвесторам» предоставляется качественная информация для анализа инвестиционной привлекательности: размещаются списки аффилированных лиц, ежеквартальные и годовые отчеты, информация и сведения, раскрывающие результаты деятельности Компании, способные оказать влияние на стоимость ценных бумаг. Наличие публичного кредитного рейтинга, сопровождающееся отчетом международного рейтингового агентства Fitch Ratings, свидетельствует о высоком уровне финансовой прозрачности ОАО «Аэрофлот».

Для улучшения раскрытия и повышения инвестиционной привлекательности в 2013 году были организованы брифинги и конференц-звонки для представителей инвестиционного сообщества по раскрытию консолидированных финансовых результатов Группы «Аэрофлот» за 2012 год, первое полугодие и девять месяцев 2013 года.

Также в рамках работы по взаимодействию с инвестиционным сообществом менеджментом Компании была проведена серия встреч с представителями крупных зарубежных фондов (роудшоу) в Стокгольме (Швеция), Франкфурте (Германия) и Лондоне (Великобритания).

В 2013 году менеджмент Компании принял участие во встречах с инвесторами в рамках инвестиционных конференций и форумов, проводимых следующими банками: Deutsche Bank, UBS, Morgan Stanley, Сбербанк России, ВТБ Капитал, Renaissance Capital, Goldman Sachs, Merrill Lynch.

Годовой отчет ОАО «Аэрофлот» за 2012 год стал победителем в номинации «Лучший годовой отчет потребительского сектора экономики» на XVI ежегодном конкурсе годовых отчетов, который проводит Московская биржа, а также признан лучшим отраслевым в номинации «Транспорт» по итогам XVI ежегодного федерального конкурса годовых отчетов и сайтов, организованного журналом «Рынок ценных бумаг» и социальной сетью INVESTOR.RU. Интерактивная версия годового отчета Компании за 2012 год стала победителем XII всероссийского Интернет-конкурса «Золотой сайт».

4.2. ЦЕННЫЕ БУМАГИ

АКЦИОНЕРНЫЙ КАПИТАЛ

Уставный капитал ОАО «Аэрофлот» по состоянию на 31 декабря 2013 года составлял 1 110 616 299 руб. Уставный капитал состоит из 1 110 616 299 обыкновенных именных бездокументарных акций номинальной стоимостью 1 руб. каждая. Привилегированные акции Компанией не размещались.

Государственные регистрационные номера выпусков обыкновенных акций ОАО «Аэрофлот»: № 73-1 «п»-5142 от 22 июня 1995 года и № 1-02-00010-А от 1 февраля 1999 года. Распоряжением ФКЦБ России от 23 января 2004 года № 04-168/р осуществлено объединение вышеуказанных выпусков ценных бумаг ОАО «Аэрофлот», в результате которого выпускам обыкновенных именных бездокументарных акций ОАО «Аэрофлот» присвоен государственный регистрационный номер 1-01-00010-А от 23 января 2004 года.

Дополнительно к уже размещенным акциям Общество вправе выпустить 250 млн обыкновенных именных акций (объявленные акции). В 2013 году дополнительных выпусков акций не размещалось.

Общее количество лиц, зарегистрированных в реестре акционеров ОАО «Аэрофлот» на 31 декабря 2013 года, составило 10 686, в том числе юридические лица – 26, физические лица – 10 660 (на 31 декабря 2012 года составляло 10 881, в том числе юридические лица – 29, физические лица – 10 852).

Реестр владельцев акций ОАО «Аэрофлот» ведет закрытое акционерное общество «Компьютершер Регистратор» (номер лицензии 10-000-1-00252), информация о регистраторе приводится в приложении «Контактная информация» к настоящему годовому отчету.

ИНФОРМАЦИЯ О КРУПНЕЙШИХ ДЕРЖАТЕЛЯХ АКЦИЙ ОАО «АЭРОФЛОТ»

Держатели

Юридические лица
в том числе:

Российская Федерация (в лице Федерального агентства по управлению государственным имуществом)

Небанковская кредитная организация «Закрытое акционерное общество «Национальный расчетный депозитарий»

ООО «Аэрофлот-Финанс»

ООО «Авиакапитал-Сервис»

Государственная корпорация по содействию, разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции «Ростехнологии»

ЗАО «ИНГ банк (Евразия)»

ООО «Дойче Банк»

ЗАО «Коммерческий банк «Ситибанк»

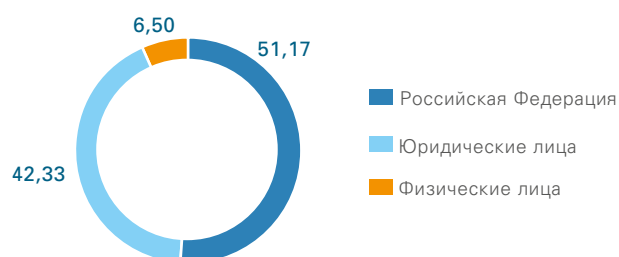
ООО «Коммерческий банк «Дж. П. Морган Банк Интернешнл»

ОАО «Аэрофлот»

ЗАО «ЮниКредит Банк»

Физические лица

СТРУКТУРА АКЦИОНЕРНОГО КАПИТАЛА, %



* Вл. – владелец, НД – номинальный держатель.





На фондовом рынке торгуются акции, облигации и депозитарные расписки на акции ОАО «Аэрофлот». На российском рынке обращаются обыкновенные акции и биржевые облигации, на зарубежных рынках – глобальные депозитарные расписки (ГДР).

Акции Компании обращаются на Московской Бирже (тикер – AFLT) и включены по состоянию на 31 декабря 2013 года в высший котировальный список «А1». Бумаги торгуются в секторе T+2 и Standard. Акции включены в состав основных российских фондовых индексов: MICEX, MICEX BMI (индекс широкого рынка), MICEX TRN (индекс акций транспортных компаний) и RTSI.

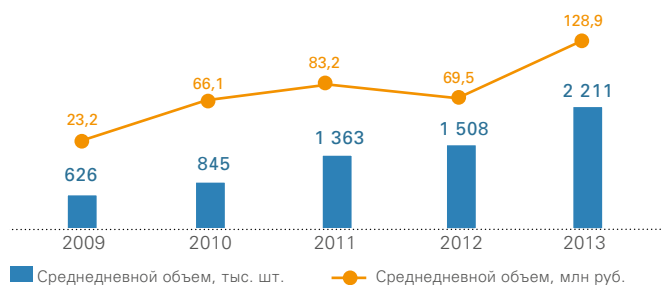
Уставный капитал ОАО «Аэрофлот»
по состоянию на 31 декабря 2013 года составлял

1 110 616 299 руб.

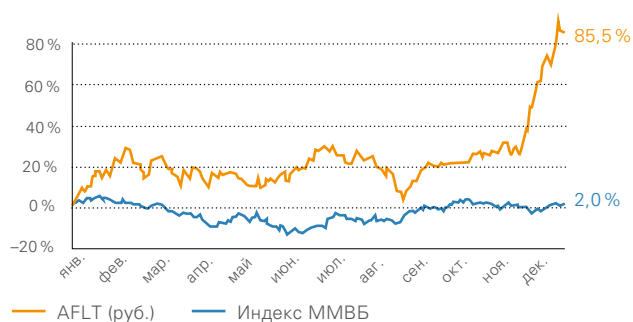
Статус *	По состоянию на 31.12.2012		По состоянию на 31.12.2013		Изменение доли в акционерном капитале, п. п.
	количество акций, шт.	доля в акционерном капитале, %	количество акций, шт.	доля в акционерном капитале, %	
	1 033 827 304	93,18	1 038 497 791	93,5	+ 0,32
Вл.	568 335 339	51,17	568 335 339	51,17	-
НД	294 542 434	26,52	383 909 712	34,57	+8,05
Вл.	49 690 915	4,47	49 690 915	4,47	-
Вл.	22 688 599	2,042	19 488 599	1,75	- 0,29
Вл.	16 720 724	1,51	16 720 724	1,51	-
НД	46 820 781	4,22	-	-	- 4,22
НД	19 014 800	1,71	-	-	- 1,71
НД	13 476 959	1,21	-	-	- 1,21
НД	3 589 507	0,32	-	-	- 0,32
Вл.	-	-	227 696	0,02	+0,02
НД	147 400	0,013	-	-	- 0,013
	75 492 115	6,8	72 118 508	6,49	- 0,31

В 2013 году объем торгов акциями на Московской Бирже продолжил положительную динамику, увеличившись по сравнению с 2012 годом на 47 % – с 1 508 тыс. до 2 211 тыс. штук в среднем за день.

СРЕДНЕДНЕВНОЙ ОБЪЕМ ТОРГОВ НА МОСКОВСКОЙ БИРЖЕ



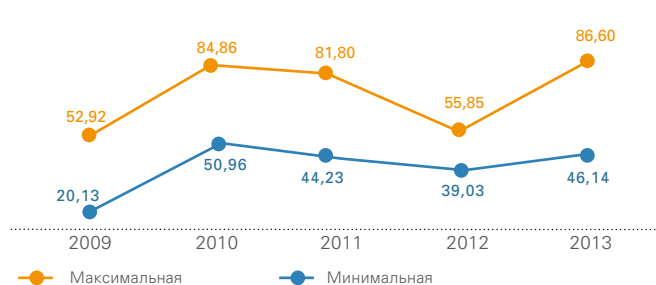
ДИНАМИКА РЫНОЧНОЙ ЦЕНЫ АКЦИЙ ОАО «АЭРОФЛОТ» В СРАВНЕНИИ С ИНДЕКСОМ ММВБ В 2013 ГОДУ



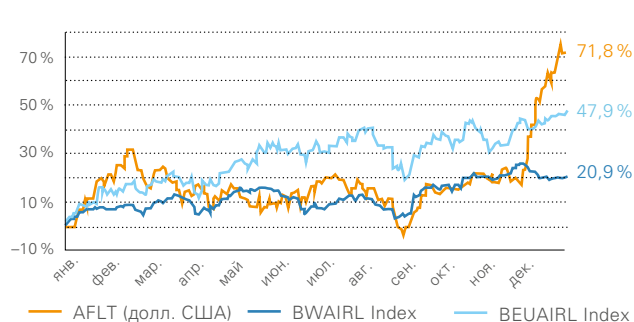
По состоянию на 31 декабря 2013 года капитализация Компании составила 93,37 млрд руб. (2,86 млрд долл. США) и увеличилась по сравнению с 31 декабря 2012 года на 85,5 % (в долларовом эквиваленте – на 73,3 %).

В 2013 году динамика котировок акций Компании в целом соответствовала глобальным тенденциям авиационного сектора. Успешная реализация интеграционных процессов в течение отчетного периода позволила добиться наращивания операционных и финансовых показателей Группы. Синергетический эффект от продолжающегося слияния авиационных активов в структуре Группы способствовал расширению присутствия на рынке, росту финансовых показателей и оказал благоприятное влияние и на деятельность Компании, и на ее оценку рынком. Также рынок в 2013 году положительно воспринял решение о выплате дивидендов по итогам 2012 года: размер дивидендов составил 1,1636 руб. на акцию (коэффициент дивидендных выплат составил 26,2 % на базе отчетности ОАО «Аэрофлот» по РСБУ), что способствует росту инвестиционной привлекательности Группы.

МАКСИМАЛЬНЫЕ И МИНИМАЛЬНЫЕ ЗНАЧЕНИЯ РЫНОЧНОЙ ЦЕНЫ АКЦИЙ, РУБ.



ДИНАМИКА РЫНОЧНОЙ ЦЕНЫ АКЦИЙ ОАО «АЭРОФЛОТ» В СРАВНЕНИИ С АВИАЦИОННЫМИ ИНДЕКСАМИ АГЕНТСТВА BLOOMBERG В 2013 ГОДУ



За пределами Российской Федерации акции ОАО «Аэрофлот» обращаются в виде глобальных депозитарных расписок (ГДР) на внебиржевом рынке Франкфуртской фондовой биржи. Одна ГДР соответствует 5 обыкновенным акциям Компании. Функции банка-депозитария выполняет Deutsche Bank Trust Company Americas, а функции банка-кастоди – ООО «Дойче Банк». По состоянию на 31 декабря 2013 года в ГДР конвертировано 10 712 000 акций, что составляет 0,96 % от уставного капитала.

С целью повышения ликвидности программы ГДР, в течение 2013 года проводилась подготовительная работа по изменению соотношения количества акций к одной ГДР до уровня 5:1. Изменение соотношения было произведено в январе 2014 года.

В 2013 году Компания вела работу по запуску программы американских депозитарных расписок (АДР) 1-го уровня в рамках мероприятий Аэрофлота по расширению пула потенциальных инвесторов, включая инвесторов на американском внебиржевом рынке. В декабре 2013 года было получено разрешение Службы Банка России по финансовым рынкам на обращение депозитарных расписок за рубежом, в январе 2014 года Комиссия США по ценным бумагам и биржам объявила вступившей в силу программу Аэрофлота по выпуску американских депозитарных расписок 1-го уровня.



ХАРАКТЕРИСТИКИ ГДР

Тип программы	Спонсируемые глобальные депозитарные расписки первого уровня по Положению S и Правилу 144A
Соотношение (акции : ГДР)	5:1
Тикер	AERAY
ISIN	US0077712075, US0077711085

ХАРАКТЕРИСТИКИ АДР 1-ГО УРОВНЯ

Тип программы	Спонсируемые американские депозитарные расписки первого уровня
Соотношение (акции : ГДР)	5:1
Тикер	AERZY
ISIN	US007771K1060

ОБЛИГАЦИИ

В апреле 2013 года Компания разместила третий выпуск биржевых облигаций на сумму 5 млрд руб. сроком на 3 года (БО-03) и погасила первый и второй выпуски биржевых облигаций, размещенные в 2010 году (БО-01 и БО-02).

Биржевые облигации БО-03 ОАО «Аэрофлот» торгуются на Московской Бирже, включены в котировальный список уровня «Б», а также включены в ломбардный список Центрального банка России, то есть в список ценных бумаг, принимаемых в обеспечение по сделкам прямого РЕПО.

Выплата купонов по биржевым облигациям ОАО «Аэрофлот» в отчетном году состоялась в полном объеме и точно в соответствии с графиком платежей:

- 8 апреля 2013 года: выплаты за шестой купонный период в сумме 231 840 000,00 руб. (двести тридцать один миллион восемьсот сорок тысяч рублей 00 копеек) по облигациям БО-01; выплаты за шестой купонный период в сумме 231 840 000,00 руб. (двести тридцать один миллион восемьсот сорок тысяч рублей 00 копеек) по облигациям БО-02;
- 3 октября 2013 года: выплаты за первый купонный период в сумме 206 950 000,00 руб. (двести шесть миллионов девятьсот пятьдесят тысяч рублей 00 копеек) по облигациям БО-03.

ОБЛИГАЦИИ ОАО «АЭРОФЛОТ»

Тип инструмента	Полное наименование	Объем выпуска, шт.	Номинальная стоимость, руб.	Купон, %	Дата погашения	Оферта	Кредитный рейтинг от Fitch
Биржевые облигации	Аэрофлот БО-01	6 000 000	1 000	7,75	2013-04-08	–	BB-
Биржевые облигации	Аэрофлот БО-02	6 000 000	1 000	7,75	2013-04-08	–	BB-
Биржевые облигации	Аэрофлот БО-03	5 000 000	1 000	8,30	2016-03-31	–	BB-

В марте 2013 года международное агентство Fitch Ratings в третий раз присвоило кредитные рейтинги ОАО «Аэрофлот»:

- Долгосрочный рейтинг эмитента в иностранной валюте определен на уровне «BB-», прогноз «Стабильный».
- Долгосрочный рейтинг эмитента в национальной валюте определен на уровне «BB-», прогноз «Стабильный».
- Национальный долгосрочный рейтинг определен на уровне «A+(rus)», прогноз «Стабильный».

ДИВИДЕНДНАЯ ПОЛИТИКА

В июне 2013 года на годовом Общем собрании акционеров было принято решение выплатить дивиденды по акциям ОАО «Аэрофлот» по результатам 2012 финансового года в размере 1,1636 руб. на одну акцию в денежной форме. Выплаты были произведены в период с 25 июня по 23 августа 2013 года.

Сумма дивидендов по итогам 2012 финансового года, перечисленная в федеральный бюджет, составила 661 315 000,46 руб. Задолженность по выплате дивидендов перед федеральным бюджетом отсутствует.

ИНФОРМАЦИЯ О ВЫПЛАТЕ ОБЪЯВЛЕННЫХ (НАЧИСЛЕННЫХ) ДИВИДЕНДОВ ПО АКЦИЯМ ОАО «АЭРОФЛОТ»

Дивидендный период	Общая начисленная сумма, руб.	Общая фактически выплаченная сумма, руб.*	Количество акций на дату составления списка	Размер дивидендов на одну акцию, руб.
2008 год	199 910 243,16	199 877 268,30	1 110 616 299	0,1818
2009 год	388 382 542,36	388 345 850,76	1 110 616 299	0,3497
2010 год	1 205 129 746,04	1 205 087 832,86	1 110 616 299	1,0851
2011 год	2 000 018 000,00	1 999 953 078,76	1 106 143 588**	1,8081
2012 год	1 292 313 125,52	1 292 048 246,03	1 110 616 299	1,1636

* Причиной несовпадений начисленных и фактически выплаченных сумм является отсутствие в реестре акционеров ОАО «Аэрофлот» действующих на дату выплат реквизитов акционеров.

** Причиной несовпадения количества акций послужил выкуп акций Обществом по требованию акционеров. В соответствии с п. 6 ст. 76 Федерального закона от 26.12.1995 № 208-ФЗ «Об акционерных обществах» указанные акции не предоставляют права голоса, не учитываются при подсчете голосов, по ним не начисляются дивиденды.

УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ

По состоянию на начало
2014 года захеджировано
около

70%

от ежемесячного планового
объема потребляемого
авиатоплива в 2014 году

КОНТРОЛЬ
И САМООБЛАДАНИЕ



Группа «Аэрофлот» ведет работу по выстраиванию единой системы управления рисками на всех предприятиях на основе подходов, используемых в ОАО «Аэрофлот», крупнейшем активе Группы.

В Аэрофлоте действует эффективная комплексная система управления рисками, позволяющая оперативно выявлять риски, оценивать их существенность, своевременно реагировать на них, добиваясь минимизации негативного воздействия или исключения рисков. В Компании принят вероятностный подход к оценке рисков, в соответствии с которым оценка влияния рисков на результат проводится с использованием математических моделей.

Управление рисками осуществляется на всех уровнях управления, а также по всем функциональным и проектным направлениям. Функции управления рисками распределены между Советом директоров, Правлением, Комитетом по аудиту, подразделением по управлению рисками и другими подразделениями ОАО «Аэрофлот».

Компания делит риски на четыре основные группы: финансовые, операционные, правовые риски и бизнес-риски.

Аэрофлот ведет целенаправленную политику по минимизации рисков, включая использование таких способов, как страхование, хеджирование, установление лимитов, требований покрытия. Минимизации рисков способствуют повышение квалификации персонала, эксплуатация современного парка воздушных судов, применение передовых технологий в процессах обеспечения безопасности полетов, управления рыночными рисками, подготовки пилотов и прочее. Деятельность компании по управлению рисками носит комплексный характер и имеет целью не только минимизацию негативных последствий от реализации различных рисков, но и снижение вероятности реализации неблагоприятных событий, а также общее уменьшение ее подверженности всем видам рисков.

Риски	Описание	Меры по минимизации
Финансовые риски	Риски, которые возникают вследствие изменений рыночных индикаторов, таких как курсы валют, процентные ставки. Финансовые риски могут существенно снизить прибыль компании.	Аэрофлот предпринимает целенаправленные действия по снижению потенциального негативного эффекта или исключению финансовых рисков.
Рыночные риски	Риск снижения стоимости активов вследствие изменения рыночных факторов.	
Ценовой риск	Риск изменения стоимости авиатоплива, тарифы на которые привязаны к мировым ценам на нефть. Расходы Компании на авиатопливо составляют свыше 30 % в общей доле расходов, поэтому колебания цены существенно влияют на совокупные расходы компании.	Аэрофлот использует финансовые инструменты для хеджирования своих ценовых рисков. По состоянию на начало 2014 года захеджировано около 70 % от ежемесячного планового объема потребляемого авиатоплива в 2014 году и 25 % планового объема потребляемого топлива в 2015 году. Используемая Аэрофлотом структура хеджирования соответствует практике многих международных авиакомпаний.
Валютный риск	Риск возникает вследствие колебаний валютных курсов. ОАО «Аэрофлот» работает на международных рынках и осуществляет операции в различных валютах. Изменение валютного курса может существенно влиять на финансовый результат Компании и Группы.	Компания захеджировала 80 % открытой валютной позиции в евро, планируемой в 2014 году. Динамика валютных курсов в конце 2013 - начале 2014 года была благоприятной для ОАО «Аэрофлот».
Процентный риск	Риск изменения процентной ставки, который может привести к относительному удорожанию заемного капитала за счет расходов Компании на процентные платежи. Риск относится прежде всего к договорам лизинга, по которым у Компании установлена плавающая ставка LIBOR. Изменение ставки LIBOR на международном рынке может привести к увеличению процентных выплат по договорам лизинга.	Для снижения процентных рисков Аэрофлот в 2011 году заключил процентный своп, по которому Компания получает суммы, привязанные к плавающей ставке LIBOR, а выплачивает суммы по фиксированной ставке. В 2014 году данный инструмент покрывает около 15 % объема платежей Компании по финансовому лизингу, привязанных к LIBOR. Аэрофлот регулярно оценивает ситуацию на рынке процентных ставок и, в случае необходимости, готов увеличить долю хеджирования процентных рисков.



Риски	Описание	Меры по минимизации
Кредитные риски	<p>Риски, связанные с неспособностью контрагентов выполнить свои обязательства перед ОАО «Аэрофлот». ОАО «Аэрофлот» выделяет для себя следующие источники кредитного риска:</p> <ul style="list-style-type: none"> Дебиторская задолженность агентов, осуществляющих продажу пассажирских и грузовых перевозок по агентским договорам. Операции с банками-контрагентами, несущие кредитный риск (размещение депозитов, гарантии, сделки с ПФИ). 	<p>В целях управления и снижения кредитного риска ОАО «Аэрофлот» используется системный подход, закрепленный во внутренних нормативных документах Компании.</p> <p>В целях снижения рисков по дебиторской задолженности агенты, осуществляющие продажу авиаперевозок, обязаны предоставлять финансовое обеспечение в виде банковских гарантий или депозитов. Размер финансового обеспечения пересчитывается на ежемесячной основе и зависит от его финансового состояния, а также от качества его платежной дисциплины и объемов продаж агента. Мониторинг кредитного риска агентов проводится в ОАО «Аэрофлот» на еженедельной основе. Для банков-контрагентов применяется система лимитов кредитных рисков. Лимит кредитного риска зависит от срока и определяет величину возможных выплат со стороны банка в пользу Компании. При определении лимитов кредитного риска во внимание принимаются результаты анализа финансового состояния и экспертная оценка кредитных организаций. При расчете величины использования и остатка лимита учитывается информация по всем компаниям, входящим в Группу «Аэрофлот». Финансовое состояние банков-контрагентов и размер лимита пересматриваются на ежеквартальной основе. Кроме того, регулярно проводится мониторинг информации нефинансового характера в различных источниках (СМИ, официальные сайты гос. органов – ФССП РФ, ФНС РФ, картотека ВАС РФ и т. п.). По состоянию на конец 2013 года реестр банков, с которыми сотрудничает ОАО «Аэрофлот», включал порядка 90 кредитных учреждений. В течение 2013 года благодаря своевременному мониторингу и управлению кредитными рисками ОАО «Аэрофлот» не понесло финансовых потерь от операций с контрагентами.</p>
Риски ликвидности	Подразумевают неспособность Компании выполнять свои обязательства по отношению к контрагентам.	Для снижения риска потери ликвидности финансовыми службами ОАО «Аэрофлот» проводится четкое планирование графика входящих и исходящих денежных потоков с целью выявления возможного дефицита и своевременного привлечения краткосрочного финансирования от кредитных учреждений.
Операционные риски	Риски, связанные с операционной деятельностью Аэрофлота. Могут возникать в результате ошибок во внутренних процессах, действиях сотрудников, сбоев в автоматизированных системах или из-за внешних факторов.	Эффективная работа ОАО «Аэрофлот» по минимизации операционных рисков позволяет исключить возможные убытки Компании. Авиакомпания страхует большую часть своих операционных рисков. Риски, которые не подлежат страхованию (прочие операционные риски), классифицируются по источнику возникновения на внутренние и внешние.
Авиационные риски	Включают в себя риск гибели или пропажи без вести и повреждения воздушного судна, его частей и/или агрегатов, риск гражданской ответственности авиаперевозчика и военные риски.	Все авиационные риски в ОАО «Аэрофлот» подлежат страхованию. На авиационные риски приходится более 2/3 от общих расходов компании на страхование.
• Эксплуатационные риски	Риски гибели или пропажи без вести и повреждения воздушного судна, его частей и/или агрегатов.	В 2013 году договоры страхования авиационных рисков возобновлялись в плановом режиме. При этом дочерние авиакомпании ОАО «Аэрофлот» – ОАО «Оренбургские авиалинии», ОАО «Авиакомпания «Россия», ОАО «Владивосток Авиа», ОАО «Донавиа», ОАО «Авиакомпания «Сахалинские Авиатрассы», – включаются в консолидированное перестраховочное покрытие, что способствует снижению ставок для ОАО «Аэрофлот» и Группы «Аэрофлот» в целом. Также снижению ставок способствовала стабилизация международного рынка авиационного страхования. Ставки по страхованию авиационных рисков в среднем снизились на 25 %. Таким образом, несмотря на значительное увеличение стоимости парка воздушных судов, количества перевезенных пассажиров и циклов «взлет-посадка», общая премия по страхованию авиационных рисков осталась на прежнем уровне по сравнению с предыдущим периодом страхования.
• Риск гражданской ответственности авиакомпании	Риски причинения вреда жизни, здоровью и имуществу третьих лиц, жизни и здоровью пассажиров, гибели (утраты), недостачи или повреждения (порчи) багажа и вещей, находящихся при пассажире, причинения вреда грузовладельцу или грузоотправителю.	В новом полисном периоде прямым страховщиком, как и в предыдущие два года, выступила страховая компания ОАО «Альфастрахование». На западных рынках перестрахования Аэрофлот был представлен ведущим мировым брокером авиационной отрасли Willis Ltd. В 2013 году впервые в практике ОАО «Аэрофлот» был назначен со-брокер. В качестве со-брокера был выбран AON. Назначение со-брокера при размещении рисков позволило использовать интеллектуальный капитал двух брокеров, обеспечить прозрачность ценообразования при размещении рисков, а также получить дополнительные рекомендации по улучшению и расширению текущего страхового покрытия и предложения по размещению страховой программы.
• Военные риски	Риски для страны, в которую авиакомпания осуществляет свои полеты. Прежде всего это риски, связанные с войной, революцией, гражданской войной, переворотом и т. п., а также действия, которые могут повлечь за собой злоумышленные действия, диверсию, национализацию, конфискацию, а также террористические акты в отношении имущества авиакомпании.	

Риски	Описание	Меры по минимизации
Неавиационные риски	Риски, не связанные с эксплуатацией воздушных судов, но оказывающие существенное влияние на повседневную деятельность авиакомпании. Включают медицинские риски, риски несчастного случая на производстве.	Неавиационные риски также подлежат страхованию.
• Медицинские риски	Риски, связанные со здоровьем работников Компании и членов их семей.	Расходы на медицинское страхование составляют около 30 % всего объема расходов на страхование. В Аэрофлоте осуществляется комплексное добровольное медицинское страхование всех работников Компании, членов их семей, пенсионеров, а также работников заграничных представительств и членов их семей в более чем 45 странах. Партнером Аэрофлота по медицинскому страхованию является ОСАО «РЕСО-Гарантия» на территории РФ и ОАО «АльфаСтрахование» – за рубежом. Численность застрахованных составляет более 28 тысяч человек, включая более 17 тысяч работников компании. В 2013 году более тысячи человек прошли курсы санаторно-курортного лечения по направлению Медицинского центра Аэрофлота.
• Риски несчастного случая на производстве	К таким рискам относятся: смерть в результате несчастного случая; инвалидность I, II, III группы в результате несчастного случая; травматическое повреждение в результате несчастного случая; временная или постоянная утрата профессиональной трудоспособности в результате несчастного случая или болезни.	В соответствии с Воздушным кодексом РФ, ОАО «Аэрофлот» обеспечивает членам летных, кабинных экипажей и работникам Компании, включаемым в задание на полет, страховую защиту от несчастных случаев при исполнении ими служебных обязанностей, а также страхование от несчастного случая по пути следования на работу и с работы. Расходы составляют около 2 % от общих расходов на страхование. Численность застрахованных работников составляет более 10 тыс. человек, которые поделены на три группы в зависимости занимаемой должности и условий страхования. Для каждой группы предусмотрены свои страховые суммы, исходя из возраста застрахованного, стажа в Компании и покрываемых рисков.
Иные операционные риски, подлежащие страхованию	Широкий спектр рисков неавиационного характера, которые могут оказать влияние на операционную деятельность Компании. Включают риски угона, хищения и повреждения транспортных средств, несчастных случаев водителей и пассажиров, находящихся в транспортном средстве, а также риски, связанные с эксплуатацией опасных производственных объектов, риски утраты и повреждения имущества, риски принятия управленческих решений и т.д.	Аэрофлот реализует различные программы страхования, покрывающие широкий спектр операционных рисков, включая страхование автотранспорта (ОСАГО, КАСКО), расширенное страхование гражданской ответственности, страхование ответственности в отношении опасных производственных объектов, страхование ответственности владельцев складов временного хранения, страхование ответственности членов Совета директоров и Правления, страхование имущества. В 2013 году Аэрофлот запустил программу комплексного страхования авиапассажиров. В рамках проекта клиентам авиакомпании предоставлена возможность приобрести полис комбинированного страхования авиаперелета. Продукт доступен в офисах продаж на территории Москвы и МО и на веб-сайте авиакомпании.
Правовые риски	Правовые риски делятся на законодательные и геополитические.	
• Законодательные риски	Риски, связанные с изменением правовых норм: <ul style="list-style-type: none"> • изменение валютного регулирования; • изменение налогового законодательства; • изменение правил таможенного оформления и размера взимаемых пошлин; • изменение законодательства об акционерных обществах. 	Аэрофлот тщательно отслеживает изменения в законодательстве, а также активно участвует в работе международных организаций, влияя на развитие нормативно-правовой базы регулирующей деятельность авиаперевозчиков.
• Геополитические (страновые и региональные) риски	Риски, связанные с изменением геополитической ситуации в регионах, которые входят в маршрутную сеть авиаперевозчика.	Авиакомпания придает большое значение анализу специфических страновых рисков, выбирая необходимые меры реагирования по определенным направлениям (приостановление полетов, изменение маршрутов, повышение мер авиационной безопасности, усиление санитарно-эпидемиологического контроля и другие).
Бизнес-риски	Риски, связанные с функционированием и развитием бизнеса, возникающие у всех работающих на рынке компаний.	Управление бизнес-рисками напрямую связано с выбранной стратегией и качеством работы менеджмента Компании.



Риски	Описание	Меры по минимизации
Риски конкуренции	Риски, связанные с деятельностью других игроков на рынке.	<p>По направлениям, входящим в маршрутную сеть Аэрофлота, существует высокая конкуренция среди российских и международных авиакомпаний. Аэрофлот гибко реагирует на рыночные тенденции, предлагая оптимальные цены и качественные услуги. Компания предлагает своим пассажирам наиболее удобные и быстрые стыковки между внутренними и международными рейсами, позволяющие обеспечить минимальное время ожидания для трансферных пассажиров.</p> <p>Аэрофлот развивает сотрудничество в рамках соглашений о код-шеринге с участниками альянса SkyTeam. Это позволяет расширять географию полетов и предлагать пассажирам дополнительные возможности путешествий.</p> <p>Гарантируя высокий уровень безопасности, качественный сервис и широкую сеть маршрутов, а также развивая программу лояльности, Аэрофлот поддерживает на высоком уровне удовлетворенность пассажиров и тем самым обеспечивает долгосрочные конкурентные преимущества Компании.</p>
Риски колебания спроса	Риски, связанные с сезонностью спроса на авиаперевозки	<p>Отрасль авиаперевозок подвержена сезонным колебаниям. Исторически пик активности приходится на периоды отпусков и праздников, когда наблюдается наибольшая загрузка на внутренних и международных направлениях. Расширяя сеть маршрутов в страны всесезонной привлекательности для туристов, Аэрофлот оптимизирует собственную загрузку. Для увеличения загрузки в зимние месяцы Компания проводит различные акции, предлагая билеты по привлекательным тарифам. Кроме того, рейсы Аэрофлота традиционно осуществляются в удобное время вылета и прибытия, что позволяет рассчитывать на качественный пассажиропоток даже в моменты снижения спроса на авиаперевозки.</p>
Репутационные риски	Риски, связанные с ущербом для репутации компании.	<p>Для Компании крайне важна репутация качественного и безопасного перевозчика, надежного делового партнера, поэтому Аэрофлот принимает все необходимые шаги для защиты репутации и бренда. Менеджмент компании постоянно уделяет внимание вопросам анализа и совершенствования сервиса и внедрения новейших технологий обслуживания пассажиров, в т.ч. привлекаются сторонние подрядчики, определяющие лояльность клиентов Компании.</p>
Экологические риски	Риски, связанные с воздействием компании на окружающую среду	<p>Аэрофлот стремится минимизировать вредное воздействие на экологию, пополняя и модернизируя свой парк за счет воздушных судов последних поколений, отличающихся повышенной топливной эффективностью и пониженным уровнем вредных выбросов в атмосферу. В авиакомпании разработано и утверждено руководство по экологическому менеджменту в соответствии с требованиями международных стандартов ISO серии 14000.</p>

ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

В 2013 году чистая прибыль
Группы «Аэрофлот» выросла
на 41,9 % и составила

7 334,7
млн руб.

- Обращение заместителя генерального директора по финансам и управлению сетью и доходами
- Обзор финансовых результатов по МФСО
- Заявление об ответственности руководства за подготовку и утверждение консолидированной финансовой отчетности за 2013 год
- Аудиторское заключение
- Консолидированная финансовая отчетность в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности за 2013 год

ОТЛИЧНЫЙ
РЕЗУЛЬТАТ



6.1. ОБРАЩЕНИЕ ЗАМЕСТИТЕЛЯ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ПО ФИНАНСАМ И УПРАВЛЕНИЮ СЕТЬЮ И ДОХОДАМИ

Уважаемые акционеры!

В 2013 году Группа «Аэрофлот» сделала очередной шаг вперед к достижению целей принятой стратегии. Мы поддерживаем уверенные темпы роста операционных показателей наряду с улучшением финансовых результатов.

Полученные по итогам 2013 года финансовые результаты Группы позволяют нам говорить о сильной позитивной динамике. Выручка Группы «Аэрофлот» выросла на 15,0%, до 290 955,8 млн руб., чему прежде всего способствовало увеличение пассажиропотока на 14,3%. Сохраняя позицию лидера на рынке, повышая операционную эффективность и расширяя масштабы деятельности, Группе «Аэрофлот» удастся удерживать стабильные доходные ставки на предложенный кресло-километр на протяжении нескольких лет.

Показатель EBITDA Группы вырос более чем в 1,5 раза и составил 31 849,1 млн руб. Рентабельность по EBITDA увеличилась с 8,2% в 2012 году до 10,9% в 2013 году, что подтверждает эффективность управления издержками Группы. Чистая прибыль Группы выросла на 41,9% и составила 7 334,7 млн руб. Объем денежных средств от операционной деятельности за 2013 год увеличился на 72,2%, до 28 944,8 млн руб. Группа «Аэрофлот» продолжает обеспечивать стабильную и привлекательную доходность для своих акционеров – в отчетном году базовая прибыль на акцию выросла на 1 руб. и составила 7,6 руб.

В 2013 году Группе удалось укрепить финансовое положение за счет снижения использования заемных средств, поддержания высокого уровня ликвидности, а также реализации взвешенной политики хеджирования. По состоянию на 31 декабря 2013 года объем денежных средств и краткосрочных инвестиций вырос на 24,4%, до 18 932,2 млн руб. Денежный поток от операционной деятельности составил 28 944,8 млн руб.; коэффициент текущей ликвидности зафиксирован на уровне 1,2.

Ключевыми факторами, которые позволили нам добиться высоких финансовых показателей, стали строгий контроль над издержками, повышение производительности труда, оптимизация деятельности дочерних авиакомпаний, развитие маршрутной сети и гибкая ценовая политика.

ПОВЫШЕНИЕ ОПЕРАЦИОННОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ

Группа «Аэрофлот» непрерывно работает над повышением экономической эффективности бизнеса. В 2013 году нам удалось добиться устойчивого снижения удельных операционных расходов благодаря строгому контролю над издержками, эксплуатации молодого и современного парка воздушных судов, повышению топливной эффективности, развитию системы технического обслуживания и ремонта.

Одним из ключевых факторов, способствовавших снижению удельных операционных расходов в 2013 году, была оптимизация расходов на топливо и стабильная топливная эффективность парка воздушных судов Группы. Группа распространила формульное ценообразование на дочерние авиакомпании и расширила количество поставщиков для формирования более конкурентной цены на топливо, а также продолжила активный мониторинг потребления топлива воздушными судами Группы. В 2013 году удельный показатель расходов на топливо на один кресло-километр продолжил снижение и составил 2,28 цента/ккм (2,39 цента/ккм в 2012 году), потребление топлива на один тонно-километр снизилось на 2 грамма и составило 313 грамм/ткм.

Снижению удельных издержек также способствовало повышение производительности труда. В 2013 году показатели эффективности труда увеличились на 9%. Численность работников Группы увеличилась лишь на 6% при росте пассажиропотока на 14,3%, что стало результатом оптимизации структуры и численности персонала и позволяет избежать дублирования производственных ролей. Эти показатели свидетельствуют об эффективности выбранного подхода к управлению трудовыми ресурсами Группы.

Оптимизация расходов на техническое обслуживание и ремонт стала еще одним важным фактором, оказавшим влияние на снижение удельных издержек. Концентрация усилий на расширении спектра услуг по техническому обслуживанию и ремонту для компаний Группы в целях минимизации привлечения услуг сторонних компаний и рост производительности труда привели к снижению удельных трудозатрат на обслуживание ключевых типов воздушных судов в парке Группы «Аэрофлот».

ИНТЕГРАЦИЯ ДОЧЕРНИХ АВИАКОМПАНИЙ

В отчетном периоде Группа продолжила работу по интеграции дочерних авиакомпаний и переходу на мультибрендовую структуру при управлении авиационными активами. Впервые после начала процесса интеграции в 2011 году дочерние авиакомпании были выведены на суммарную операционную безубыточность. Синергетический эффект от интеграции дочерних компаний в структуру Группы способствовал улучшению финансовых показателей Группы. В 2013 году был анонсирован ряд проектов, которые помогут реализовать ключевые задачи стратегии Группы «Аэрофлот» и обеспечить рост в будущем:

- авиакомпания «Аврора», созданная на базе региональных игроков ОАО «Владивосток Авиа» и ОАО «Авиакомпания «Сахалинские Авиатрассы», получит доступ к рынку перспективного Дальневосточного региона с потенциальным пассажиропотоком в шесть миллионов человек;
- решение о создании авиакомпании «Добролет» призвано обеспечить существенную долю формирующегося рынка лоукост-перевозок в России для Группы «Аэрофлот», предоставив пассажирам качественные услуги по перевозке по доступным ценам.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В 2013 году Группа «Аэрофлот» заложила основы для дальнейшего роста на отечественном и международном рынке авиаперевозок, что станет основным фактором успешного достижения целевых ориентиров стратегии Группы в будущем. Мы вложили много усилий в развитие компаний Группы и доказали способность обеспечения эффективного уровня управления издержками, добились значительных успехов в интеграции дочерних авиакомпаний и определили новые потенциальные направления для развития. Безусловно, достижению высоких результатов также способствовала благоприятная макроэкономическая ситуация. Следующий год ставит перед нами новые вызовы и формирует условия, при которых наша задача – обеспечить устойчивое положение Компании на рынке, реализуя существующий потенциал роста при обеспечении достойных результатов деятельности ОАО «Аэрофлот» и Группы в целом.

Заместитель генерального директора
по финансам и управлению сетью и доходами
Шамиль Курмашов



6.2. ОБЗОР ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ ПО МСФО

ОСНОВНЫЕ ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ 2013 ГОДА (МЛН РУБ.)

Показатель	2013	2012	Изм., %
Выручка	290 955,8	253 039,0	15,0
Операционные расходы	271 161,0	241 920,6	12,1
Прибыль от операционной деятельности	19 794,8	11 118,4	78,0
Прибыль до налогообложения	13 703,8	11 119,7	23,2
Расход по налогу на прибыль	6 369,1	5 950,2	7,0
Чистая прибыль за год	7 334,7	5 169,5	41,9
EBITDA	31 849,1	20 873,6	52,6
Рентабельность EBITDA, %	10,9	8,2	2,7 п. п.
EBITDAR	51 026,2	38 504,0	32,5
Рентабельность EBITDAR, %	17,5	15,2	2,3 п. п.
Чистый долг/EBITDA	2,1	3,1	-32,3

Рост основных производственных показателей Группы «Аэрофлот» на 14,0% способствовал увеличению выручки в 2013 году на 15,0% по сравнению с 2012 годом – до 290 955,8 млн руб. (в соответствии со стандартами МСФО). Чистая прибыль Группы «Аэрофлот» составила 7 334,7 млн руб., что на 41,9% выше результата 2012 года. Высокий показатель

чистой прибыли был обеспечен благодаря росту выручки, эффективному контролю над расходами, темп роста которых был ниже темпа роста выручки (+12,1%), а также улучшению операционного результата дочерних авиакомпаний.

ОСНОВНЫЕ ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ АВИАКОМПАНИЙ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» ЗА 2013 ГОД (МЛН РУБ.)*

	ОАО «Аэрофлот»			Суммарно по дочерним авиакомпаниям		
	2013	2012	изм.	2013	2012	изм.
Выручка	221 316	186 471	19%	76 467	66 243	15%
EBITDA	26 938	18 793	+8 145	2 806	-1 999	+4 805
Операционная прибыль	17 280	11 572	+5 708	436	-4 532	+4 968
Чистая прибыль	8 956	7 144	+1 812	-3 352	-5 803	+2 451

* до элиминации внутригрупповых оборотов

Основным положительным итогом 2013 года стал выход дочерних авиакомпаний по суммарному операционному результату на прибыльность. Результаты дочерних авиакомпаний продолжают оказывать давление на чистый результат Группы по прибыли, однако в большинстве своем дочерние авиакомпании Группы существенно сократили убытки.

ВЫРУЧКА

Выручка от пассажирских перевозок составила 85,1% от общей выручки Группы в 2013 году. Доля доходов от перевозок по соглашениям с авиакомпаниями составила 5,8%; на грузовые перевозки пришлось 3,4% доходов.

Выручка от пассажирских перевозок в 2013 году составила 247 767,9 млн руб., что на 18,0% превышает результат 2012 года. Значительное увеличение выручки от пассажирских перевозок связано, главным образом, с ростом объема пассажиропотока. В 2013 году Группой было перевезено 31,4 млн пассажиров, что на 14,3% больше показателя 2012 года.

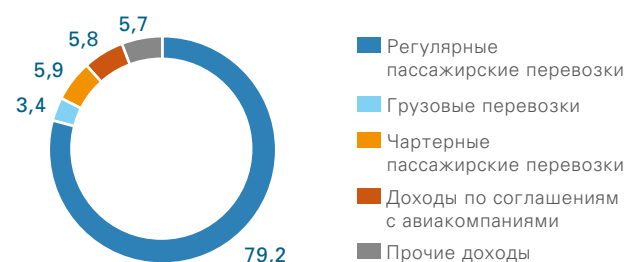
Выручка от грузовых перевозок составила 9 777,8 млн руб., что на 13,5% ниже результата 2012 года, что обусловлено принятым в 2013 году решением об отказе от эксплуатации парка грузовых воздушных судов и обеспечением грузовых перевозок исключительно в багажных отделениях пассажирских самолетов.

Выручка от перевозок по соглашениям с авиакомпаниями составила 16 885,5 млн руб., что на 8,1% выше, чем годом ранее.

ВЫРУЧКА (МЛН РУБ.)

Показатель	2013	2012	Изм., %
Регулярные пассажирские перевозки	230 593,6	194 239,0	18,7
Грузовые перевозки	9 777,8	11 309,9	-13,5
Чартерные пассажирские перевозки	17 174,3	15 778,5	8,8
Доходы по соглашениям с авиакомпаниями	16 885,5	15 625,4	8,1
Прочие доходы	16 524,6	16 086,2	2,7
Итого	290 955,8	253 039,0	15,0

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ВЫРУЧКИ ПО ИСТОЧНИКАМ, %



ОПЕРАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ

Операционные расходы Группы благодаря эффективному контролю росли меньшими темпами (+12,1 %) по сравнению с ростом выручки (+15,0 %).

По итогам 2013 года операционные расходы Группы составили 271 161,0 млн руб., что на 12,1 % (на 29 240,4 млн руб.) выше, чем

в 2012 году. Рост расходов связан преимущественно с увеличением объемов перевозок в 2013 году.

В структуре расходов Группы наибольший удельный вес приходится на расходы на авиационное топливо (29,2 %), услуги по обслуживанию воздушных судов (17,0 %) и расходы на оплату труда (16,7 %).

ОСНОВНЫЕ СТАТЬИ РАСХОДОВ (МЛН РУБ.)

Статьи расходов	2013	2012	Изм., %
Авиационное топливо	79 127,8	71 126,6	11,2
Расходы на оплату труда	45 348,5	38 612,8	17,4
Обслуживание воздушных судов	46 014,6	39 612,8	16,2
Техническое обслуживание воздушных судов	20 374,3	18 142,2	12,3
Коммерческие и маркетинговые расходы	12 808,3	10 993,3	16,5
Расходы по операционной аренде	19 177,1	17 630,4	8,8
Амортизация	10 658,3	8 368,2	27,4
Административные и общехозяйственные расходы	8 662,5	7 933,5	9,2
Расходы по обслуживанию пассажиров	6 814,6	5 514,2	23,6
Услуги связи	5 903,2	4 690,9	25,8
Расходы на продукты для производства бортового питания	4 923,8	2 907,2	69,4
Себестоимость продукции беспошлинной торговли	192,2	1 806,5	-89,4
Таможенные пошлины	1 396,1	1 387,0	0,7
Расходы по страхованию	1 242,4	1 260,1	-1,4
Прочие расходы	8 517,3	11 934,9	-28,6
Итого	271 161,0	241 920,6	12,1

Наибольшие темпы роста в 2013 году приходились на: расходы по обслуживанию пассажиров (+23,6 %), расходы на продукты для производства бортового питания (+69,4 %), услуги связи (+25,8 %), амортизацию (+27,4 %), расходы на оплату труда (+17,4 %) и коммерческие и маркетинговые расходы (+16,5 %). Увеличение данных статей расходов связано с обеспечением роста объемов работ, поддержанием высокого качества предоставляемых услуг и увеличением численности персонала в связи с расширением парка воздушных судов.

EBITDA

Показатель EBITDA Группы вырос в 2013 году более чем в 1,5 раза и составил 31 849,1 млн руб. Рентабельность по EBITDA Группы «Аэрофлот» увеличилась с 8,2 % в 2012 году до 10,9 % в 2013 году, что обусловлено эффективным контролем над издержками Группы, повышением топливной эффективности парка воздушных судов Группы, ростом производительности труда, а также синергетическим эффектом от внедряемой мультибрендовой структуры Группы авиакомпаний «Аэрофлот».

EBITDAR

Показатель EBITDAR Группы также увеличился по итогам 2013 года на 32,5 % и составил 51 026,2 млн руб. Рентабельность по EBITDAR увеличилась с 15,2 % в 2012 году до 17,5 % по итогам 2013 года благодаря оптимизации расходов по обязательствам операционного лизинга авиакомпаний Группы «Аэрофлот» и благоприятным рыночным условиям в отношении лизинговых ставок.

ФИНАНСОВЫЕ ДОХОДЫ И РАСХОДЫ

Финансовые доходы Группы по итогам 2013 года составили 2 685,7 млн руб., снизившись на 48,1 % в сравнении с итогами 2012 года. Разница в результате по сравнению с 2012 годом обусловлена полученной прибылью от курсовых разниц и прочими финансовыми доходами вследствие пересмотра условий договоров финансового лизинга воздушных судов дочерней компании – ОАО «Авиакомпания «Россия» в 2012 году, что представляло собой единоразовые эффекты.

Финансовые расходы составили 8 813,9 млн руб. Увеличение финансовых расходов более чем в 1,5 раза обусловлено полученным убытком от курсовых разниц, возникшим в 2013 году в связи с увеличившейся волатильностью курсов валют.

ФИНАНСОВЫЕ ДОХОДЫ И РАСХОДЫ (МЛН РУБ.)

ФИНАНСОВЫЕ ДОХОДЫ	2013	2012	Изм., %
Прибыль по производным финансовым инструментам	1 812,0	415,0	336,6
Процентные доходы по банковским вкладам и страховым депозитам	542,6	433,1	25,3
Прибыль от продажи инвестиций	331,1	-	-
Прибыль от курсовых разниц	-	2 773,1	-
Прочие финансовые доходы	-	1 553,8	-
Финансовые доходы	2 685,7	5 175,0	-48,1
ФИНАНСОВЫЕ РАСХОДЫ	2013	2012	Изм., %
Убыток от курсовых разниц	3 348,0	-	-
Процентные расходы	3 320,4	3 448,2	-3,7
Убыток по производным финансовым инструментам	1 191,8	349,7	240,8
Убыток от изменения справедливой стоимости производных финансовых инструментов	938,6	1 026,1	-8,5
Убыток от продажи и обесценения инвестиций	-	310,5	-
Прочие финансовые расходы	15,1	49,2	-69,3
Финансовые расходы	8 813,9	5 183,7	70,0

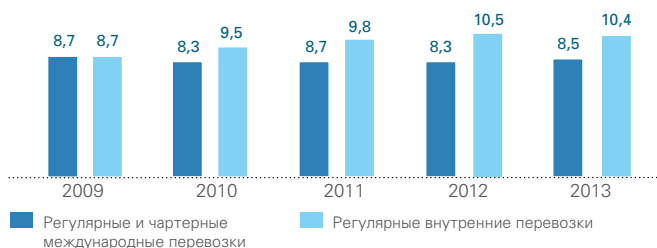


Также значительный эффект на динамику финансовых доходов и расходов оказали результаты по применяемым производным финансовым инструментам (хеджирование цен на авиаГСМ и валютного риска для обеспечения баланса валютной структуры выручки и расходов Группы).

ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ

Чистая прибыль Группы по итогам 2013 года увеличилась на 41,9% и составила 7 334,7 млн руб. Существенное увеличение чистой прибыли Группы по сравнению с 2012 годом способствовало увеличению на 15,2% базовой прибыли на акцию, которая по итогам 2013 года составила 7,6 руб., в то время как в 2012 году показатель составлял 6,6 руб.

ДОХОДНЫЕ СТАВКИ ПО ПАССАЖИРСКИМ ПЕРЕВОЗКАМ, ЦЕНТ/ПКМ



ДЕНЕЖНЫЕ ПОТОКИ

ДЕНЕЖНЫЕ ПОТОКИ ОТ ОПЕРАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Объем денежных средств от операционной деятельности за 2013 год увеличился на 72,2% и составил 28 944,8 млн руб. Суммарная величина денежных потоков за 2013 год, за исключением амортизации и денежных потоков от инвестиционной и финансовой деятельности, увеличилась более чем в 2 раза – с 8 387,3 млн до 18 312,7 млн руб. При этом прибыль до налогообложения за 2013 год увеличилась на 23,2%, до 13 703,8 млн руб. Размер денежных потоков от изменений в оборотном капитале увеличился на 1 190,1 млн руб. и составил 311,8 млн руб. Нереализованная прибыль от курсовых разниц за 2012 год в размере 2 773,1 млн руб. сменилась убытком в размере 3 348,0 млн руб. за счет равномерного ослабления курса рубля по отношению к ряду мировых валют в течение 2013 года (в том числе равномерного снижения курса рубля к доллару с 30,3727 по состоянию на 1 января 2013 года до 32,7292 по состоянию на 31 декабря 2013 года).

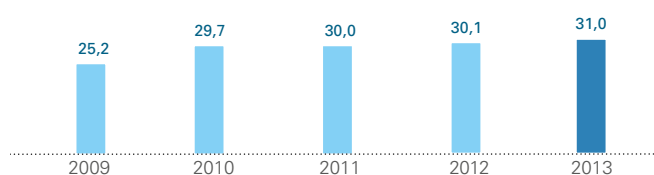
КАПИТАЛЬНЫЕ ЗАТРАТЫ, ПОТОКИ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ ОТ ОПЕРАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И АМОРТИЗАЦИЯ, МЛН РУБ.



ДОХОДНЫЕ СТАВКИ

В 2013 году доходные ставки на международных линиях выросли, в то время как на внутренних линиях они остались практически неизменными. При значительном росте объемов работ удержание и небольшой рост доходных ставок подтверждают эффективность проводимой тарифной политики, наличие разветвленной и привлекательной с точки зрения пассажиров сети маршрутов, позволяющей наращивать транзитные пассажиропотоки.

ДОХОДНЫЕ СТАВКИ ПО ГРУЗОВЫМ ПЕРЕВОЗКАМ, ЦЕНТ/ТКМ



Основные неденежные корректировки по приведению прибыли до налогообложения к потокам денежных средств от операционной деятельности связаны:

- с изменением резервов на 1 936,4 млн руб. преимущественно в результате начисления резерва на затраты по ремонту арендованных воздушных судов перед их возвратом арендодателю в конце срока аренды;
- с увеличением размера амортизации на 27,4% по сравнению с 2012 годом, до 10 658,3 млн руб., преимущественно за счет роста первоначальной стоимости основных средств в 2013 году на 21,3%.

СВОБОДНЫЙ ДЕНЕЖНЫЙ ПОТОК (FREE CASH FLOW)

Величина свободного денежного потока за 2013 год составила 25 346,2 млн руб. Рост по сравнению с 2012 годом составил 40,3% (+7 280,6 млн руб.). Изменение величины произошло в результате увеличения размера денежного потока от операционной деятельности за 2013 год на 12 135,3 млн руб. и снижения размера денежного потока от инвестиционной деятельности с 1 256,1 млн руб. в 2012 году до -3 598,6 млн руб. в 2013 году.

Основными факторами снижения величины денежного потока от инвестиционной деятельности в 2013 году по сравнению с 2012 годом было поступление в 2012 году денежных средств:

- от продажи пакета акций ЗАО «Аэроферст», принадлежавшего ОАО «Аэрофлот», в размере 1 124,2 млн руб.;
- от продажи объектов основных средств на сумму 2 719,9 млн руб. (2013 год: 65,7 млн руб.)
- от возврата предоплат за воздушные суда в размере 9 097,2 млн руб. в связи с поступлением пяти самолетов Airbus A330 и трех самолетов Airbus A321, полученных по договору финансовой аренды (2013 год: 7 783,2 млн руб. в связи с поступлением четырех самолетов Boeing 777, полученных по договору финансовой аренды).

При этом капитальные затраты в 2013 году составили 4 770,2 млн руб., что на 14,7% ниже уровня 2012 года.

ПОТОКИ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ ОТ ОПЕРАЦИОННОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И СВОБОДНЫЙ ДЕНЕЖНЫЙ ПОТОК, МЛН РУБ.

Коэффициент внутреннего финансирования, равный отношению величины денежных потоков от операционной деятельности к капитальным затратам, составил 607,8 %, в то время как в 2012 году данный показатель составлял 300,7 %.

ДЕНЕЖНЫЕ СРЕДСТВА И ИХ ЭКВИВАЛЕНТЫ

Величина денежных средств и их эквивалентов в 2013 году увеличилась на 23,8 %, до 18 659,7 млн руб., в том числе за счет влияния изменения валютных курсов в размере 26,2 млн руб. (в 2012 году показатель составил –54,0 млн руб.).

СОКРАЩЕННЫЙ КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ О ДЕНЕЖНЫХ ПОТОКАХ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» (МЛН РУБ.)

Показатель	2013	2012	Изменение	Изменение, %
Прибыль до налогообложения	13 703,8	11 119,7	2 584,1	23,2
Амортизация	10 658,3	8 368,2	2 290,1	27,4
Изменение резервов	1 831,9	(104,5)	1 936,4	-
(Нереализованная прибыль) / убыток от изменения валютного курса	3 348,0	(2 773,1)	6 121,1	-
Прочие корректировки	3 402,2	5 154,8	(1 752,6)	-34,0
Изменения в оборотном капитале	311,8	(878,3)	1 190,1	-
Денежные средства, ограниченные в использовании	(59,6)	-	(59,6)	-
Налог на прибыль уплаченный/возмещенный нетто	(4 251,6)	(4 077,3)	(174,3)	4,3
Нетто-величина денежных средств от операционной деятельности	28 944,8	16 809,5	12 135,3	72,2
Приобретение основных средств и нематериальных активов	(4 409,6)	(5 194,8)	785,2	-15,1
Приобретение инвестиций	(360,6)	(395,7)	35,1	-8,9
Поступления от продажи инвестиций (в т. ч. инвестиций, учитываемых методом долевого участия)	228,3	768,7	(540,4)	-70,3
Поступления от приобретения/продажи дочерней компании, нетто-величина	-	1 124,2	(1 124,2)	-
Поступления от продажи основных средств	65,7	2 719,9	(2 654,2)	-97,6
Дивиденды полученные	57,6	105,7	(48,1)	-45,5
Предоплаты/возврат предоплат за воздушные суда, нетто	628,8	2 376,3	(1 747,5)	-73,5
Выплата и возврат страховых депозитов по операционной аренде	191,2	(248,2)	439,4	-
Нетто-величина денежных средств, направленных на инвестиционную деятельность	(3 598,6)	1 256,1	(4 854,7)	-
Свободный денежный поток (free cash flow)	25 346,2	18 065,6	7 280,6	40,3
Привлечение заемных средств	6 500,1	18 828,2	(12 328,1)	-65,5
Погашение кредитов и займов	(14 579,2)	(21 887,3)	7 308,1	-33,4
Продажа/(выкуп) собственных акций, нетто	352,6	302,4	50,2	16,6
Выплаты основной суммы долга по финансовой аренде	(9 794,5)	(9 075,2)	(719,3)	7,9
Проценты уплаченные	(2 856,9)	(2 342,0)	(514,9)	22,0
Выплаченные дивиденды	(1 289,3)	(1 934,7)	645,4	-33,4
Прочие потоки по финансовой деятельности	(115,1)	511,7	(626,8)	-
Нетто-величина денежных средств, использованных в/полученных от финансовой деятельности	(21 782,3)	(15 596,9)	(6 185,4)	39,7
Влияние изменений валютных курсов	26,2	(54,0)	80,2	-
Нетто-увеличение/(уменьшение) денежных средств и их эквивалентов	3 590,1	2 414,7	1 175,4	48,7
Денежные средства и их эквиваленты на начало года	15 069,6	12 654,9	2 414,7	19,1
Денежные средства и их эквиваленты на конец года	18 659,7	15 069,6	3 590,1	23,8

АГРЕГИРОВАННЫЙ БАЛАНС (МЛН РУБ.)

	На 31.12.2013	На 31.12.2012	Изменение	Изменение, %
АКТИВЫ				
Денежные средства и краткосрочные инвестиции	18 932,2	15 214,8	3 717,4	24,4
Прочие оборотные активы	62 532,5	55 630,2	6 902,3	12,4
Итого оборотные активы	81 464,7	70 845,0	10 619,7	15,0
Основные средства	88 777,2	73 985,2	14 792,0	20,0



	На 31.12.2013	На 31.12.2012	Изменение	Изменение, %
Прочие внеоборотные активы	38 942,0	44 876,6	-5 934,6	-13,2
Итого внеоборотные активы	127 719,2	118 861,8	8 857,4	7,5
ИТОГО АКТИВЫ	209 183,9	189 706,8	19 477,1	10,3
ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ				
Краткосрочные обязательства	67 970,7	68 216,7	-246,0	-0,4
Долгосрочные обязательства	86 733,2	72 094,7	14 638,5	20,3
Всего собственный капитал	54 480,0	49 395,4	5 084,6	10,3
ИТОГО ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ	209 183,9	189 706,8	19 477,1	10,3

ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ

Величина внеоборотных активов Группы «Аэрофлот» увеличилась в 2013 году на 7,5 % и составила 127 719,2 млн руб. Изменение было связано преимущественно с увеличением статьи «Основные средства» на сумму 14 792,00 млн руб. за счет поступления четырех воздушных судов Boeing 777 на условиях финансового лизинга. Уменьшение статьи «Прочие внеоборотные активы» в основном связано с переводом части активов по производным финансовым инструментам в состав оборотных активов, а также с переводом части предоплат по воздушным судам, поступление которых ожидается в 2014 году, в краткосрочные предоплаты.

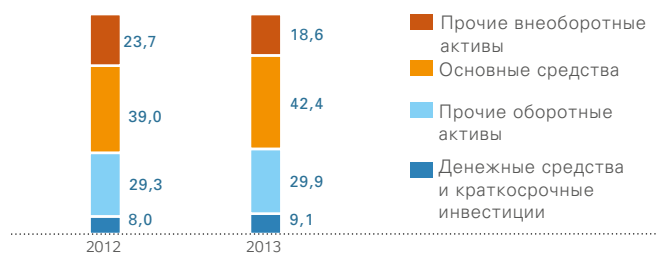
ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ

Величина оборотных активов увеличилась на 15,0 % и составила 81 464,7 млн руб. Основное изменение связано с увеличением следующих статей:

- «Денежные средства и их эквиваленты» – на сумму 3 590,1 млн руб. Статья «Денежные средства и их эквиваленты» выросла за счет увеличения остатков на банковских счетах и открытых депозитов на срок размещения менее 90 дней.
- «Дебиторская задолженность и предоплаты» – на сумму 8 506,9 млн руб. В 2013 году произошел рост дебиторской задолженности по основной деятельности, связанный с увеличением задолженности агентов по пассажирским перевозкам в связи с ростом объемов продаж.

Уменьшение статьи «Активы, предназначенные для продажи» (в составе оборотных активов) на 1 825,2 млн руб. произошло в результате продажи доли ОАО «Аэрофлот» в ЗАО «Аэроферст» в январе 2013 года.

СТРУКТУРА АКТИВОВ, %



СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ

Общая сумма собственного капитала, включая держателей неконтролирующих долей участия, в 2013 году увеличилась на 10,3 % (+5 084,6 млн руб.), до 54 480,0 млн руб.

Наиболее существенное изменение в капитале произошло в связи с ростом нераспределенной прибыли, которая изменилась преимущественно за счет полученной прибыли за 2013 год в размере 8 015,4 млн руб. (прибыль за период, причитающаяся акционерам компании).

Детальная информация по уставному капиталу описана в Примечании 33 к консолидированной финансовой отчетности.

Рентабельность собственного капитала	Ед. изм.	2013	2012	2011	2010	2009
Прибыль за год*	млн руб.	7 334,7	5 169,5	14 438,7	7 688,1	2 722,9
Капитал (ср. значение)*	млн руб.	51 937,7	47 302,2	40 202,9	32 808,5	28 979,4
ROE*	%	14,1	10,9	35,9	23,4	9,4

* включая неконтролирующую долю участия

КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Краткосрочные обязательства в 2013 году снизились на 0,4 % (на 246 млн руб.). Кредиторская задолженность увеличилась на сумму 4 890,1 млн руб., в основном за счет роста объема закупок, задолженности перед персоналом на сумму 1 606,5 млн руб. и обязательств по финансовой аренде на сумму 1 206,1 млн руб. Также возросла величина незаработанной транспортной выручки – на 1 060,7 млн руб., в основном за счет роста объемов продаж в 2013 году. Существенное снижение произошло по краткосрочным кредитам и займам и краткосрочной части долгосрочных кредитов и займов на сумму 9 125,8 млн руб., в основном за счет погашения биржевого облигационного займа в 2013 году.

Уменьшение статьи «Обязательства, предназначенные для продажи» на 775,8 млн руб. произошло в результате продажи доли, принадлежащей ОАО «Аэрофлот» в ЗАО «Аэроферст», в январе 2013 года.

ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Долгосрочные обязательства в 2013 году увеличились на 20,3 % (+14 638,5 млн руб.) и составили 86 733,2 млн руб. Основное изменение произошло за счет роста обязательств по финансовой аренде на 27,5 % (+13 674,9 млн руб.) в связи с поступлением в парк воздушных судов четырех самолетов Boeing 777.

КРЕДИТЫ И ЗАЙМЫ

Кредиты Группы «Аэрофлот» привлечены как по фиксированным, так и по плавающим ставкам. В основном они предназначены для пополнения оборотных средств.

Основное изменение обязательств в 2013 году по кредитам связано с погашением биржевого облигационного займа серий БО-01 и БО-02 общей номинальной суммой 12 000,0 млн руб. и размещением биржевого облигационного займа серии БО-03 номинальной суммой 5 000,0 млн руб. с процентной ставкой 8,3 % годовых.

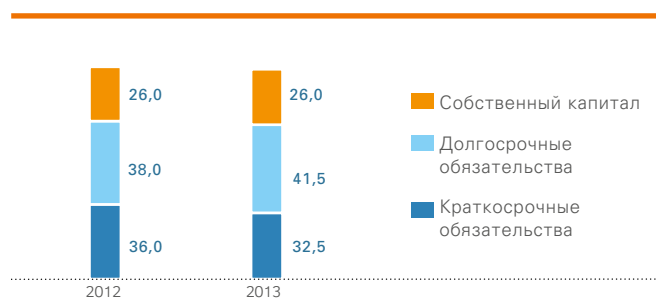
КРЕДИТНЫЙ ПОРТФЕЛЬ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» ПО СОСТОЯНИЮ НА 31 ДЕКАБРЯ 2013 ГОДА (МЛН РУБ.)

Наименование банка	Процентная ставка	Валюта заимствования	Краткосрочные кредиты и займы	Долгосрочные кредиты и займы
Биржевой облигационный заем серии БО-03	8,3 %	Руб.	101,2	5 000,0
ОАО «Банк БФА»	11,9 %, 12,4 %	Руб.	2 530,5	500,0
ОАО «АБ «РОССИЯ»	10,6 %	Руб.	-	1 500,0
Сити Банк	Libor + 3,5 %	Долл. США	791,6	669,1
Сбербанк РФ	11,0 %, 11,5 %	Руб.	604,8	500,0
ОАО «Альфа Банк»	13,0 %	Руб.	1 000,4	-
Прочее	-	Долл. США	-	207,8
Итого	-	-	5 028,5	8 376,9

ЛИКВИДНОСТЬ

Группа сохраняет устойчивый уровень ликвидности. По состоянию на 31 декабря 2013 года денежные средства и краткосрочные инвестиции составляли 18 932,2 млн руб., что на 24,4 % больше, чем по состоянию на 31 декабря 2012 года. Денежный поток от операционной деятельности составил 28 944,8 млн руб., в то время как в 2012 году этот показатель составлял 16 809,5 млн руб. Коэффициент текущей ликвидности по состоянию на 31 декабря 2013 года составил 1,2 (1,0 на 31 декабря 2012 года).

СТРУКТУРА ОБЯЗАТЕЛЬСТВ И СОБСТВЕННОГО КАПИТАЛА, %



6.3. ЗАЯВЛЕНИЕ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ РУКОВОДСТВА ЗА ПОДГОТОВКУ И УТВЕРЖДЕНИЕ КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА 2013 ГОД

Нижеследующее заявление, которое должно рассматриваться совместно с описанием обязанностей аудитора, содержащимся в представленном далее аудиторском заключении, сделано с целью разграничения ответственности аудитора и руководства в отношении консолидированной финансовой отчетности Открытого акционерного общества «Аэрофлот – российские авиалинии» и его дочерних предприятий (далее - «Группа»).

Руководство Группы отвечает за подготовку консолидированной финансовой отчетности, достоверно отражающей во всех существенных аспектах финансовое положение Группы по состоянию на 31 декабря 2013 года, а также финансовые результаты ее деятельности, движение денежных средств и изменения капитала за 2013 год в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности (далее - «МСФО»).

При подготовке консолидированной финансовой отчетности Группы руководство несет ответственность за:

- выбор надлежащих принципов бухгалтерского учета и их последовательное применение;
- применение обоснованных оценок и допущений;
- констатацию соблюдения Группой требований МСФО и раскрытие всех существенных отступлений от требований МСФО в примечаниях к консолидированной финансовой отчетности; и
- подготовку консолидированной финансовой отчетности, исходя из допущения, что Группа будет продолжать свою деятельность в обозримом будущем, за исключением случаев, когда такое допущение неправомерно.

Руководство также несет ответственность за:

- разработку, внедрение и обеспечение функционирования эффективной системы внутреннего контроля на всех предприятиях Группы;
- поддержание системы бухгалтерского учета, позволяющей в любой момент подготовить с достаточной степенью точности информацию о финансовом положении Группы, а также ее финансовых результатах и движении денежных средств, и обеспечивающей соответствие консолидированной финансовой отчетности требованиям МСФО;
- обеспечение соответствия бухгалтерского учета требованиям законодательства и стандартов бухгалтерского учета тех стран, в которых расположены предприятия Группы;
- принятие мер в пределах своей компетенции для обеспечения сохранности активов Группы; и
- предотвращение и выявление фактов мошенничества и прочих злоупотреблений.

Консолидированная финансовая отчетность Группы за 2013 год (представленная на страницах 1-80), была утверждена 12 марта 2014 года и от имени руководства ее подписали

В. Г. Савельев



Генеральный директор

Ш. Р. Курмашов



Заместитель генерального директора
по финансам и управлению сетью и доходами

6.4. АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ



Акционерам и Совету директоров
Открытого акционерного общества «Аэрофлот – российские авиалинии»

Мы провели аудит прилагаемой консолидированной финансовой отчетности Открытого акционерного общества «Аэрофлот – российские авиалинии» и его дочерних компаний (далее – «Группа»), состоящей из консолидированного отчета о финансовом положении по состоянию на 31 декабря 2013 года и консолидированных отчетов о прибыли или убытке, совокупном доходе, изменениях капитала и денежных потоках за 2013 год, а также примечаний, состоящих из краткого обзора основных положений учетной политики и прочей пояснительной информации.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ РУКОВОДСТВА АУДИРУЕМОГО ЛИЦА ЗА КОНСОЛИДИРОВАННУЮ ФИНАНСОВУЮ ОТЧЕТНОСТЬ

Руководство аудируемого лица несет ответственность за составление и достоверность указанной консолидированной финансовой отчетности в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности, и за систему внутреннего контроля, которую руководство считает необходимой для составления консолидированной финансовой отчетности, не содержащей существенных искажений вследствие недобросовестных действий или ошибок.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ АУДИТОРА

Наша ответственность заключается в выражении мнения о достоверности данной консолидированной финансовой отчетности на основе проведенного нами аудита. Мы провели аудит в соответствии с российскими федеральными стандартами аудиторской деятельности и Международными стандартами аудита. Данные стандарты требуют соблюдения применимых этических норм, а также планирования и проведения аудита таким образом, чтобы получить достаточную уверенность в том, что консолидированная финансовая отчетность не содержит существенных искажений.

Аудит включает проведение процедур, направленных на получение аудиторских доказательств, подтверждающих числовые показатели в консолидированной финансовой отчетности и раскрытие в ней информации. Выбор процедур зависит от профессионального суждения аудитора, включая оценку рисков существенного искажения консолидированной финансовой отчетности вследствие недобросовестных действий или ошибок. В процессе оценки этих рисков аудитор рассматривает систему внутреннего контроля за составлением и достоверностью консолидированной финансовой отчетности, чтобы разработать аудиторские процедуры, соответствующие обстоятельствам, но не с целью выражения мнения об эффективности системы внутреннего контроля. Аудит также включает оценку надлежащего характера применяемой учетной политики и обоснованности бухгалтерских оценок, сделанных руководством аудируемого лица, а также оценку представления консолидированной финансовой отчетности в целом.

Мы полагаем, что полученные нами аудиторские доказательства дают достаточные и надлежащие основания для выражения нашего мнения о достоверности данной консолидированной финансовой отчетности.

МНЕНИЕ

По нашему мнению, консолидированная финансовая отчетность отражает достоверно во всех существенных отношениях финансовое положение Группы по состоянию на 31 декабря 2013 года, а также ее финансовые результаты и денежные потоки за 2013 год в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности.

ZAO PricewaterhouseCoopers Audit

12 марта 2014

Москва, Российская Федерация



Н. Г. Тарасова, Директор (квалификационный аттестат № 01-000839),
ЗАО «ПрайсвотерхаусКуперс Аудит»

Аудируемое лицо: Открытое акционерное общество «Аэрофлот – российские авиалинии»

Свидетельство о государственной регистрации № 032.175

выдано Московской регистрационной палатой 21 июня 1994 г.

Свидетельство о внесении записи в ЕГРЮЛ выдано 2 августа 2002 г. за № 1027700092661

Место нахождения аудируемого лица: Российская Федерация, 119002, г. Москва, ул. Арбат, дом 10

Независимый аудитор: ЗАО «ПрайсвотерхаусКуперс Аудит»

Свидетельство о государственной регистрации № 008.890

выдано Московской регистрационной палатой 28 февраля 1992 г.

Свидетельство о внесении записи в ЕГРЮЛ выдано 22 августа 2002 г. за № 1027700148431

Свидетельство о членстве в Саморегулируемой организации аудиторов НП «Аудиторская Палата России» № 870. ОРНЗ в реестре аудиторов и аудиторских организаций - 10201003683



6.5. КОНСОЛИДИРОВАННАЯ ФИНАНСОВАЯ ОТЧЕТНОСТЬ В СООТВЕТСТВИИ С МЕЖДУНАРОДНЫМИ СТАНДАРТАМИ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА 2013 ГОД

КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ О ПРИБЫЛИ ИЛИ УБЫТКЕ ЗА 2013 ГОД (В МИЛЛИОНАХ РУБЛЕЙ, ЕСЛИ НЕ УКАЗАНО ИНОЕ)

	Прим.	2013 г.	2012 г.
Выручка от перевозок	5	257 545,7	221 327,4
Прочая выручка	6	33 410,1	31 711,6
Выручка		290 955,8	253 039,0
Операционные расходы, за исключением расходов на оплату труда и амортизации	7	(212 481,8)	(192 510,2)
Расходы на оплату труда	8	(45 348,5)	(38 612,8)
Амортизация	21, 22	(10 658,3)	(8 368,2)
Прочие операционные расходы и доходы, нетто	9	(2 672,4)	(2 429,4)
Операционные расходы		(271 161,0)	(241 920,6)
Прибыль от операционной деятельности		19 794,8	11 118,4
Финансовые доходы	10	2 685,7	5 175,0
Финансовые расходы	10	(8 813,9)	(5 183,7)
Доля в финансовых результатах ассоциированных предприятий	17	37,2	10,0
Прибыль до налогообложения		13 703,8	11 119,7
Расход по налогу на прибыль	11	(6 369,1)	(5 950,2)
ПРИБЫЛЬ ЗА ГОД		7 334,7	5 169,5
<i>Прибыль/(убыток) за год, причитающаяся:</i>			
Акционерам Компании		8 015,4	6 903,6
Держателям неконтролирующих долей участия		(680,7)	(1 734,1)
ПРИБЫЛЬ ЗА ГОД		7 334,7	5 169,5
Прибыль на акцию - базовая (в рублях на акцию)		7,6	6,6
Прибыль на акцию - разведенная (в рублях на акцию)		7,6	6,5
Средневзвешенное количество акций в обращении (в миллионах штук)		1 054,1	1 044,2
Средневзвешенное количество акций в обращении с учетом разведения (в миллионах штук)		1 054,1	1 054,9

Утверждено 12 марта 2014 года и подписано от имени руководства

В. Г. Савельев



Генеральный директор

Ш. Р. Курмашов



Заместитель генерального директора
по финансам и управлению сетью и доходами

Показатели консолидированного отчета о прибыли или убытке следует рассматривать в совокупности с примечаниями на страницах 132 – 171, которые являются неотъемлемой частью данной консолидированной финансовой отчетности

КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ О СОВОКУПНОМ ДОХОДЕ ЗА 2013 ГОД (В МИЛЛИОНАХ РУБЛЕЙ, ЕСЛИ НЕ УКАЗАНО ИНОЕ)

	Прим.	2013 г.	2012 г.
Прибыль за год		7 334,7	5 169,5
Прочий совокупный (убыток)/доход:			
<i>Статьи, которые впоследствии могут быть расклассифицированы в прибыли и убытки:</i>			
Нетто-величина изменений справедливой стоимости финансовых активов, имеющихся для продажи, перенесенная в состав прибыли за год		164,4	(0,8)
Эффект от пересчета функциональной валюты в валюту представления отчетности		28,3	(54,0)
(Убыток)/прибыль от изменения справедливой стоимости производных финансовых инструментов	24	(1 067,0)	818,9
Отложенный налог в отношении (убытка)/прибыли от изменения справедливой стоимости производных финансовых инструментов	11	1,6	(82,3)
Прочий совокупный (убыток)/доход за год		(872,7)	681,8
ИТОГО СОВОКУПНЫЙ ДОХОД ЗА ГОД		6 462,0	5 851,3
<i>Совокупный доход/(убыток), причитающийся:</i>			
Акционерам Компании		7 142,7	7 585,4
Держателям неконтролирующих долей участия		(680,7)	(1 734,1)
ИТОГО СОВОКУПНЫЙ ДОХОД ЗА ГОД		6 462,0	5 851,3

Показатели консолидированного отчета о совокупном доходе следует рассматривать в совокупности с примечаниями на страницах 132 – 171, которые являются неотъемлемой частью данной консолидированной финансовой отчетности

**КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ О ФИНАНСОВОМ ПОЛОЖЕНИИ ПО СОСТОЯНИЮ НА 31 ДЕКАБРЯ 2013 ГОД
(В МИЛЛИОНАХ РУБЛЕЙ, ЕСЛИ НЕ УКАЗАНО ИНОЕ)**

	Прим.	31 декабря 2013 г.	31 декабря 2012 г.
АКТИВЫ			
Оборотные активы			
Денежные средства и их эквиваленты	12	18 659,7	15 069,6
Краткосрочные финансовые инвестиции		272,5	145,2
Дебиторская задолженность и предоплаты	14	55 690,9	47 184,0
Предоплата по текущему налогу на прибыль		476,1	2 089,5
Страховые депозиты по аренде воздушных судов	13	404,6	247,0
Расходные запчасти и запасы	15	4 927,2	4 284,5
Производные финансовые инструменты	24	1 033,7	-
Активы, предназначенные для продажи	16	-	1 825,2
Итого оборотные активы		81 464,7	70 845,0
Внеоборотные активы			
Отложенные налоговые активы	11	2 173,5	2 905,6
Инвестиции в ассоциированные предприятия	17	122,8	95,8
Долгосрочные финансовые инвестиции	18	6 098,8	6 079,2
Страховые депозиты по аренде воздушных судов	13	1 088,4	1 075,2
Прочие внеоборотные активы	19	5 955,0	8 216,8
Предоплата за воздушные суда	20	12 318,0	13 534,4
Основные средства	21	88 777,2	73 985,2
Нематериальные активы	22	3 349,6	3 301,9
Гудвил	23	6 660,4	6 857,3
Производные финансовые инструменты	24	1 175,5	2 810,4
Итого внеоборотные активы		127 719,2	118 861,8
ИТОГО АКТИВЫ		209 183,9	189 706,8
ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И КАПИТАЛ			
Краткосрочные обязательства			
Производные финансовые инструменты	24	213,5	-
Кредиторская задолженность и начисленные обязательства	25	36 248,6	30 041,9
Незаработанная транспортная выручка		16 334,0	15 273,3
Отложенная выручка по программе премирования пассажиров	26	577,2	357,5
Резервы под обязательства	27	881,2	132,3
Обязательства по финансовой аренде	28	8 687,7	7 481,6
Краткосрочные кредиты и займы и краткосрочная часть долгосрочных кредитов и займов	29	5 028,5	14 154,3
Обязательства, непосредственно связанные с активами, предназначенными для продажи	16	-	775,8
Итого краткосрочные обязательства		67 970,7	68 216,7



	Прим.	31 декабря 2013 г.	31 декабря 2012 г.
Долгосрочные обязательства			
Долгосрочные кредиты и займы	30	8 376,9	7 290,0
Обязательства по финансовой аренде	28	63 347,8	49 672,9
Резервы под обязательства	27	1 655,0	91,9
Отложенные налоговые обязательства	11	1 646,9	2 235,8
Отложенная выручка по программе премирования пассажиров	26	1 862,1	1 372,1
Производные финансовые инструменты	24	4 546,5	4 414,8
Прочие долгосрочные обязательства	31	5 298,0	7 017,2
Итого долгосрочные обязательства		86 733,2	72 094,7
ИТОГО ОБЯЗАТЕЛЬСТВА		154 703,9	140 311,4
Капитал			
Уставный капитал	33	1 358,7	1 358,7
Резерв выкупленных собственных акций		(3 572,6)	(3 934,7)
Накопленная прибыль от продажи собственных акций		1 658,8	1 495,1
Резерв переоценки инвестиций		(10,0)	(12,0)
Резерв накопленных курсовых разниц		(27,7)	(54,0)
Резерв по инструментам хеджирования	24	(383,6)	517,4
Резерв по выплатам на основе акций	39	-	207,5
Нераспределенная прибыль		61 122,0	54 339,3
Капитал, принадлежащий акционерам Компании		60 145,6	53 917,3
Держатели неконтролирующих долей участия		(5 665,6)	(4 521,9)
ИТОГО КАПИТАЛ		54 480,0	49 395,4
ИТОГО ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И КАПИТАЛ		209 183,9	189 706,8

Показатели консолидированного отчета о финансовом положении следует рассматривать в совокупности с примечаниями на страницах 132 – 171, которые являются неотъемлемой частью данной консолидированной финансовой отчетности

**КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ О ДЕНЕЖНЫХ ПОТОКАХ ЗА 2013 ГОД
(В МИЛЛИОНАХ РУБЛЕЙ, ЕСЛИ НЕ УКАЗАНО ИНОЕ)**

	Прим.	2013 г.	2012 г.
Потоки денежных средств от операционной деятельности:			
Прибыль до налогообложения		13 703,8	11 119,7
<i>С корректировкой на:</i>			
Амортизацию	21, 22	10 658,3	8 368,2
Изменение резерва под обесценение дебиторской задолженности и предоплат	14	(833,6)	383,3
Убыток от списания сомнительной задолженности	9	615,5	382,5
Изменение резерва под снижение стоимости некондиционных расходных запчастей и запасов		376,1	(14,5)
Начисление/(восстановление) резерва под обесценение основных средств	21	183,5	(8,4)
Неденежные операции, относящиеся к активам, удерживаемым для продажи		(13,0)	-
Убыток от выбытия основных средств		193,4	288,0
Доход от списания кредиторской задолженности	9	(119,2)	(286,6)
Долю в финансовых результатах ассоциированных предприятий	17	(37,2)	(10,0)
(Прибыль)/убыток от продажи инвестиций и начисление резерва под обесценение инвестиций	10	(331,1)	310,5
Убыток от изменения справедливой стоимости производственных финансовых инструментов	10	938,6	1 026,1
Изменение резервов под обязательства	27	1 639,1	(53,0)
Процентные расходы	10	3 320,4	3 448,2
Убыток/(прибыль) от курсовых разниц	10	3 348,0	(2 773,1)
Списание НДС к возмещению	9	20,4	102,6
Изменение резерва по выплатам на основе акций	39	(33,9)	6,2
Изменение прочих резервов и прочее обесценение активов		192,8	(51,5)
Прочие операционные доходы		(223,4)	(147,4)
Прочие финансовые расходы и доходы, нетто		15,1	(1 504,6)
Прибыль по производным финансовым инструментам, нетто		(620,2)	(65,3)
Дивидендный доход		(49,2)	(112,3)
Убыток от списания гудвила	9	-	1 356,5
Итого потоки денежных средств от операционной деятельности до изменений в оборотном капитале		32 944,2	21 765,1
Изменение дебиторской задолженности и предоплаты		(3 014,6)	(6 718,5)
Изменение расходных запчастей и запасов		(1 018,8)	(1 395,4)
Изменение кредиторской задолженности и начисленных обязательств		4 345,2	7 235,6
Итого потоки денежных средств от операционной деятельности после изменений в оборотном капитале		33 256,0	20 886,8
Денежные средства, ограниченные в использовании	12	(59,6)	-
Налог на прибыль уплаченный		(4 260,3)	(4 757,4)
Налог на прибыль возмещенный		8,7	680,1
Чистая сумма денежных средств от операционной деятельности		28 944,8	16 809,5



	Прим.	2013 г.	2012 г.
Потоки денежных средств от инвестиционной деятельности:			
Поступления от продажи инвестиций		228,3	714,0
Приобретение инвестиций		(360,6)	(395,7)
Поступления от продажи инвестиций в ассоциированные предприятия		-	54,7
Поступления от продажи дочернего предприятия	16	-	1 124,2
Поступления от продажи основных средств		65,7	2 719,9
Приобретение основных средств и нематериальных активов		(4 409,6)	(5 194,8)
Дивиденды полученные		57,6	105,7
Предоплаты за воздушные суда		(7 154,4)	(6 720,9)
Возврат предоплат за воздушные суда		7 783,2	9 097,2
Выплата и возврат страховых депозитов по операционной аренде, нетто		191,2	(248,2)
Чистая сумма денежных средств, (использованных в)/полученных от инвестиционной деятельности		(3 598,6)	1 256,1
Потоки денежных средств от финансовой деятельности:			
Привлечение кредитов и займов		6 500,1	18 828,2
Погашение кредитов и займов		(14 579,2)	(21 887,3)
Выплаты основной суммы долга по финансовой аренде		(9 794,5)	(9 075,2)
Проценты уплаченные		(2 856,9)	(2 342,0)
Поступления от продажи собственных акций		364,7	308,2
Поступление от продажи собственных акций держателям неконтролирующих долей участия		12,3	-
Выкуп собственных акций		(12,1)	(5,8)
Выплаченные дивиденды		(1 289,3)	(1 934,7)
(Выплаты)/поступления от расчетов по производным финансовым инструментам		(127,4)	511,7
Чистая сумма денежных средств, использованных в финансовой деятельности		(21 782,3)	(15 596,9)
Влияние изменений валютных курсов на денежные средства и их эквиваленты		26,2	(54,0)
Нетто-увеличение денежных средств и их эквивалентов		3 590,1	2 414,7
Денежные средства и их эквиваленты на начало года		15 069,6	12 654,9
Денежные средства и их эквиваленты на конец года	12	18 659,7	15 069,6
Неденежные операции в рамках инвестиционной деятельности:			
Основные средства, полученные по финансовой аренде		18 605,4	21 303,8

Показатели консолидированного отчета о денежных потоках следует рассматривать в совокупности с примечаниями на страницах 132 – 171, которые являются неотъемлемой частью данной консолидированной финансовой отчетности

КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ КАПИТАЛА ЗА 2013 ГОД
(В МИЛЛИОНАХ РУБЛЕЙ, ЕСЛИ НЕ УКАЗАНО ИНОЕ)

Прим.	Капитал, принадлежащий акционерам Компании			
	Уставный капитал	Накопленная прибыль от продажи собственных акций за вычетом резерва выкупленных собственных акций	Резерв переоценки инвестиций	Резерв накопленных курсовых разниц
На 1 января 2012 г.	1 358,7	(2 886,7)	(11,2)	-
Прибыль/(убыток) за год	-	-	-	-
Эффект от пересчета функциональной валюты в валюту представления отчетности	-	-	(0,8)	(54,0)
Прибыль от изменения справедливой стоимости производных финансовых инструментов за вычетом отложенного налога	24,11	-	-	-
Итого прочий совокупный доход	-	-	-	-
Итого совокупный доход/(убыток)	-	-	-	-
Выплаты на основе долевых инструментов	-	-	-	-
Поступление собственных акций	-	(5,8)	-	-
Выбытие собственных акций	-	452,9	-	-
Дивиденды объявленные	-	-	-	-
На 31 декабря 2012 г.	1 358,7	(2 439,6)	(12,0)	(54,0)
Прибыль/(убыток) за год	-	-	-	-
Эффект от пересчета функциональной валюты в валюту представления отчетности	-	-	2,0	26,3
Убыток от изменения справедливой стоимости производных финансовых инструментов за вычетом отложенного налога	24,11	-	-	-
Итого прочий совокупный убыток	-	-	-	-
Итого совокупный доход/(убыток)	-	-	-	-
Выбытие дочернего предприятия	16	-	-	-
Выплаты на основе долевых инструментов	-	-	-	-
Поступление собственных акций	-	(12,1)	-	-
Выбытие собственных акций	-	537,9	-	-
Эффект от пересчета функциональной валюты в валюту представления отчетности	-	-	-	-
Продажа акций держателям неконтролирующих долей участия	-	-	-	-
Дивиденды объявленные	-	-	-	-
На 31 декабря 2013 г.	1 358,7	(1 913,8)	(10,0)	(27,7)



Капитал, принадлежащий акционерам Компании					
Резерв по инструмен-там хеджирования	Резерв по выплатам на основе акций	Нераспределенная прибыль	Итого	Держатели неконт-ролирующих долей участия	Итого капитал
(219,2)	345,8	49 331,1	47 918,5	(2 709,4)	45 209,1
-	-	6 903,6	6 903,6	(1 734,1)	5 169,5
-	-	-	(54,8)	-	(54,8)
736,6	-	-	736,6	-	736,6
-	-	-	681,8	-	681,8
-	-	-	7 585,4	(1 734,1)	5 851,3
-	(138,3)	-	(138,3)	-	(138,3)
-	-	-	(5,8)	-	(5,8)
-	-	-	452,9	-	452,9
-	-	(1 895,4)	(1 895,4)	(78,4)	(1 973,8)
517,4	207,5	54 339,3	53 917,3	(4 521,9)	49 395,4
-	-	8 015,4	8 015,4	(680,7)	7 334,7
-	-	-	28,3	-	28,3
(901,0)	-	-	(901,0)	-	(901,0)
-	-	-	(872,7)	-	(872,7)
-	-	-	7 142,7	(680,7)	6 462,0
-	-	-	-	(347,2)	(347,2)
-	(207,5)	-	(207,5)	-	(207,5)
-	-	-	(12,1)	-	(12,1)
-	-	-	537,9	-	537,9
-	-	-	-	(0,2)	(0,2)
-	-	-	-	12,3	12,3
-	-	(1 232,7)	(1 232,7)	(127,9)	(1 360,6)
(383,6)	-	61 122,0	60 145,6	(5 665,6)	54 480,0

Показатели консолидированного отчета об изменениях капитала следует рассматривать в совокупности с примечаниями на страницах 132 – 171, которые являются неотъемлемой частью данной консолидированной финансовой отчетности

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА 2013 ГОД (В МИЛЛИОНАХ РУБЛЕЙ, ЕСЛИ НЕ УКАЗАНО ИНОЕ)

1. ОПИСАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Компания Открытое акционерное общество «Аэрофлот – российские авиалинии» (далее «Компания» или «Аэрофлот») была учреждена постановлением Правительства Российской Федерации как Открытое акционерное общество в 1992 году (далее – «Постановление 1992 года»). В соответствии с Постановлением 1992 года все права и обязанности предприятия «Аэрофлот – Советские Авиалинии» и его структурных подразделений были переданы Компании, в том числе по двухсторонним межправительственным соглашениям и договорам, подписанным с иностранными авиакомпаниями и предприятиями в области гражданской авиации. Указом Президента Российской Федерации от 4 августа 2004 г. № 1009 Компания включена в Перечень стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ.

Основными дочерними предприятиями Компании являются:

Наименование компании	Место юридической регистрации	Основная деятельность	31 декабря 2013 г.	31 декабря 2012 г.
ОАО «Донавиа» (далее – «Донавиа»)	Ростов-на-Дону, РФ	Воздушные перевозки	100,00 %	100,00 %
ОАО «Авиакомпания «Россия» (далее – «АК Россия»)	Санкт-Петербург, РФ	Воздушные перевозки	75 % минус одна акция	75 % минус одна акция
ОАО «Владивосток Авиа» (далее – «Владавиа»)	Приморский край, РФ	Воздушные перевозки	52,16 %	52,16 %
ОАО «Авиакомпания «Аврора» (далее – «АК Аврора»)	Южно-Сахалинск, РФ	Воздушные перевозки	100,00 %	100,00 %
ОАО «Оренбургские авиалинии» (далее – «Оренбургавиа»)	Оренбург, РФ	Воздушные перевозки	100,00 %	100,00 %
ЗАО «Аэрофлот-Карго»	Москва, РФ	Транспортировка грузов	100,00 %	100,00 %
ООО «Добролет» (далее – «Добролет»)	Москва, РФ	Воздушные перевозки	100,00 %	-
ООО «Аэрофлот-Финанс» (далее – «Аэрофлот-Финанс»)	Москва, РФ	Финансовые услуги	100,00 %	100,00 %
ЗАО «Аэромар»	Московская область, РФ	Бортовое питание	51,00 %	51,00 %
ЗАО «Аэроферст» (далее – «Аэроферст»)	Московская область, РФ	Торговля	-	66,67 %
ЗАО «Шеротель»	Московская область, РФ	Гостиничное хозяйство	100,00 %	100,00 %

В октябре 2013 года для осуществления бюджетных воздушных перевозок, в качестве 100 % дочернего предприятия Аэрофлота, был учрежден Добролет. Начало операционной деятельности компании Добролет запланировано на второй квартал 2014 года.

В 2013 году по поручению главы российского правительства была создана АК Аврора на базе двух дальневосточных перевозчиков – ОАО «Сахалинские авиатрассы» и Владавиа. Основная цель авиакомпании – содействие социально-экономическому развитию дальневосточного региона через систему более эффективных и доступных пассажирских перевозок. Маршрутная сеть учитывает транспортные потребности жителей всех субъектов РФ, входящих в состав Дальневосточного федерального округа (далее – «ДФО»). Доля участия Компании в АК Аврора составит не менее 51 % акций. Остальную часть планируется передать правитель-

ственным субъектам РФ в составе ДФО в 2014 году. Проект предполагается развивать в активном взаимодействии с администрациями территорий Дальнего Востока. Важным шагом на этом пути стало Соглашение о взаимодействии при совместном участии в АК Аврора, подписанное 6 ноября 2013 г. между Аэрофлотом и правительством Сахалинской области (далее – «Соглашение по АК Аврора»).

По состоянию на 31 декабря 2013 г. и 31 декабря 2012 г. 51,17 % акций Компании принадлежало Российской Федерации (далее – «РФ») в лице Федерального агентства по управлению государственным имуществом. Головной офис Компании расположен по адресу: 119002, РФ, г. Москва, ул. Арбат, дом 10.

В течение 2013 года Группа продала принадлежащие ей акции Аэроферст и получила доход в размере 338,9 млн руб., который был отражен в составе финансовых доходов за 2013 год (Примечания 10 и 16). По состоянию на 31 декабря 2012 г. активы и обязательства данного предприятия были классифицированы как предназначенные для продажи (Примечание 16).

Основным ассоциированным предприятием Группы является (Примечание 17):

Наименование компании	Место юридической регистрации	Основная деятельность	31 декабря 2013 г.	31 декабря 2012 г.
ЗАО «АэроМАШ – АБ» (далее – «АэроМАШ – АБ»)	Московская область, РФ	Авиационная безопасность	45,00 %	45,00 %



В таблице ниже приведена информация о парке воздушных судов (далее - «ВС») Группы по состоянию на 31 декабря 2013 г. (количество ВС):

Тип воздушного судна	Вид владения	Аэрофлот	Донавиа	АК Россия	Оренбургавиа	Владавиа	АК Аврора	Итого по Группе (в штуках)
Ил-96-300	В собственности	6 ^у	-	-	-	-	-	6
Ан-24	В собственности	-	-	-	-	-	1	1
Ми-8	В собственности	-	-	-	-	3 [#]	-	3
Итого ВС в собственности		6	-	-	-	3	1	10
Аэробус А-319	Финансовая аренда	4	-	9	-	-	-	13
Аэробус А-320	Финансовая аренда	1	-	-	-	-	-	1
Аэробус А-321	Финансовая аренда	21	-	-	-	-	-	21
Аэробус А-330	Финансовая аренда	8	-	-	-	-	-	8
Боинг В-737	Финансовая аренда	-	-	-	-	-	2	2
Боинг В-777	Финансовая аренда	4	-	-	-	-	-	4
Ан-148	Финансовая аренда	-	-	6	-	-	-	6
Ту-204	Финансовая аренда	-	-	-	-	6 [*]	-	6
Итого ВС в финансовой аренде		38	-	15	-	6	2	61
SSJ 100	Операционная аренда	10	-	-	-	-	-	10
Аэробус А-319	Операционная аренда	8	8	7	-	-	3	26
Аэробус А-320	Операционная аренда	51	-	9	-	6 [^]	-	66
Аэробус А-321	Операционная аренда	5	-	-	-	-	-	5
Аэробус А-330	Операционная аренда	14	-	-	-	-	-	14
Боинг В-737	Операционная аренда	3	2	-	21 [#]	-	2	28
Боинг В-767	Операционная аренда	5	-	3	-	-	-	8
Боинг В-777	Операционная аренда	-	-	-	3	-	-	3
MD-11	Операционная аренда	3 [*]	-	-	-	-	-	3
DHC 8 S-300	Операционная аренда	-	-	-	-	-	3	3
DHC 8 S-200	Операционная аренда	-	-	-	-	-	2	2
Итого ВС в операционной аренде		99	10	19	24	6	10	168
Итого парк ВС		143	10	34	24	15	13	239

^у - на 31 декабря 2013 г. три данных ВС не эксплуатируются.

^{*} - на 31 декабря 2013 г. данные ВС не эксплуатируются.

[#] - на 31 декабря 2013 г. одно из данных ВС не эксплуатируется.

[^] - на 31 декабря 2013 г. четыре данных ВС не эксплуатируются.

2. ПРИНЦИПЫ ПОДГОТОВКИ КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ И ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ УЧЕТНОЙ ПОЛИТИКИ

ПРИНЦИПЫ ПОДГОТОВКИ

Консолидированная финансовая отчетность Группы была подготовлена в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности (далее - «МСФО») и в соответствии с федеральным законом от 23 июля 2010 г. № 208-ФЗ «О консолидированной финансовой отчетности». Показатели консолидированной финансовой отчетности выражены в миллионах российских рублей (далее - «млн руб.»), кроме случаев, когда специально указывается иное.

Данная консолидированная финансовая отчетность подготовлена на основе правил учета по первоначальной стоимости приобретения, за исключением финансовых инструментов, первоначальное признание которых осуществляется по справедливой стоимости; имеющих для продажи финансовых активов и финансовых инструментов, оцениваемых по справедливой стоимости, изменения которой отражаются в составе прибыли или убытка, а также производных финансовых инструментов, к которым применены специальные правила учета сделок хеджирования. Принципы учетной политики, использованные при подготовке данной консолидированной финансовой отчетности, представлены ниже. Данные принципы применялись последовательно в отношении всех периодов, представленных в данной консолидированной финансовой отчетности, если не указано иное.

Все значительные дочерние предприятия, прямо или опосредованно контролируемые Группой, включены в настоящую консолидированную финансовую отчетность. Перечень основных дочерних предприятий, входящих в Группу, приводится в Примечании 1.

ФУНКЦИОНАЛЬНАЯ ВАЛЮТА И ВАЛЮТА ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ОТЧЕТНОСТИ

Функциональной валютой каждого из консолидируемых предприятий Группы является валюта основной экономической среды, в которой данное предприятие осуществляет свою деятельность. С 1 января 2007 г. функциональной валютой Компании и ее основных дочерних предприятий является российский рубль (далее - «руб.» или «рубли»), валютой представления консолидированной финансовой отчетности Группы с 1 января 2012 является так же рубль.

КОНСОЛИДАЦИЯ

Дочерние предприятия представляют собой такие объекты инвестиций, включая структурированные предприятия, которые Группа контролирует, так как Группа:

- (i) обладает полномочиями, которые предоставляют ей возможность управлять значимой деятельностью, которая оказывает значительное влияние на доход объекта инвестиций,

(ii) подвергается рискам, связанным с переменным доходом от участия в объекте инвестиций или имеет право на получение такого дохода, и

(iii) имеет возможность использовать свои полномочия в отношении объекта инвестиций с целью оказания влияния на величину дохода инвестора.

При оценке наличия у Группы полномочий в отношении другого предприятия учитывается наличие и влияние реальных прав, включая реальные потенциальные права голоса. Право является реальным, если держатель имеет практическую возможность реализовать это право при принятии решения относительно управления значимой деятельностью объекта инвестиций. Группа может обладать полномочиями в отношении объекта инвестиций, даже если она не имеет большинства прав голоса в объекте инвестиций. В подобных случаях для определения наличия реальных полномочий в отношении объекта инвестиций Группа оценивает размер пакета своих прав голоса по отношению к размеру и степени рассредоточения пакетов других держателей прав голоса.

Права защиты других инвесторов, такие как связанные с внесением коренных изменений в деятельность объекта инвестиций или применяющиеся в исключительных обстоятельствах, не препятствуют возможности Группы контролировать объект инвестиций.

Дочерние предприятия включаются в консолидированную финансовую отчетность, начиная с даты передачи Группе контроля над их операциями (даты приобретения) и исключаются из консолидированной финансовой отчетности, начиная с даты утери контроля.

Дочерние предприятия включаются в консолидированную финансовую отчетность по методу приобретения. Приобретенные идентифицируемые активы, а также обязательства и условные обязательства, полученные при объединении бизнеса, отражаются по справедливой стоимости на дату приобретения независимо от размера неконтролирующей доли участия.

Гудвил определяется путем вычета суммы чистых активов приобретенного предприятия из общей суммы следующих величин: переданного возмещения за приобретенное предприятие, суммы неконтролирующей доли участия в приобретенном предприятии и справедливой стоимости доли участия в капитале приобретенного предприятия, принадлежавшей Группе непосредственно перед датой приобретения. Отрицательная сумма («отрицательный гудвил») признается в составе прибыли или убытка после того как руководство повторно оценит, полностью ли идентифицированы все приобретенные активы, а также принятые обязательства и условные обязательства, и проанализирует правильность их оценки.

Возмещение, переданное за приобретенное предприятие, оценивается по справедливой стоимости переданных активов, выпущенных долевым инструментам и возникших или принятых обязательств, включая справедливую стоимость активов и обязательств, возникших в результате соглашений об условном возмещении, но не включая затраты, связанные с приобретением, такие как оплата консультационных услуг, юридических услуг, услуг по проведению оценки и аналогичных профессиональных услуг. Затраты по сделке, понесенные при выпуске долевого инструмента, вычитаются из суммы капитала; затраты по сделке, понесенные в связи с выпуском долговых ценных бумаг в рамках объединения бизнеса, вычитаются из их балансовой стоимости, а все остальные затраты по сделке, связанные с приобретением, относятся на расходы.

Группа оценивает неконтролирующую долю участия, представляющую собой непосредственную долю участия и дающую держателю право на пропорциональную долю чистых активов в случае ликвидации, индивидуально по каждой операции либо:

а) по справедливой стоимости, либо

б) пропорционально неконтролирующей доле участия в чистых активах приобретенного предприятия.

Операции между дочерними предприятиями Группы, остатки по соответствующим счетам и нерезализованные прибыли по операциям между дочерними предприятиями Группы взаимоисключаются. Нерезализованные убытки также взаимоисключаются, кроме случаев, когда убытки не могут быть возмещены. Компания и ее дочерние предприятия применяют единые принципы учетной политики в соответствии с политикой Группы.

Неконтролирующая доля участия – это часть чистых результатов деятельности и капитала дочернего предприятия, приходящаяся на долю участия в капитале, которой Компания не владеет прямо или косвенно. Неконтролирующая доля участия представляет отдельный компонент капитала Группы.

УЧЕТ СДЕЛОК ПО ПРИОБРЕТЕНИЮ НЕКОНТРОЛИРУЮЩИХ ДОЛЕЙ УЧАСТИЯ

Группа применяет модель экономической единицы для учета операций с владельцами неконтролирующей доли участия. Если имеется какая-либо разница между переданным возмещением и балансовой стоимостью приобретенной неконтролирующей доли участия, она отражается как операция с капиталом непосредственно в капитале. Группа признает разницу между вознаграждением, полученным за продажу неконтролирующей доли участия, и ее балансовой стоимостью как сделку с капиталом в консолидированном отчете об изменении капитала.

ИНВЕСТИЦИИ В АССОЦИИРОВАННЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

Ассоциированные предприятия – это предприятия, на которые Группа оказывает значительное влияние (прямо или косвенно), но не контролирует их; как правило, доля прав голоса в этих предприятиях составляет от 20 % до 50 %. Инвестиции в ассоциированные предприятия учитываются по методу долевого участия и первоначально отражаются по себестоимости. Балансовая стоимость ассоциированных предприятий включает идентифицированный в момент приобретения гудвил за вычетом накопленных убытков от обесценения в случае наличия таковых. Дивиденды, полученные от ассоциированных предприятий, уменьшают балансовую стоимость инвестиций в ассоциированные предприятия. Прочие изменения доли Группы в чистых активах ассоциированных предприятий после приобретения отражаются следующим образом:

- (i) доля Группы в прибылях и убытках ассоциированных предприятий отражается в составе консолидированного отчета о прибыли или убытке за год как доля в финансовых результатах ассоциированных предприятий,
- (ii) доля Группы в прочем совокупном доходе отражается в составе прочего совокупного дохода отдельной строкой,
- (iii) все прочие изменения в доле Группы в балансовой стоимости чистых активов ассоциированных предприятий отражаются в консолидированном отчете о прибыли или убытке в составе доли в финансовых результатах ассоциированных предприятий.

Однако когда доля убытков Группы, связанных с ассоциированным предприятием, равна или превышает ее долю в ассоциированном предприятии, включая любую необеспеченную дебиторскую задолженность, Группа отражает последующие убытки только в том случае, если она приняла на себя обязательства или производила платежи от имени данного ассоциированного предприятия.

Нерезализованные прибыли по операциям между Группой и ее ассоциированными предприятиями взаимоисключаются пропорционально доле Группы в этих ассоциированных предприятиях; нерезализованные убытки также взаимоисключаются, если только они не вызваны обесценением активов ассоциированного предприятия.



ВЫБЫТИЕ ДОЧЕРНИХ ИЛИ АССОЦИИРОВАННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Когда Группа утрачивает контроль или значительное влияние, то сохраняющаяся доля в предприятии переоценивается по справедливой стоимости, а изменения балансовой стоимости отражаются в прибыли или убытке. Справедливая стоимость представляет собой первоначальную балансовую стоимость для целей дальнейшего учета оставшейся доли в ассоциированном предприятии, или финансовом активе. Кроме того, все суммы, ранее признанные в составе прочего совокупного дохода в отношении данного предприятия, учитываются так, как если бы Группа осуществила непосредственное выбытие соответствующих активов или обязательств. Это может означать, что суммы, ранее отраженные в составе прочего совокупного дохода, переносятся в прибыль или убыток.

Если доля участия в ассоциированном предприятии уменьшается, но при этом сохраняется значительное влияние, то только пропорциональная доля сумм, ранее отраженных в составе прочего совокупного дохода, переносится в прибыль или убыток в необходимых случаях.

ГУДВИЛ

Гудвил учитывается по себестоимости за вычетом накопленных убытков от обесценения, при наличии таковых. Тестирование гудвила на обесценение производится Группой раз в год. Гудвил относится на генерирующие единицы (а именно дочерние предприятия Группы). Эти единицы представляют самый низкий уровень, на котором Группа отслеживает гудвил и по своему размеру не превышают операционный сегмент.

При ликвидации деятельности, осуществляемой данной генерирующей единицей, гудвил, ассоциируемый с выбывающей деятельностью, включается в балансовую стоимость деятельности при определении

прибыли или убытков от выбытия и оценивается на основе относительной стоимости выбывшей деятельности и части сохраненной генерирующей единицы.

ПЕРЕСЧЕТ ИНОСТРАННОЙ ВАЛЮТЫ

Денежные активы и обязательства в иностранной валюте пересчитываются в функциональную валюту каждого предприятия по официальному обменному курсу Центрального Банка РФ (далее - «ЦБ РФ») на конец соответствующего отчетного периода. Операции в иностранной валюте учитываются по курсу на дату совершения операции. Положительные и отрицательные курсовые разницы от расчетов по операциям в иностранной валюте и от пересчета денежных активов и обязательств в иностранной валюте в функциональную валюту каждого предприятия по официальному обменному курсу ЦБ РФ на конец года отражаются в консолидированном отчете о прибыли или убытке за год в составе финансовых доходов или расходов. Пересчет по курсу на конец года не проводится в отношении неденежных статей консолидированного отчета о финансовом положении, измеряемых по исторической стоимости. Неденежные статьи, оцениваемые по справедливой стоимости в иностранной валюте, включая инвестиции в долевые инструменты, пересчитываются с использованием обменных курсов, которые действовали на дату оценки справедливой стоимости. Влияние изменения обменных курсов на неденежные статьи, оцениваемые по справедливой стоимости в иностранной валюте, отражается как часть прибыли или убытка от переоценки по справедливой стоимости.

В таблице ниже приводятся официальные обменные курсы доллара США и Евро к рублю использованные для пересчета денежных активов и обязательств в иностранной валюте:

	Официальные обменные курсы	
	рублей за 1 доллар США	рублей за 1 Евро
Средний курс за 2013 г.	31,85	42,31
На 31 декабря 2013 г.	32,73	44,97
Средний курс за 2012 г.	31,09	39,95
На 31 декабря 2012 г.	30,37	40,23

На 12 марта 2014 года официальный обменный курс к доллару США и Евро составил 36,40 рублей за 1 доллар США и 50,47 рублей за 1 Евро.

ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЕ ДЛЯ ПРОДАЖИ

Внеоборотные активы и выбывающие группы (которые могут включать долгосрочные и краткосрочные активы) классифицируются как предназначенные для продажи в случае, если их балансовая стоимость будет в основном возмещена не в процессе обычного использования, а за счет продажи (включая потерю контроля за дочерним предприятием, которому принадлежат активы) в течение 12 месяцев после отчетной даты. Данное условие считается выполненным, если 1) существует высокая вероятность осуществления сделки по продаже; 2) актив или выбывающая группа могут быть проданы в их текущем состоянии; 3) решение о продаже принято руководством, при этом ожидается, что продажа будет отражена как завершенная операция в течение одного года с момента такой классификации и 4) не ожидается значительных изменений плана продажи или его отмены. Внеоборотные активы и выбывающие группы, предназначенные для продажи, отражаются отдельной строкой (активы, предназначенные для продажи) в консолидированном отчете о финансовом положении в составе оборотных активов.

Выбывающая группа представляет собой группу активов (краткосрочных и долгосрочных), подлежащих выбытию, путем продажи или иным способом, вместе как группа в результате одной операции, и обязательства, непосредственно связанные с этими активами, которые будут переданы в результате этой операции.

Гудвил учитывается в составе выбывающей группы в том случае, если выбывающая группа является единицей, генерирующей денежные средства, на которую при приобретении был распределен гудвил.

Внеоборотными активами считаются активы, включающие суммы, которые, как ожидается, будут возмещены или получены в срок свыше 12 месяцев после отчетной даты. Если возникает необходимость в изменении классификации, такое изменение проводится как для краткосрочной, так и для долгосрочной части актива.

Все обязательства, непосредственно связанные с внеоборотными активами или выбывающей группой, предназначенными для продажи, и передаваемые при продаже, подлежат реклассификации и приводятся в консолидированном отчете о финансовом положении отдельной строкой (обязательства, непосредственно связанные с активами, предназначенными для продажи) в составе краткосрочных обязательств.

Внеоборотные активы и выбывающие группы, предназначенные для продажи, оцениваются по балансовой стоимости или справедливой стоимости за вычетом затрат на продажу, в зависимости от того, какая из них меньше.

Предназначенные для продажи основные средства и нематериальные активы не амортизируются. Реклассифицированные долгосрочные финансовые инструменты и отложенные налоги не подлежат списанию до меньшей из сумм балансовой стоимости и справедливой стоимости за вычетом расходов на продажу.

ПРИЗНАНИЕ ВЫРУЧКИ

Выручка оценивается по справедливой стоимости полученного возмещения или возмещения к получению и представляет собой суммы, причитающиеся за товары и услуги, реализуемые в ходе обычной деятельности, за вычетом начисленных на выручку налогов.

Пассажирские перевозки: Выручка от реализации билетов отражается в момент предоставления авиатранспортных услуг. Стоимость проданных и сохраняющих свое действие билетов, еще не использованных на отчетную дату, отражается в консолидированном отчете о финансовом положении Группы отдельной строкой (незаработанной транспортной выручки) в составе краткосрочных обязательств. Сальдо по этому счету сокращается по мере того, как Группа осуществляет предоставление соответствующих авиатранспортных услуг, или при возврате билета пассажиром. Стоимость билетов, которые были проданы, но не будут использованы, признается как выручка от реализации на дату выдачи билетов с учетом анализа исторических данных по продажам. Комиссионные расходы, выплачиваемые агентам по продаже авиабилетов, признаются в качестве коммерческих и маркетинговых расходов в составе операционных расходов в консолидированном отчете о прибыли или убытке в период реализации агентами авиабилетов.

Выручка от пассажирских перевозок включает также выручку по код-шеринговым соглашениям, заключенным Группой с определенными авиакомпаниями, согласно которым Группа и авиакомпании продают места на рейсы друг друга (далее – «Код-шеринговые соглашения»). Выручка от реализации билетов на рейсы других авиакомпаний по Код-шеринговым соглашениям отражается в момент предоставления авиатранспортных услуг и учитывается в сумме чистого дохода в составе выручки от перевозок в консолидированном отчете о прибыли или убытке Группы. Выручка от реализации мест на рейсы Группы другими авиакомпаниями отражается в момент предоставления авиатранспортных услуг в полной сумме в составе выручки от перевозок в консолидированном отчете о прибыли или убытке Группы.

Грузовые перевозки: Выручка от предоставления услуг грузовых авиаперевозок отражается в составе выручки от перевозок в момент предоставления авиатранспортных услуг. Стоимость проданных, но еще не оказанных услуг грузовых авиаперевозок отражается в консолидированном отчете о финансовом положении Группы отдельной строкой (незаработанной транспортной выручки) в составе краткосрочных обязательств.

Бортовое питание: Выручка от бортового питания признается в момент доставки упакованного питания на борт воздушного судна, поскольку это является моментом перехода к покупателям рисков и выгод, связанных с правом собственности.

Прочая выручка: Прочая выручка по двусторонним соглашениям с авиакомпаниями признается по мере возникновения прав на ее получение в соответствии с условиями каждого соглашения. Выручка от сдачи номеров в гостинице Группы признается в момент предоставления услуги. Выручка от реализации товаров признается на момент перехода рисков и выгод, связанных с правом собственности на товары, обычно в момент отгрузки товаров покупателю. Если Группа берет на себя обязанность

доставить товары до определенного места, выручка признается в момент передачи товаров покупателю в пункте назначения. Выручка от оказания услуг признается в том периоде, когда данные услуги были оказаны.

ИНФОРМАЦИЯ ПО СЕГМЕНТАМ

Отчетность по сегментам составляется в соответствии с внутренней отчетностью, представляемой руководителю Группы, принимающему операционные решения. Сегмент подлежит отдельному раскрытию, если его доходы, финансовый результат или активы составляют не менее десяти процентов от общих доходов, общего финансового результата или суммарных активов всех операционных сегментов.

НЕМАТЕРИАЛЬНЫЕ АКТИВЫ

Нематериальные активы Группы, кроме гудвила, имеют конечный срок полезного использования, в основном, включают капитализированное программное обеспечение со сроком полезного использования 5 лет. Нематериальные активы амортизируются линейным методом в течение срока их полезного использования. Приобретенные лицензии на компьютерное программное обеспечение капитализируются в сумме затрат, понесенных на их приобретение и внедрение. В случае обесценения балансовая стоимость нематериальных активов списывается до наибольшей из ценности их использования и справедливой стоимости за вычетом расходов на продажу.

ОСНОВНЫЕ СРЕДСТВА

Основные средства отражаются по себестоимости, за вычетом накопленной амортизации и накопленных убытков от обесценения (там, где это необходимо). Амортизация рассчитывается таким образом, чтобы полностью амортизировать первоначальную стоимость основных средств (за минусом ликвидационной стоимости, где применимо) в течение срока полезной службы указанных основных средств.

(a) Самолетно-моторный парк

- (i) *Собственные ВС и авиационные двигатели* – Парк собственных ВС представлен ВС российского производства, тогда как авиационные двигатели – двигателями как российского, так и иностранного производства. Полный перечень ВС приведен в Примечании 1.
- (ii) *ВС и авиационные двигатели, используемые на условиях финансовой аренды* – В тех случаях, когда основные средства используются на условиях финансовой аренды, предусматривающих, что риски и выгоды от владения имуществом практически полностью переходят к Группе, указанные основные средства учитываются, как если бы они были приобретены в собственность.
- (iii) *Капитализированные затраты на ремонт ВС, используемых на условиях финансовой аренды* – Затраты на осуществление значительных проектов модернизации и реконструкции (в основном модернизация ВС, предусматривающая замену отдельных элементов) капитализируются. Балансовая стоимость заменяемых частей прекращает признаваться в консолидированном отчете о финансовом положении Группы и включается в состав операционных расходов в консолидированном отчете о прибыли или убытке Группы. Капитализированные затраты на техосмотр и крупные проекты модернизации и реконструкции воздушных судов амортизируются с использованием линейного метода в течение периода, заканчивающегося на прогнозируемую дату следующего осмотра, или исходя из предполагаемого срока их полезного использования. Стоимость текущего ремонта и технического обслуживания воздушных судов относится на расходы по мере возникновения соответствующих затрат и включается в состав операционных расходов (техническое обслуживание) в консолидированном отчете о прибыли или убытке Группы.



(iv) *Амортизация самолетно-моторного парка* – Амортизация самолетно-моторного парка, находящегося в собственности или полученного на условиях финансовой аренды, рассчитывается с использованием линейного метода до окончания предполагаемого срока полезной службы или срока аренды, если он более короткий. Амортизация планеров самолетов, двигателей самолетов и интерьера начисляется отдельно в течение соответствующих предполагаемых сроков службы линейным методом.

Различные составляющие самолетно-моторного парка Группы имеют следующие сроки полезной службы:

Планеры самолетов	20-32 лет
Двигатели самолетов	8-10 лет
Интерьеры	5 лет

(v) *Капитализированные неотделимые улучшения ВС, используемых на условиях операционной аренды* – Капитализированные затраты, относящиеся к арендованному воздушному парку, амортизируются в течение наименьшего из двух сроков: срока полезной службы или срока аренды.

(b) *Земля, здания, сооружения и другие основные средства*

Данные основные средства отражаются по первоначальной стоимости, выраженной в историческом долларовом эквиваленте, пересчитанной по курсу на 1 января 2007 г., дату изменения функциональной валюты Компании и ее основных дочерних предприятий с доллара США на рубль. Амортизация начисляется линейным методом на все объекты основных средств из расчета предполагаемого срока их полезной службы, а в случае арендуемого имущества – в течение срока аренды или срока полезного использования, если он более короткий. Сроки полезной службы основных средств Группы составляют от 3 до 50 лет. Земельные участки не амортизируются.

(c) *Незавершенное строительство*

Объекты незавершенного строительства представляют собой затраты, непосредственно связанные со строительством основных средств, включая соответствующие переменные накладные расходы, непосредственно относимые на стоимость строительства, а также стоимость приобретения прочих активов, требующих монтажа либо иной подготовки. Балансовая стоимость объектов незавершенного строительства регулярно пересматривается на предмет необходимости начисления соответствующего резерва под снижение их стоимости.

ПРИБЫЛЬ ИЛИ УБЫТОК ОТ ВЫБЫТИЯ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ

Прибыль или убыток от выбытия объектов основных средств определяется как разница между полученной выручкой от продажи и их балансовой стоимостью и отражается в консолидированном отчете о прибыли или убытке Группы за год в составе операционных расходов.

ФИНАНСОВАЯ АРЕНДА

В тех случаях, когда Группа является арендатором по договору аренды, при которой происходит передача Группе практически всех рисков и выгод, связанных с владением, арендуемые активы капитализируются в составе основных средств на дату начала срока аренды по наименьшей из двух величин: справедливой стоимости арендованных активов и приведенной стоимости минимальных арендных платежей.

Сумма каждого арендного платежа распределяется между уменьшением непогашенного обязательства и затратами на финансирование таким образом, чтобы получилась постоянная периодическая ставка процента по непогашенному остатку обязательства по финансовой аренде. Соответствующие арендные обязательства за вычетом будущих финансовых расходов отражаются отдельной строкой (обязательства по финансовой аренде) в составе краткосрочных и долгосрочных обязательств в консолидированном отчете о финансовом положении Группы. Затраты на выплату процентов в составе арендных платежей отражаются в прибыли или убытке в течение срока аренды по методу эффективной ставки процента. Активы, приобретенные по договорам финансовой аренды,

амортизируются в течение срока их полезного использования или срока аренды, в случае когда он более короткий, если у Группы нет достаточной уверенности в том, что она получит право собственности на этот актив к концу срока аренды.

Таможенные пошлины, стоимость юридических услуг и другие первоначальные прямые расходы увеличивают сумму, отражаемую в составе активов в консолидированном отчете о финансовом положении Группы. Процентная составляющая арендных платежей включена в состав финансовых расходов в консолидированном отчете о прибыли или убытке Группы.

КАПИТАЛИЗАЦИЯ ЗАТРАТ ПО КРЕДИТАМ ИЛИ ЗАЙМАМ

Затраты по кредитам или займам, непосредственно относимые к приобретению, строительству или производству актива, который не учитывается по справедливой стоимости и подготовка которого к использованию по назначению или продаже обязательно требует значительного времени (далее – «актив, отвечающий определенным требованиям»), входят в состав стоимости такого актива, если начало капитализации приходится на 1 января 2009 г. или на последующую дату. Предоплаты за ВС рассматриваются Группой как актив, отвечающий определенным требованиям, в отношении которого производится капитализация затрат по кредитам или займам.

Дата начала капитализации наступает, когда Группа:

- (а) несет расходы, связанные с активом, отвечающим определенным требованиям;
- (б) несет затраты по кредитам или займам;
- (в) предпринимает действия, необходимые для подготовки актива к использованию по назначению или к продаже.

Капитализация затрат по кредитам или займам продолжается до даты, когда завершены практически все работы, необходимые для подготовки актива к использованию или к продаже.

Группа капитализирует затраты по кредитам или займам, по которым она произвела капитальные расходы по активам, отвечающим определенным требованиям. Капитализированные затраты по кредитам или займам рассчитываются на основе средней стоимости финансирования Группы (средневзвешенные процентные расходы применяются к расходам на квалифицируемые активы) за исключением случаев, когда средства заимствованы для приобретения конкретного актива, отвечающего определенным требованиям. Если это происходит, капитализируются фактические затраты, понесенные по этому кредиту или займу в течение периода, за вычетом любого инвестиционного дохода от временного инвестирования этих заемных средств.

ОБЕСЦЕНЕНИЕ ОБЪЕКТОВ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ

На конец каждого отчетного периода руководство определяет наличие признаков обесценения объектов основных средств. Если выявлен любой такой признак, руководство оценивает возмещаемую стоимость, которая определяется как наибольшая из двух величин: справедливой стоимости за вычетом расходов на продажу актива и ценности его использования. Балансовая стоимость актива уменьшается до возмещаемой стоимости. Убыток от обесценения актива отражается в консолидированном отчете о прибыли или убытке Группы за год в составе операционных расходов. Убыток от обесценения актива, признанный в прошлые отчетные периоды, восстанавливается (при необходимости), если произошло изменение расчетных оценок, использованных при определении ценности от использования актива либо его справедливой стоимости за вычетом расходов на продажу.

ОПЕРАЦИОННАЯ АРЕНДА

В случаях, когда Группа является арендатором по договору аренды, не предусматривающему передачу от арендодателя к Группе практически всех рисков и выгод, связанных с владением активом, общая сумма арендных платежей отражается в прибыли или убытке за год линейным методом в течение всего срока аренды. Срок аренды – это не подлежащий досрочному прекращению период, на который арендатор заключил договор об аренде актива, а также дополнительные периоды, на которые арендатор имеет право продлить аренду актива с дополнительной оплатой или без нее, если на начальную дату аренды имеется достаточная уверенность в том, что арендатор реализует такое право.

Расходы, связанные с заключением договоров операционной аренды, включающие таможенные пошлины по импортированным арендованным ВС, признаются в составе внеоборотных активов в момент передачи ВС и амортизируются линейным методом в течение срока действия соглашений аренды. Амортизационные отчисления признаются в составе операционных расходов. Поскольку в соответствии с таможенным законодательством РФ Группа уплачивает таможенные пошлины с рассрочкой, обязательства по уплате таможенных пошлин первоначально признаются по амортизированной стоимости.

Договора операционной аренды содержат требования к состоянию ВС перед возвратом арендодателю. Соответственно, в течение срока операционной аренды Группа создает резерв на ожидаемую сумму расходов по приведению ВС в надлежащее состояние. Оценка ожидаемых расходов производится на основе наиболее надежных данных на момент проведения такой оценки. При этом учитываются условия договоров операционной аренды, возраст и состояние ВС и авиационных двигателей, рыночная стоимость креплений, узлов и агрегатов, подлежащих замене, а также стоимость работ, требуемых при возврате ВС. Данный резерв отражается по дисконтированной стоимости.

СТРАХОВЫЕ ДЕПОЗИТЫ ПО АРЕНДЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Страховые депозиты по аренде ВС представляют собой суммы, уплаченные арендодателям ВС, в соответствии с условиями заключенных договоров аренды воздушных судов. Такие депозиты возвращаются Группе по окончании срока аренды. Страховые депозиты по договорам аренды воздушных судов отдельно представлены в консолидированном отчете о финансовом положении (страховые депозиты по аренде ВС) и отражаются по амортизированной стоимости.

КЛАССИФИКАЦИЯ ФИНАНСОВЫХ АКТИВОВ

Финансовые активы классифицируются по следующим категориям: а) займы и дебиторская задолженность, б) финансовые активы, имеющиеся в наличии для продажи, и в) финансовые активы, оцениваемые по справедливой стоимости, изменения которой отражаются в составе прибыли или убытка, отнесенные к данной категории с момента первоначального признания.

Займы и дебиторская задолженность представляют собой некотируемые производные финансовые активы с фиксированными или определенными платежами, за исключением тех из них, которые Группа намерена продать в ближайшем будущем. Финансовые активы, отвечающие определению займов и дебиторской задолженности, могут быть реклассифицированы, если Группа имеет намерение и возможность удерживать данные финансовые активы в обозримом будущем или вплоть до погашения.

Производные финансовые инструменты, включая валютные и процентные опционы, топливные опционы, а также валютные и процентные свопы, отражаются по справедливой стоимости. Производные инструменты учитываются как активы, если справедливая стоимость данных инструментов является положительной, и как обязательства, если их справедливая стоимость является отрицательной. Изменения справедливой стоимости производных инструментов включаются в прибыль или убыток за год, за исключением инструментов, к которым применены специальные правила

учета хеджирования, изменение справедливой стоимости которых отражается в составе прочего совокупного дохода.

Производные инструменты, встроенные в другие финансовые инструменты, учитываются как отдельные производные инструменты, если их риски и экономические характеристики не находятся в тесной связи с рисками и экономическими характеристиками основного договора.

Все прочие финансовые активы входят в категорию активов, имеющих в наличии для продажи, которая включает инвестиционные ценные бумаги, которые Группа намерена удерживать в течение неопределенного периода времени и которые могут быть проданы в случае необходимости поддержания ликвидности или изменения процентных ставок, обменных курсов валют или котировок ценных бумаг.

КЛАССИФИКАЦИЯ ФИНАНСОВЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ

Финансовые обязательства классифицируются по следующим учетным категориям: а) предназначенные для торговли, включая производные финансовые инструменты, и б) прочие финансовые обязательства. Обязательства, предназначенные для торговли, отражаются по справедливой стоимости, изменения которой отражаются в составе прибыли или убытка за год (как финансовые доходы или финансовые расходы) в том периоде, в котором они возникли. Прочие финансовые обязательства отражаются по амортизированной стоимости.

ФИНАНСОВЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ – ОСНОВНЫЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ

Финансовые инструменты отражаются по справедливой стоимости, себестоимости или амортизированной стоимости в зависимости от их классификации. Ниже представлено описание этих методов оценки.

Справедливая стоимость – это цена, которая может быть получена при продаже актива или уплачена при передаче обязательства при проведении операции на добровольной основе между участниками рынка на дату оценки. Наилучшим подтверждением справедливой стоимости является котируемая цена на активном рынке. Активный рынок – это рынок, на котором операции с активом или обязательством проводятся с достаточной частотой и в достаточном объеме, позволяющем получать информацию об оценках на постоянной основе.

Справедливая стоимость финансовых инструментов, обращающихся на активном рынке, оценивается как сумма, полученная при умножении котируемой цены на отдельный актив или обязательство на их количество, удерживаемое предприятием.

Портфель финансовых производных инструментов или других финансовых активов и обязательств, не обращающихся на активном рынке, оценивается по справедливой стоимости группы финансовых активов и финансовых обязательств на основе цены, которая была бы получена при продаже чистой длинной позиции (то есть актива) за принятие конкретного риска или при передаче чистой короткой позиции (то есть обязательства) за принятие конкретного риска при проведении операции на добровольной основе между участниками рынка на дату оценки в текущих рыночных условиях. Это применимо для активов, отражаемых по справедливой стоимости на многократной основе, если Группа (а) управляет группой финансовых активов и финансовых обязательств на основе чистой подверженности Компании конкретному рыночному риску (или рискам) или кредитному риску конкретного контрагента в соответствии с официальной стратегией Группы по управлению рисками или его инвестиционной стратегией; (б) на данной основе предоставляет информацию о группе активов и обязательств старшему руководящему персоналу предприятия; и (в) рыночные риски, включая длительность подверженности Группы конкретному рыночному риску (или рискам), возникающему в связи с финансовыми активами и финансовыми обязательствами, по существу являются равнозначными.



Методы оценки, такие как модель дисконтированных денежных потоков, а также модели, основанные на данных аналогичных операций, совершаемых на рыночных условиях, или рассмотрение финансовых данных объекта инвестиций используются для определения справедливой стоимости финансовых инструментов, для которых недоступна рыночная информация о цене сделок.

Финансовые инструменты, оцениваемые по справедливой стоимости, анализируются по уровням иерархии справедливой стоимости следующим образом:

- (i) к 1 уровню относятся оценки по котировочным ценам (некорректируемым) на активных рынках для идентичных активов или обязательств,
- (ii) к 2 уровню – полученные с помощью методов оценки, в которых все используемые существенные исходные данные, которые либо прямо (к примеру, цена), либо косвенно (к примеру, рассчитанных на базе цены) являются наблюдаемыми для актива или обязательства, и
- (iii) оценки 3 уровня, которые являются оценками, не основанными исключительно на наблюдаемых рыночных данных (т.е. для оценки требуется значительный объем ненаблюдаемых исходных данных). Переводы с уровня на уровень иерархии справедливой стоимости считаются имевшими место на конец отчетного периода.

Переводы с уровня на уровень иерархии справедливой стоимости считаются имевшими место на конец отчетного периода.

Себестоимость представляет собой сумму уплаченных денежных средств или их эквивалентов, или справедливую стоимость иного возмещения, переданного для приобретения актива на дату покупки, и включает затраты по сделке. Оценка по себестоимости применяется только в отношении инвестиций в долевые инструменты, которые не имеют рыночных котировок и справедливая стоимость которых не может быть надежно оценена, и в отношении производных инструментов, которые привязаны к таким долевым инструментам, не имеющим котировок на открытом рынке, и подлежат погашению такими долевыми инструментами.

Амортизированная стоимость представляет величину, в которой финансовый инструмент был оценен при первоначальном признании, за вычетом выплат в погашение основной суммы долга, уменьшенную или увеличенную на величину начисленных процентов, а для финансовых активов – за вычетом суммы убытков (прямых или путем использования счета оценочного резерва) от обесценения. Начисленные проценты включают амортизацию отложенных при первоначальном признании затрат по сделке, а также любых премий или дисконта от суммы погашения с использованием метода эффективной ставки процента. Нарастающие процентные доходы и нарастающие процентные расходы, включая нарастающий купонный доход и амортизированный дисконт или премию (включая отложенную при предоставлении комиссии, при наличии таковой), не показываются отдельно, а включаются в балансовую стоимость соответствующих статей консолидированного отчета о финансовом положении.

Метод эффективной ставки процента – это метод распределения процентных доходов или процентных расходов в течение соответствующего периода с целью обеспечения постоянной процентной ставки в каждом периоде (эффективной ставки процента) на балансовую стоимость инструмента. Эффективная ставка процента – это ставка, применяемая при точном дисконтировании расчетных будущих денежных платежей или поступлений (не включая будущие кредитные потери) на протяжении ожидаемого времени существования финансового инструмента или, где это уместно, более короткого периода до чистой балансовой стоимости финансового инструмента. Эффективная ставка процента используется для дисконтирования денежных потоков по инструментам с плавающей ставкой до следующей даты изменения процента, за исключением премии

или дисконта, которые отражают кредитный спрэд по плавающей ставке, указанной для данного инструмента, или по другим переменным факторам, которые устанавливаются независимо от рыночного значения. Такие премии или дисконты амортизируются на протяжении всего ожидаемого срока обращения инструмента. Расчет приведенной стоимости включает все вознаграждения и суммы, выплаченные или полученные сторонами по договору, составляющие неотъемлемую часть эффективной ставки процента.

Затраты по сделке являются дополнительными затратами, непосредственно относящимися к приобретению, выпуску или выбытию финансового инструмента. Дополнительные затраты – это затраты, которые не были бы понесены, если бы сделка не состоялась. Затраты по сделке включают вознаграждение и комиссионные, уплаченные агентам и консультантам, сборы, уплачиваемые регулирующим органам и фондовым биржам, а также налоги и сборы, взимаемые при передаче собственности. Затраты по сделке не включают премии или дисконты по долговым обязательствам, затраты на финансирование, внутренние административные расходы или расходы на хранение.

ПЕРВОНАЧАЛЬНОЕ ПРИЗНАНИЕ ФИНАНСОВЫХ ИНСТРУМЕНТОВ

Производные финансовые инструменты, включая финансовые инструменты, к которым применены специальные правила сделок учета хеджирования, первоначально признаются по справедливой стоимости. Все прочие финансовые инструменты первоначально учитываются по справедливой стоимости плюс понесенные затраты по сделке. Наилучшим подтверждением справедливой стоимости при первоначальном признании является цена сделки. Прибыль или убыток учитывается в момент первоначального признания только в том случае, если между справедливой стоимостью и ценой сделки существует разница, которая может быть подтверждена другими наблюдаемыми в данный момент на рынке сделками с аналогичным инструментом или оценочным методом, в котором в качестве входящих переменных используются исключительно наблюдаемые рыночные данные.

Покупка или продажа финансовых активов, передача которых предусматривается в сроки, установленные законодательно или правилами данного рынка (покупка и продажа на стандартных условиях), признаются на дату совершения сделки, т.е. на дату, когда Группа приняла на себя обязательство передать финансовый актив. Все прочие операции по приобретению признаются, когда Компания/Группа становится стороной договора в отношении данного финансового инструмента.

ПРЕКРАЩЕНИЕ ПРИЗНАНИЯ ФИНАНСОВЫХ АКТИВОВ

Группа прекращает признавать финансовые активы, когда:

- (а) эти активы погашены или срок действия прав на денежные потоки, связанные с этими активами, истек, или
- (б) Группа передала права на денежные потоки от финансовых активов или заключила соглашение о передаче, и при этом:
 - (i) также передала по существу, все риски и выгоды, связанные с владением этими активами, или
 - (ii) не передала и не сохранила, по существу, все риски и выгоды, связанные с владением этими активами, но утратила право контроля в отношении данных активов.

Контроль сохраняется, если контрагент не имеет практической возможности продать актив несвязанной третьей стороне весь рассматриваемый актив без необходимости налагать дополнительные ограничения на такую продажу.

ИНВЕСТИЦИИ, ИМЕЮЩИЕСЯ В НАЛИЧИИ ДЛЯ ПРОДАЖИ

Инвестиции, имеющиеся в наличии для продажи, отражаются по справедливой стоимости. Процентный доход по долговым ценным бумагам, имеющимся в наличии для продажи, рассчитывается по методу эффективной ставки процента и отражается в прибыли или убытке за год как финансовый доход. Дивиденды по инвестициям в долевые финансовые инструменты, имеющимся в наличии для продажи, отражаются в прибыли или убытке за год, когда установлено право Группы на получение выплаты и вероятность получения дивидендов является высокой. Прочие изменения справедливой стоимости отражаются на счетах прочего совокупного дохода до момента прекращения признания инвестиции или ее обесценения, когда сумма накопленной прибыли или убытка переносится из состава прочего совокупного дохода в состав финансового дохода в прибыли или убытке за год.

Убытки от обесценения инвестиций, имеющихся в наличии для продажи, отражаются в прибыли или убытке за год в момент их возникновения в результате одного или нескольких событий («событий, приводящих к убытку»), имевших место после первоначального признания данных активов. Значительное или продолжительное снижение справедливой стоимости инвестиций в долевой инструмент ниже их себестоимости является свидетельством обесценения. Сумма накопленного убытка от обесценения – рассчитываемая как разница между ценой приобретения и текущей справедливой стоимостью за вычетом убытка от обесценения, ранее отраженного в прибыли или убытке, – переносится со счета прочего совокупного дохода в состав финансовых расходов в прибыли или убытке за год.

Убытки от обесценения инвестиций в долевые инструменты не восстанавливаются, последующая прибыль отражается в составе прочего совокупного дохода. Если в последующем периоде справедливая стоимость долгового инструмента, классифицированного как имеющийся для продажи, увеличивается, и это увеличение можно объективно связать с событием, случившимся после признания убытка от обесценения в составе прибыли или убытка, то убыток от обесценения восстанавливается в прибыли или убытке текущего периода.

ДЕНЕЖНЫЕ СРЕДСТВА И ИХ ЭКВИВАЛЕНТЫ

Денежные средства и их эквиваленты включают денежные средства в кассе, остатки на банковских счетах до востребования и краткосрочные высоколиквидные инвестиции (включая банковские депозиты), с первоначальным сроком погашения по договору не более трех месяцев, приносящие процентный доход. Денежные средства и их эквиваленты учитываются по амортизированной стоимости, рассчитанной с использованием метода эффективной ставки процента.

Остатки денежных средств с ограничением использования исключаются из состава денежных средств и их эквивалентов для целей составления консолидированного отчета о денежных потоках. Остатки денежных средств с ограничением на обмен или использование для погашения обязательств, действующим в течение как минимум двенадцати месяцев после отчетной даты, включаются в состав прочих внеоборотных активов в консолидированном отчете о финансовом положении Группы.

ЗАЙМЫ ВЫДАННЫЕ И ДЕБИТОРСКАЯ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ

Займы выданные и дебиторская задолженность – это неизменяемые финансовые активы с фиксированным или определяемым доходом, не котируемые на активном рынке. При первоначальном признании каждый займ и статья дебиторской задолженности отражаются по справедливой стоимости и впоследствии учитываются по амортизированной стоимости с использованием метода эффективной процентной ставки. Сомнительная дебиторская задолженность оценивается индивидуально, а убытки от обесценения признаются в составе прочих операционных расходов в консолидированном отчете о прибыли или убытке Группы.

ОБЕСЦЕНЕНИЕ ФИНАНСОВЫХ АКТИВОВ, ОТРАЖАЕМЫХ ПО АМОРТИЗИРОВАННОЙ СТОИМОСТИ

Убытки от обесценения признаются в прибыли или убытке по мере их возникновения в результате одного или более событий («событий, приводящих к убытку»), имевших место после первоначального признания финансового актива и влияющих на величину или сроки расчетных будущих потоков денежных средств, связанных с финансовым активом, которые можно оценить с достаточной степенью надежности. Основными факторами, которые Группа принимает во внимание при рассмотрении вопроса об обесценении финансового актива, являются его просроченный статус и возможность реализации обеспечения, при наличии такового.

Убытки от обесценения всегда признаются путем создания резерва в такой сумме, чтобы привести балансовую стоимость актива к приведенной стоимости ожидаемых потоков денежных средств (которая не включает в себя будущие кредитные убытки, которые еще не были понесены), дисконтированных с использованием первоначальной эффективной ставки процента по данному активу. Расчет приведенной стоимости ожидаемых потоков денежных средств финансового актива, обеспеченного залогом, включает потоки денежных средств, которые могут возникнуть в результате обращения взыскания на предмет залога, за вычетом затрат на получение и продажу обеспечения, независимо от степени вероятности обращения взыскания на предмет залога.

Если в последующем периоде сумма убытка от обесценения снижается и это снижение может быть объективно отнесено к событию, наступившему после признания обесценения (как, например, повышение кредитного рейтинга дебитора), ранее отраженный убыток от обесценения восстанавливается посредством корректировки созданного резерва через прибыль или убыток за год.

Активы, реализация которых невозможна, и в отношении которых завершены все необходимые процедуры с целью полного или частичного возмещения и определена окончательная сумма убытка, списываются за счет сформированного резерва под обесценение. Последующее восстановление ранее списанных сумм начисляется на счет убытков от обесценения в составе прибылей или убытков за год.

Если условия обесцененного финансового актива, отражаемого по амортизированной стоимости, пересматриваются в результате переговоров или изменяются каким-либо иным образом в связи с финансовыми трудностями контрагента, обесценение определяется с использованием первоначальной эффективной ставки процента до пересмотра условий. После этого прекращается признание финансового актива, условия которого были пересмотрены, и признается новый актив по справедливой стоимости, но только если риски и выгоды, связанные с данным активом, значительно изменились. Это, как правило, подтверждается значительной разницей между приведенной стоимостью первоначальных и новых ожидаемых потоков денежных средств.

ПРЕДОПЛАТА

Предоплата отражается в данной консолидированной финансовой отчетности по фактическим затратам за вычетом резерва под обесценение. Предоплата классифицируется как долгосрочная, если ожидаемый срок получения товаров или услуг, относящихся к ней, превышает один год, или если предоплата относится к активу, который будет отражен в учете как долгосрочный при первоначальном признании. Сумма предоплаты за приобретение актива включается в его балансовую стоимость при получении Группой контроля над этим активом и наличии вероятности того, что будущие экономические выгоды, связанные с ним, будут получены Группой. Прочая предоплата списывается на прибыль или убыток при получении услуг, относящихся к ней. Если имеется признак того, что активы, товары или услуги, относящиеся к предоплате, не будут получены, балансовая стоимость предоплаты подлежит списанию, и соответствующий убыток от обесценения отражается в консолидированном отчете о прибыли или убытке Группы за год.



КРЕДИТОРСКАЯ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ ПОСТАВЩИКАМ И ПОДРЯДЧИКАМ И ПРОЧАЯ КРЕДИТОРСКАЯ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ

Торговая кредиторская задолженность начисляется по факту исполнения контрагентом своих договорных обязательств и учитывается по амортизированной стоимости с использованием метода эффективной ставки процента.

КРЕДИТЫ И ЗАЙМЫ

Кредиты и займы первоначально оцениваются по справедливой стоимости и впоследствии отражаются по амортизированной стоимости с использованием метода эффективной ставки процента.

Краткосрочные кредиты и займы включают в себя:

- процентные кредиты и займы со сроком погашения менее одного года;
 - краткосрочную часть долгосрочных процентных кредитов и займов.
- Долгосрочные кредиты и займы включают в себя обязательства со сроком погашения более одного года.

РАСХОДНЫЕ ЗАПЧАСТИ И ЗАПАСЫ

Материально-производственные запасы, в том числе расходные запчасти для воздушных судов, оцениваются по наименьшей из двух величин: фактической себестоимости или чистой стоимости возможной реализации. Фактическая себестоимость запасов определяется методом ФИФО. На устаревшие запасы, которые Группа не планирует использовать в своей деятельности, создается резерв на полную стоимость таких запасов.

НАЛОГ НА ДОБАВЛЕННУЮ СТОИМОСТЬ

Налог на добавленную стоимость («НДС»), относящийся к выручке от продажи товаров или оказания услуг отражается в качестве обязательства перед налоговыми органами на основе метода начисления. В отношении реализации пассажирских билетов, обязательство по НДС признается на дату регистрации пассажиров на рейс. Доходы по внутренним перелетам облагаются НДС по ставке 18%, а международные перелеты – не облагаются НДС. Входящий НДС, подлежащий уплате поставщикам – резидентам РФ, а также НДС, уплаченный на импортированные самолеты и запасные части, может быть возмещен за счет исходящего НДС, при соблюдении определенных ограничений. Возмещение входящего НДС, относящегося к продажам, обычно задерживается на срок до 6 месяцев, а иногда и больший срок из-за требований обязательных налоговых проверок и прочих административных вопросов. Входящий НДС, предъявленный к вычету на дату составления консолидированного отчета о финансовом положении, уменьшает обязательство по уплате исходящего НДС. В текущем периоде входящий НДС, подлежащий возмещению, но не предъявленный к вычету за отчетный период, отражается в консолидированном отчете о финансовом положении как НДС к получению. НДС к получению, в отношении которого не ожидается возмещение в течение двенадцати месяцев с отчетной даты, классифицируется как внеоборотный актив. Если в отношении дебиторской задолженности, признанной сомнительной, был создан резерв, то этот резерв отражается в полном объеме, включая сумму НДС.

ПРОГРАММА ПРЕМИРОВАНИЯ ПАССАЖИРОВ

С 1999 г. Компания запустила программу для часто летающих пассажиров – «Аэрофлот Бонус». Согласно правилам и условиям программы, заработанные бонусные мили позволяют совершить бесплатный перелет или повысить класс обслуживания при условии соответствия дополнительно предусмотренным условиям. В соответствии с разъяснением КРМФО (IFRIC) 13 «Программа лояльности клиентов» признание накопленных, но еще не использованных бонусных миль учитывается в качестве отложенной выручки при условии высокой вероятности их дальнейшего использования. Справедливая стоимость накопленных бонусных миль, заработанная участниками программы «Аэрофлот Бонус» при перелетах на рейсах Группы отражается в качестве краткосрочной и долгосрочной отложенной выручки по программе премирования пассажиров (Примечание 26) в

составе краткосрочных и долгосрочных обязательств в консолидированном отчете о финансовом положении Группы, соответственно. Справедливая стоимость накопленных бонусных миль, накопленных участниками программы «Аэрофлот Бонус» за пользование услугами, предоставленными партнерами данной программы, также как и промо-мили, отражается в качестве прочих начисленных краткосрочных и долгосрочных обязательств по программе премирования пассажиров (Примечания 25 и 31) в составе кредиторской задолженности и начисленных обязательств и прочих долгосрочных обязательств в консолидированном отчете о финансовом положении Группы, соответственно. Выручка отражается в момент предоставления авиатранспортных услуг пассажирам.

ВОЗНАГРАЖДЕНИЯ РАБОТНИКАМ

Начисление заработной платы, взносов в Пенсионный фонд РФ и фонды социального страхования, оплачиваемого ежегодного отпуска и отпуска по болезни, премий, а также неденежных льгот (таких как услуги здравоохранения и т.д.) проводится в том году, когда услуги, определяющие данные виды вознаграждения, были оказаны сотрудниками Группы.

РЕЗЕРВЫ ПОД ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Резерв под обязательство начисляется тогда и только тогда, когда у Группы имеется текущее обязательство (юридическое или вытекающее из практики), возникшее в результате прошлых событий и существует высокая вероятность того, что для урегулирования этого обязательства потребуется отток экономических выгод, а величина обязательства может быть оценена с достаточной степенью надежности. Сумма резервов пересматривается по состоянию на каждую отчетную дату и корректируется для отражения текущего состояния (Примечание 27). Если влияние изменения стоимости денег со временем является значительным, сумма резерва определяется на основании дисконтирования суммы затрат, необходимых для погашения обязательства.

НАЛОГ НА ПРИБЫЛЬ

В данной консолидированной финансовой отчетности отражены расходы по налогу на прибыль в соответствии с требованиями законодательства, с использованием налоговых ставок и законодательных норм, которые действуют или по существу вступили в силу на конец отчетного периода. Расходы или доходы по налогу на прибыль включают текущий и отложенный налоги и отражаются в консолидированном отчете о прибыли или убытке за год, если они не должны быть отражены в составе прочего совокупного дохода или непосредственно в капитале в связи с тем, что относятся к операциям, которые также отражены в этом или другом периоде в составе прочего совокупного дохода или непосредственно в капитале.

Текущий налог на прибыль представляет собой сумму, которая ожидается к уплате налоговыми органами или возмещению налоговыми органами в отношении налогооблагаемой прибыли или убытков за текущий и предшествующие периоды. Налогооблагаемая прибыль или убыток базируются на расчетных показателях, если консолидированная финансовая отчетность утверждается до подачи соответствующих налоговых деклараций. Прочие расходы по налогам, за исключением налога на прибыль, отражаются в составе прочих операционных расходов в консолидированном отчете о прибыли или убытке.

Отложенный налог на прибыль начисляется по методу балансовых обязательств в отношении отложенных налоговых убытков и временных разниц, возникающих между налогооблагаемой базой активов и обязательств и их балансовой стоимостью в консолидированном отчете о финансовом положении. В соответствии с исключением для первоначального признания, отложенный налог не признается в отношении временных разниц, возникающих при первоначальном признании актива или обязательства по операциям, не связанным с объединением бизнеса, если таковые при первоначальном признании не влияют ни на бухгалтерскую, ни на налогооблагаемую прибыль. Отложенные налоговые обязательства не начисляются в отношении временных разниц при пер-

воначальном признании гудвила и в последствии в отношении гудвила, не уменьшающего налогооблагаемую прибыль. Активы и обязательства по отложенному налогу определяются с использованием ставок налога, которые действуют или по существу вступили в силу на конец отчетного периода и которые, как ожидается, будут применяться в период, когда временные разницы или отложенные налоговые убытки, перенесенные на будущие периоды, будут реализованы. Отложенные налоговые активы и обязательства взаимозачитываются только в рамках каждого отдельного предприятия Группы.

Отложенные налоговые активы в отношении вычитаемых временных разниц и отложенных налоговых убытков признаются только в той степени, в какой существует вероятность получения в будущем налогооблагаемой прибыли, против которой могут быть зачтены вычитаемые временные разницы.

Отложенный налог на прибыль не признается в отношении нераспределенной прибыли, полученной после приобретения дочерних предприятий в тех случаях, когда Группа контролирует политику дочернего предприятия в отношении дивидендов и существует вероятность того, что временные разницы не будут зачтены в обозримом будущем посредством дивидендов или иным образом.

НЕОПРЕДЕЛЕННЫЕ НАЛОГОВЫЕ ПОЗИЦИИ

Неопределенные налоговые позиции Группы оцениваются руководством в конце каждого отчетного периода. Обязательства, отражающиеся в отношении позиций по налогу на прибыль, учитываются в тех случаях, когда руководство считает, что вероятность возникновения дополнительных налоговых обязательств, если налоговая позиция Группы будет оспорена налоговыми органами, выше, чем вероятность их отсутствия. Такая оценка производится на основании толкования налогового законодательства, действующего или по существу действующего на конец отчетного периода, а также любых известных постановлений судов или иных решений по подобным вопросам. Обязательства по штрафам, пеням и налогам, за исключением налога на прибыль, отражаются на основе наилучшей оценки руководством расходов, необходимых для урегулирования обязательств на конец отчетного периода.

ПЕНСИОННЫЕ ОТЧИСЛЕНИЯ

Группа производит определенные выплаты сотрудникам в связи с уходом на пенсию. Пенсионные обязательства представляют собой обязательства по пенсионным планам с установленными выплатами. Величина расходов и обязательств по таким планам оценивается методом прогнозируемой условной единицы. В рамках данного метода затраты на пенсионные выплаты отражаются в консолидированном отчете о прибыли или убытке с целью равномерного распределения затрат в течение среднего срока работы сотрудника. Прибыли и убытки, возникающие при изменении актуарных расчетов, сразу относятся на финансовые результаты. Пенсионные обязательства перед работниками, не достигшими пенсионного возраста, рассчитываются на основе минимальных годовых выплат и не учитывают возможное увеличение руководством величины пенсий в будущем. В случае если подобные пенсионные выплаты сотрудникам приходится на период свыше 12 месяцев с отчетной даты, то они дисконтируются; при этом применяется ставка дисконта, определяемая на основе средней ставки доходности по государственным облигациям на отчетную дату.

Группа также является участником пенсионного плана с фиксированными взносами, в соответствии с которым Группа обязуется осуществлять дополнительные пенсионные отчисления в размере определенного процента (20 % в 2014 году) от перечислений, осуществляемых самими сотрудниками – участниками данной программы. Взносы, производимые Группой в отношении участия в пенсионном плане с фиксированными взносами, отражаются как расходы, в том периоде, к которому они относятся. В течение года Группа также производит взносы в государствен-

ный Пенсионный фонд РФ по ставкам, установленным в соответствии с законодательством РФ. Такие взносы относятся на расходы по мере возникновения.

УСТАВНЫЙ КАПИТАЛ

Обыкновенные акции отражаются как капитал. Дополнительные затраты, непосредственно относящиеся к выпуску новых акций или опционов, отражаются в составе капитала как уменьшение (за вычетом налога) суммы, полученной от выпуска. Сумма превышения справедливой стоимости полученных средств над номинальной стоимостью выпущенных акций отражается в капитале как эмиссионный доход.

ВЫПЛАТЫ, ОСНОВАННЫЕ НА АКЦИЯХ

Предоставленное работникам право на получение будущих компенсационных выплат за оказанные услуги в виде долевых инструментов (акций или опционов на акции) Компании оценивается по справедливой стоимости этих инструментов на дату предоставления работникам такого права и признается как расходы на оплату труда с соответствующим увеличением капитала на протяжении периода, необходимого для окончательного перехода безусловного права на данные инструменты.

Впоследствии на каждую отчетную дату производится уточнение оценок для отражения разницы ожидаемого количества инструментов, подлежащих передаче работникам в результате окончательного перехода права на эти инструменты при выполнении работником условий, связанные со стажем работы, а также выполнении нерыночных условий результативности, и фактическим количеством инструментов, права на которые перешли работникам. Эффект от пересмотра первоначальных оценок, если таковой имеется, признается в составе прибыли и убытка в корреспонденции с капиталом Группы.

Выплаты, основанные на акциях, с неопределяющими условиями оцениваются по справедливой стоимости на дату их предоставления, с учетом данных условий; уточнение оценок для отражения фактических результатов впоследствии не производится.

СОБСТВЕННЫЕ АКЦИИ, ВЫКУПЛЕННЫЕ У АКЦИОНЕРОВ

В случае приобретения Компанией или ее дочерними предприятиями акций Компании, уплаченное возмещение, включая любые непосредственно относящиеся к этой операции прямые затраты за вычетом налога на прибыль, вычитается из общей суммы капитала, принадлежащего акционерам Компании до момента погашения, повторного выпуска или продажи этих акций. Собственные акции Компании, выкупленные у акционеров Компании или принадлежащие дочерним предприятиям Компании, отражаются как уменьшение капитала Группы.

Продажа таких акций или повторный выпуск данных акций в обращение не влияет на чистую прибыль за текущий год и отражается как изменение капитала Группы. При последующей продаже или повторном выпуске таких акций в обращение, полученное возмещение, за вычетом любых непосредственно относящихся к сделке дополнительных затрат и соответствующей суммы налога на прибыль, включается в состав капитала, принадлежащего акционерам Компании.

Выплаты Компанией дивидендов своим акционерам отражаются за вычетом дивидендов, относящихся к собственным акциям, выкупленным у акционеров.

ДИВИДЕНДЫ

Дивиденды отражаются в учете как обязательство и вычитаются из суммы капитала Компании в том периоде, в котором они были объявлены и утверждены акционерами Компании на общем собрании.

Размер нераспределенной прибыли Компании, которая по законодательству может быть направлена на распределение между акционерами,



определяется на основе бухгалтерской отчетности Компании, составленной в соответствии с российскими правилами бухгалтерского учета. Данный размер может существенно отличаться от размера прибыли, рассчитанной на основе финансовой отчетности Компании, составленной в соответствии с МСФО.

ПРИБЫЛЬ ИЛИ УБЫТОК НА АКЦИЮ

Прибыль на акцию рассчитывается путем деления прибыли или убытка за период, причитающейся акционерам Компании, на средневзвешенное количество обыкновенных акций, находившихся в обращении в течение указанного периода. При расчете разведенной прибыли на акцию учитываются акции, которые планируется использовать для исполнения опционной программы в случае, когда средняя за данный период рыночная цена обыкновенных акций превышает цену исполнения опционов.

ИЗМЕНЕНИЯ В ПРЕДСТАВЛЕНИИ КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ

Там, где это необходимо, сравнительные данные были скорректированы для приведения в соответствие с представлением результатов текущего года.

ИЗМЕНЕНИЯ В РАСЧЕТНЫХ ОЦЕНКАХ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ СУЖДЕНИЯХ

В 2013 году руководство изменило свою оценку ожидаемого количества бонусных миль, которые не будут использованы участниками программы «Аэрофлот бонус», а также оценку справедливой стоимости бонусной мили, в связи с чем была признана дополнительная выручка в сумме 818,3 млн руб.

3. СУЩЕСТВЕННЫЕ ОЦЕНКИ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ СУЖДЕНИЯ В ПРИМЕНЕНИИ УЧЕТНОЙ ПОЛИТИКИ

Группа производит расчетные оценки и допущения, которые воздействуют на отражаемые в консолидированной финансовой отчетности суммы и на балансовую стоимость активов и обязательств в следующем финансовом году. Расчетные оценки и суждения подвергаются постоянному анализу и основаны на прошлом опыте руководства и других факторах, в том числе на ожиданиях относительно будущих событий, которые считаются обоснованными в сложившихся обстоятельствах. В процессе применения учетной политики руководство также использует профессиональные суждения, за исключением связанных с расчетными оценками. Профессиональные суждения, которые оказывают наиболее значительное влияние на суммы, отраженные в консолидированной финансовой отчетности, и расчетные оценки, которые могут привести к необходимости существенной корректировки балансовой стоимости активов и обязательств в течение следующего финансового года, включают следующие:

СРОКИ ПОЛЕЗНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ И ОСТАТОЧНАЯ СТОИМОСТЬ ОБЪЕКТОВ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ

Оценка сроков полезного использования объектов основных средств, а также их остаточной стоимости являются предметом профессионального суждения руководства, основанного на опыте использования аналогичных активов. При определении сроков полезного использования и остаточной стоимости активов руководство принимает во внимание следующие факторы: характер ожидаемого использования, оценку технологического устаревания и физический износ. Изменение каждого из названных условий или оценок может повлечь корректировку будущих расходов на амортизацию.

СТОИМОСТЬ БИЛЕТОВ, КОТОРЫЕ БЫЛИ ПРОДАНЫ, НО НЕ БУДУТ ИСПОЛЬЗОВАНЫ

Стоимость билетов, которые были проданы, но не будут использованы, признается как выручка от реализации на дату выдачи билетов с учетом анализа исторических данных по продажам. Оценка вероятности того, что билеты не будут использованы, является предметом профессионального суждения руководства. Изменение данных оценок может повлечь

корректировку значения выручки в консолидированном отчете о прибыли или убытке (Примечание 5) и незаработанной транспортной выручки в консолидированном отчете о финансовом положении.

ПРОГРАММА ПРЕМИРОВАНИЯ ПАССАЖИРОВ

По состоянию на отчетную дату Группа производит оценку и признает обязательства по бонусным милям, накопленным участниками программы «Аэрофлот Бонус» (Примечание 2). Оценка производится на основе статистической информации, доступной Группе, и отражает ожидаемое количество бонусных миль, которые будут использованы после отчетной даты, умноженное на их справедливую стоимость. Оценка справедливой стоимости бонусной мили, а также ожидания руководства в отношении количества бонусных миль, которые будут использованы участниками данной программы, являются предметом профессионального суждения руководства. Изменение данных оценок может повлечь корректировку отложенной выручки по программе премирования пассажиров в консолидированном отчете о финансовом положении (Примечание 26) и корректировку значения выручки в консолидированном отчете о прибыли или убытке (Примечание 5).

СОБЛЮДЕНИЕ НАЛОГОВОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Соблюдение налогового законодательства, в особенности в РФ, в значительной мере зависит от его интерпретации и может быть оспорено налоговыми органами. Руководство создает резерв на основе наилучших оценок возможных дополнительных начислений налоговых платежей и связанных с ними пеней и штрафов, которые Группе необходимо будет выплатить в том случае, если налоговые органы оспорят соблюдение Группой налогового законодательства (Примечание 42).

КЛАССИФИКАЦИЯ ДОГОВОРОВ АРЕНДЫ НА ФИНАНСОВУЮ И ОПЕРАЦИОННУЮ АРЕНДУ

Руководство применяет профессиональное суждение в части классификации договоров аренды воздушных судов на договора финансовой и операционной аренды, а именно все ли значительные риски и выгоды, связанные с владением активом переходят к Группе в соответствии с договором и, в частности, чтобы определить, какие риски и выгоды являются существенными и что относится к значительным рискам и выгодам. Изменение данных оценок может повлечь применение принципиально различного подхода к учету воздушного судна.

РАСЧЕТНОЕ ОБЕСЦЕНЕНИЕ ГУДВИЛА

Группа проводит тестирование гудвила на обесценение не реже одного раза в год. Возмещаемая стоимость генерирующих единиц определяется на основании расчета стоимости от ее использования. Данные расчеты требуют применения оценок, более подробно описанных в Примечании 23.

ПРИЗНАНИЕ ОТЛОЖЕННОГО НАЛОГОВОГО АКТИВА

Признанный отложенный налоговый актив представляет собой сумму налога на прибыль, которая может быть зачтена против будущих налогов на прибыль, и отражается в консолидированном отчете о финансовом положении. Отложенный налоговый актив признается только в том случае, если использование соответствующего налогового вычета является высоковероятным. Определение будущей налогооблагаемой прибыли и суммы налоговых вычетов, вероятных к зачету в будущем, основано на среднесрочном бизнес-плане, подготовленном руководством, и результатах его экстраполяции на будущее. Бизнес-план основан на ожиданиях руководства, которые считаются обоснованными в данных обстоятельствах.

4. ПРИМЕНЕНИЕ НОВЫХ И/ИЛИ ПЕРЕСМОТРЕННЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ СТАНДАРТОВ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ И РАЗЪЯСНЕНИЙ К НИМ

Перечисленные ниже новые стандарты и разъяснения, применимые к деятельности Группы, стали обязательными для Группы с 1 января 2013 года:

МСФО (IFRS) 10 «Консолидированная финансовая отчетность» (выпущен в мае 2011 года и вступает в силу для годовых периодов, начинающихся 1 января 2013 года или после этой даты) заменяет все положения по вопросам контроля и консолидации, приведенные в МСФО (IAS) 27 «Консолидированная и отдельная финансовая отчетность» и Разъяснении ПКР (SIC) 12 «Консолидация предприятия специального назначения». МСФО (IFRS) 10 вносит изменения в определение контроля на основе применения одинаковых критериев ко всем предприятиям. Определение подкреплено подробным руководством по практическому применению. Данный стандарт не оказал существенного воздействия на консолидированную финансовую отчетность Группы.

МСФО (IFRS) 12 «Раскрытие информации об участии в других предприятиях» (выпущен в мае 2011 года и вступает в силу для годовых периодов, начинающихся 1 января 2013 года или после этой даты) применяется к предприятиям, у которых есть доли участия в дочерних, ассоциированных предприятиях, совместной деятельности или неконсолидируемых структурированных предприятиях. Стандарт замещает требования к раскрытию информации, которые в настоящее время предусматриваются в МСФО (IAS) 28 «Инвестиции в ассоциированные предприятия». МСФО (IFRS) 12 требует раскрытия информации, которая поможет пользователям отчетности оценить характер, риски и финансовые последствия, связанные с долями участия в дочерних и ассоциированных предприятиях, соглашениях о совместной деятельности и неконсолидируемых структурированных предприятиях. Для соответствия новым требованиям предприятия должны раскрывать следующее: существенные суждения и допущения при определении контроля, совместного контроля или значительного влияния на другие предприятия, развернутые раскрытия в отношении неконтролирующей доли участия в деятельности и в денежных потоках группы, обобщенную информацию о дочерних предприятиях с существенными неконтролирующими долями участия и детальное раскрытие информации в отношении долей в неконсолидируемых структурированных предприятиях. Данный стандарт привел к раскрытию дополнительной информации в настоящей консолидированной финансовой отчетности Группы в отношении неконтролируемых долей участия (Примечание 32).

Поправки к МСФО (IAS) 1 «Представление финансовой отчетности» (выпущены в июне 2011 и вступают в силу для годовых периодов, начинающихся с 1 июля 2012 года или после этой даты), вносят изменения в раскрытие статей, представленных в составе прочего совокупного дохода. Согласно данным поправкам предприятия обязаны подразделять статьи, представленные в составе прочего совокупного дохода, на две категории, исходя из того, могут ли эти статьи быть реклассифицированы в прибыль и убыток в будущем. Предложенное в МСФО (IAS) 1 название отчета теперь изменено на «Отчет о прибыли или убытке и прочем совокупном доходе». Внесение поправок в стандарт привело к изменениям в представлении консолидированной финансовой отчетности Группы, но при этом не оказало воздействия на оценку операций и остатков.

«Раскрытия – Взаимозачет финансовых активов и финансовых обязательств» – Поправки к МСФО (IFRS) 7 (выпущены в декабре 2011 года и вступают в силу для годовых периодов, начинающихся 1 января 2013 года или после этой даты). Данная поправка требует раскрытия, которое позволит пользователям консолидированной финансовой отчетности предприятия оценить воздействие или потенциальное воздействие соглашений о взаимозачете, включая права на зачет. Влияние поправки к МСФО (IAS) 7 на показатели консолидированной финансовой отчетности Группы не является существенным.

Поправки к Руководству по переходным положениям к МСФО (IFRS) 10, МСФО (IFRS) 11 и МСФО (IFRS) 12 (выпущены в июне 2012 года и вступают в силу для годовых периодов, начинающихся 1 января 2013 года). Данные поправки содержат разъяснения по руководству по переходным положениям в МСФО (IFRS) 10 «Консолидированная финансовая отчетность». Предприятия, переходящие на МСФО (IFRS) 10, должны оценить контроль на первый день того годового периода, в котором был принят МСФО (IFRS) 10, и, если решение о выполнении консолидации по МСФО (IFRS) 10 отличается от решения по МСФО (IAS) 27 и ПКР (SIC) 12, то данные предыдущего сравнительного периода (т.е. 2012 года) подлежат пересмотру, за исключением случаев, когда это практически невозможно. Эти поправки также предоставляют дополнительное освобождение на время периода перехода на МСФО (IFRS) 10, МСФО (IFRS) 11 «Совместная деятельность» и МСФО (IFRS) 12 «Раскрытие информации о долях участия в других предприятиях» путем ограничения требований по предоставлению скорректированных сравнительных данных только за предыдущий сравнительный период. Кроме того, в результате внесения поправок отменено требование о представлении сравнительных данных в рамках раскрытия информации, относящейся к неконсолидированным структурируемым предприятиям для периодов, предшествовавших первому применению МСФО (IFRS) 12. Влияние поправки к Руководству по переходным положениям к МСФО (IFRS) 10, МСФО (IFRS) 11 и МСФО (IFRS) 12 на показатели консолидированной финансовой отчетности Группы не является существенным.

МСФО (IFRS) 13 «Оценка справедливой стоимости» (выпущен в мае 2011 года и вступает в силу для годовых периодов, начинающихся с 1 января 2013 года или после этой даты) обеспечивает улучшение сопоставимости и уменьшение сложности путем введения пересмотренного определения справедливой стоимости, а также применения единых для МСФО требований по раскрытию информации и источников оценки справедливой стоимости. Влияние МСФО (IAS) 13 на показатели консолидированной финансовой отчетности Группы не является существенным. Данный стандарт привел к раскрытию дополнительной информации в настоящей консолидированной финансовой отчетности Группы в отношении оценки справедливой стоимости.

Пересмотренный МСФО (IAS) 19 «Вознаграждения работникам» (выпущен в июне 2011 года и вступает в силу для годовых периодов, начинающихся 1 января 2013 года или после этой даты) вносит значительные изменения в порядок признания и оценки расходов по пенсионному плану с установленными выплатами и выходных пособий, а также значительно меняет требования к раскрытию информации обо всех видах вознаграждений работникам. Данный стандарт требует признания всех изменений в чистых обязательствах (активах) по пенсионному плану с установленными выплатами в момент их возникновения следующим образом: (i) стоимость услуг и чистый процентный доход отражаются в прибыли или убытке; а (ii) переоценка – в прочем совокупном доходе. Группа отражает накопленную сумму переоценки в составе нераспределенной прибыли в капитале. Влияние пересмотренного МСФО (IAS) 19 на показатели консолидированной финансовой отчетности Группы не является существенным.

Усовершенствования Международных стандартов финансовой отчетности (выпущены в мае 2012 года и вступают в силу для годовых периодов, начинающихся 1 января 2013 года). Усовершенствования представляют собой изменения в пяти стандартах. Пересмотренный МСФО 1 (i) уточняет, что предприятие, возобновляющее подготовку финансовой отчетности по МСФО, может или повторно применить МСФО (IFRS) 1, или применить все МСФО ретроспективно, как если бы она не прекращала их применение, и (ii) добавляет исключение из ретроспективного применения МСФО (IAS) 23 «Затраты по займам» для предприятий, впервые составляющих отчетность по МСФО. Пересмотренный МСФО (IAS) 1 уточняет, что представлять примечания к финансовой отчетности для обоснования третьего бухгалтерского баланса, представленного на начало предыдущего периода необязательно в тех случаях, когда он представляется в связи со значительным воздействием ретроспектив-



ного пересчета, изменений в учетной политике или реклассификации для целей представления финансовой отчетности, при этом примечания необходимы в тех случаях, когда предприятие на добровольной основе представляет дополнительную сравнительную отчетность. Пересмотренный МСФО (IAS) 16 разъясняет, что запасные части, сервисное оборудование классифицируются в составе основных средств, а не в составе запасов, если оно соответствует определению основных средств. Требование об учете запасных частей и сервисного оборудования как основных средств в случае если они используются впоследствии в связи с основными средствами, было исключено, в связи с тем, что оно было слишком ограничительным по сравнению с определением основных средств. Пересмотренный МСФО (IAS) 32 разъясняет, что определенные налоговые последствия распределения средств собственникам должны отражаться в отчете о прибыли или убытке, как это всегда требовалось в соответствии с МСФО (IAS) 12.

Требования пересмотренного МСФО (IAS) 34 были приведены в соответствие в соответствии с МСФО (IFRS) 8. В МСФО (IAS) 34 указывается, что оценка общей суммы активов и обязательств для операционного сегмента необходима только в тех случаях, когда такая информация регулярно предоставляется руководителю, принимающему операционные решения, и также имело место значительное изменение в оценках с момента подготовки последней годовой консолидированной финансовой отчетности. Данные измененные стандарты не оказали существенного воздействия на консолидированную финансовую отчетность Группы.

Другие новые или пересмотренные стандарты не оказали воздействия на данную консолидированную финансовую отчетность.

НОВЫЕ СТАНДАРТЫ И ИНТЕРПРЕТАЦИИ

Следующий стандарт, применимый к деятельности Группы, является обязательным для годовых периодов Группы, начинающихся 1 января 2014 года или после этой даты, и который Группа приняла досрочно.

Поправки к МСФО (IAS) 36 – «Раскрытие информации о возмещаемой сумме для нефинансовых активов» (выпущены в мае 2013 года и вступают силу для годовых периодов, начинающихся 1 января 2014 года; досрочное применение разрешается в случае, если МСФО (IFRS) 13 применяется в отношении того же учетного и сравнительного периода). Данные поправки отменяют требование о раскрытии информации о возмещаемой стоимости, если единица, генерирующая денежные средства, включает гудвил или нематериальные активы с неопределенным сроком полезного использования, и при этом отсутствует обесценение. Данные поправки не оказали существенного воздействия на консолидированную финансовую отчетность Группы (Примечание 23).

Опубликован ряд новых стандартов и разъяснений, применимых к деятельности Группы, которые являются обязательными для годовых периодов Группы, начинающихся 1 января 2014 года или после этой даты, и которые Группа еще не приняла досрочно.

Поправки к МСФО (IAS) 39 – «Новация производных инструментов и продолжение учета хеджирования» (выпущены в июне 2013 года и вступают в силу для годовых периодов, начинающихся 1 января 2014 года). Данные изменения разрешают продолжать учет хеджирования в ситуации, когда производный инструмент, определенный в качестве инструмента хеджирования, обновляется (т.е. стороны договариваются о замене первоначального контрагента на нового) для осуществления клиринга с центральным контрагентом в соответствии с законодательством или нормативным актом при соблюдении специальных условий. В настоящее время Группа проводит оценку влияния данной поправки на ее консолидированную финансовую отчетность.

МСФО (IFRS) 9 «Финансовые инструменты: классификация и оценка». Основные отличия стандарта, выпущенного в ноябре 2009 года, с измене-

ниями, внесенными в октябре 2010 года, в декабре 2011 года и в ноябре 2013 года, заключаются в следующем:

- Финансовые активы должны классифицироваться по двум категориям оценки: оцениваемые впоследствии по справедливой стоимости и оцениваемые впоследствии по амортизированной стоимости. Выбор метода оценки должен быть сделан при первоначальном признании. Классификация зависит от бизнес-модели управления финансовыми инструментами предприятия и от характеристик предусмотренных договором потоков денежных средств по инструменту.
- Инструмент впоследствии оценивается по амортизированной стоимости только в том случае, когда он является долговым инструментом, а также (i) бизнес-модель предприятия ориентирована на удержание данного актива для целей получения контрактных денежных потоков, и одновременно (ii) контрактные денежные потоки по данному активу представляют собой только выплаты основной суммы и процентов (то есть финансовый инструмент имеет только «базовые характеристики кредита»). Все остальные долговые инструменты должны оцениваться по справедливой стоимости, изменения которой отражаются в составе прибыли или убытка.
- Все долевыми инструментами должны впоследствии оцениваться по справедливой стоимости. Долевые инструменты, предназначенные для торговли, будут оцениваться по справедливой стоимости, изменения которой отражаются в составе прибыли или убытка. Для остальных инвестиций в долевыми инструментами при первоначальном признании может быть принято не подлежащее изменению решение об отражении нереализованной и реализованной прибыли или убытка от переоценки по справедливой стоимости в составе прочего совокупного дохода, а не в составе прибылей или убытков. Доходы и расходы от переоценки не переносятся на счета прибылей или убытков. Это решение может приниматься индивидуально для каждого финансового инструмента. Дивиденды должны отражаться в составе прибылей или убытков, так как они представляют собой доходность инвестиций.
- Большинство требований МСФО (IAS) 39 в отношении классификации и оценки финансовых обязательств были перенесены в МСФО (IFRS) 9 без изменений. Основным отличием является требование к предприятию раскрывать эффект изменений собственного кредитного риска по финансовым обязательствам, отнесенным к категории отражаемых по справедливой стоимости в составе прибылей и убытков, в составе прочего совокупного дохода.
- Требования учета хеджирования были скорректированы для установления более тесной связи учета с управлением рисками. Стандарт предоставляет предприятиям возможность выбора между учетной политикой с применением требований учета хеджирования, содержащихся в МСФО (IFRS) 9, и продолжением применения МСФО (IAS) 39 ко всем хеджам, так как в настоящий момент стандарт не предусматривает учета для случаев макрохеджирования.

Поправки, внесенные в МСФО (IFRS) 9 в ноябре 2013 года, исключили дату его обязательного вступления в силу, что делает применение стандарта добровольным. Данные поправки не утверждены для применения в РФ. Группа не планирует применять существующую версию МСФО (IFRS) 9.

Взаимозачет финансовых активов и финансовых обязательств – Поправки к МСФО (IAS) 32 (выпущены в декабре 2011 года и вступают в силу для годовых периодов, начинающихся 1 января 2014 года или после этой даты). Данное изменение вводит руководство по применению МСФО (IAS) 32 с целью устранения противоречий, выявленных при применении некоторых критериев взаимозачета. Это включает разъяснение значения выражения «в настоящее время имеет законодательно установленное право на зачет» и того, что некоторые системы с расчетом на нетто-основе могут считаться эквивалентными системам с расчетом на валовой основе. В настоящее время Группа изучает последствия принятия этого изменения и его воздействие на Группу.

Разъяснение КРМФО (IFRIC) 21 – «Сборы» (выпущено 20 мая 2013 года и вступает в силу для годовых периодов, начинающихся 1 января 2014 года). Данное разъяснение объясняет порядок учета обязательств по выплате сборов, кроме налога на прибыль. Обязывающее событие, в результате которого появляется обязательство, представляет собой событие, которое определяется законодательством как приводящее к обязательству по уплате сбора. Тот факт, что предприятие в силу экономических причин будет продолжать деятельность в будущем периоде или что предприятие готовит финансовую отчетность на основании принципа непрерывности деятельности предприятия, не приводит к возникновению обязательства. Для целей промежуточной и годовой финансовой отчетности применяются одни и те же принципы признания. Применение разъяснения к обязательствам, возникающим в связи с программами торговли квотами на выбросы, не является обязательным. В настоящее время Группа проводит оценку того, как данное изменение повлияет на консолидированную финансовую отчетность.

Поправки к МСФО (IAS) 19 – «Пенсионные планы с установленными выплатами: взносы работников» (выпущены в ноябре 2013 года и вступают в силу для годовых периодов, начинающихся 1 июля 2014 года). Поправка разрешает предприятиям признавать взносы работников как уменьшение стоимости услуг в том периоде, когда работником были оказаны соответствующие услуги, вместо отнесения взносов на весь период его службы, если сумма взносов работника не зависит от количества лет его трудового стажа. Данные поправки не утверждены для применения в РФ. Ожидается, что поправка не окажет существенного влияния на консолидированную финансовую отчетность Группы.

Ежегодные усовершенствования МСФО, 2012 год (выпущены в декабре 2013 года и вступают в силу для годовых периодов, начинающихся 1 июля 2014 года или после этой даты, если не указано иное). Усовершенствования представляют собой изменения в семи стандартах. В МСФО (IFRS) 2 были внесены поправки для уточнения определения термина «условия перехода» и введены отдельные определения для «условий достижения результатов деятельности» и «условий срока службы». Поправка вступает в силу для операций с платежами, основанными на акциях, для которых дата предоставления приходится на 1 июля 2014 года или более позднюю дату. В МСФО (IFRS) 3 были внесены поправки, разъясняющие, что (1) обязательство по выплате условного возмещения, отвечающее определению финансового инструмента, классифицируется как финансовое обязательство или капитал на основании определений МСФО (IAS) 32 и (2) любое условное возмещение, не являющееся капиталом, как финансовое, так и нефинансовое, оценивается по справедливой стоимости на каждую отчетную дату, а изменения справедливой стоимости отражаются в прибыли или убытке. Поправки к МСФО (IFRS) 3 вступают в силу для объединений бизнеса, в которых дата приобретения приходится на 1 июля 2014 года или более позднюю дату. В МСФО (IFRS) 8 внесена поправка, требующая (1) раскрытия информации относительно профессиональных суждений руководства, вынесенных при агрегировании операционных сегментов, включая описание сегментов, которые были агрегированы, и экономических показателей, которые были оценены, при установлении того факта, что агрегируемые сегменты обладают схожими

экономическими особенностями, и (2) выполнения сверки активов сегмента и активов предприятия, если активы сегмента раскрываются в отчетности. Поправка, внесенная в основу для выводов в МСФО (IFRS) 13, разъясняет, что удаление некоторых абзацев в МСФО (IAS) 39 после публикации МСФО (IFRS) 13 не предполагало отмену возможности оценивать краткосрочную дебиторскую и кредиторскую задолженность по сумме, указанной в счете, в тех случаях, когда влияние дисконтирования не является существенным. В стандарты МСФО (IAS) 16 и МСФО (IAS) 38 были внесены поправки, разъясняющие, каким образом должны отражаться в учете валовая балансовая стоимость и накопленная амортизация при использовании предприятием модели учета по переоцениваемой стоимости. В МСФО (IAS) 24 была внесена поправка, в соответствии с которой связанной стороной считается также предприятие, оказывающее услуги по предоставлению ключевого управленческого персонала отчитывающемуся предприятию или материнскому предприятию отчитывающегося предприятия («управляющее предприятие»), и которая требует раскрывать суммы, начисленные отчитывающемуся предприятию управляющим предприятием за оказанные услуги. Данные ежегодные усовершенствования не утверждены для применения в РФ. В настоящее время Группа проводит оценку того, как данные ежегодные усовершенствования повлияют на консолидированную финансовую отчетность.

Ежегодные усовершенствования Международных стандартов финансовой отчетности, 2013 год (выпущены в декабре 2013 года и вступают в силу для годовых периодов, начинающихся 1 июля 2014 года или после этой даты). Усовершенствования представляют собой изменения в четырех стандартах: Поправка, внесенная в основу для выводов в МСФО (IFRS) 1, разъясняет, что если новая версия стандарта еще не является обязательной, но допускается ее досрочное применение, компания, впервые применяющая МСФО, может использовать старую или новую его версию при условии, что ко всем представленным в отчетности периодам применяется одна и та же версия стандарта. В МСФО (IFRS) 3 внесена поправка, разъясняющая, что стандарт не применяется к учету образования любой совместной деятельности в соответствии с МСФО (IFRS) 11. Она также разъясняет, что исключение из сферы применения стандарта действует только для финансовой отчетности самой совместной деятельности. Поправка к МСФО (IFRS) 13 разъясняет, что исключение, касающееся портфеля в МСФО (IFRS) 13, которое позволяет предприятию оценивать справедливую стоимость группы финансовых активов и финансовых обязательств на нетто-основе, применяется ко всем договорам (включая договоры о купле-продаже нефинансовых статей) в рамках сферы применения МСФО (IAS) 39 или МСФО (IFRS) 9. В МСФО (IAS) 40 внесена поправка, разъясняющая, что стандарты МСФО (IAS) 40 и МСФО (IFRS) 3 не являются взаимоисключающими. Руководство в МСФО (IAS) 40 помогает составителям отчетности проводить различие между инвестиционным имуществом и недвижимостью, занимаемой владельцем. Составителям отчетности также необходимо изучить руководство в МСФО (IFRS) 3 для того, чтобы определить, является ли приобретение инвестиционного имущества объединением бизнеса. Данные ежегодные усовершенствования не утверждены для применения в РФ. В настоящее время Группа проводит оценку того, как данные ежегодные усовершенствования повлияют на консолидированную финансовую отчетность.



5. ВЫРУЧКА ОТ ПЕРЕВОЗОК

	2013 г.	2012 г.
Регулярные пассажирские перевозки	230 593,6	194 239,0
Чартерные пассажирские перевозки	17 174,3	15 778,5
Грузовые перевозки	9 777,8	11 309,9
Итого выручка от перевозок	257 545,7	221 327,4

6. ПРОЧАЯ ВЫРУЧКА

	2013 г.	2012 г.
Доходы по соглашениям с авиакомпаниями	16 885,5	15 625,4
Доходы от партнеров по программе премирования пассажиров	5 614,5	2 286,2
Заправка топливом	2 154,2	2 344,8
Реализация бортового питания	1 217,3	651,4
Наземное обслуживание	901,5	995,2
Доходы гостиничного хозяйства	514,8	572,7
Продажи товаров беспошлинной торговли	419,6	5 327,6
Прочие доходы	5 702,7	3 908,3
Итого прочая выручка	33 410,1	31 711,6

7. ОПЕРАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ РАСХОДОВ НА ОПЛАТУ ТРУДА И АМОРТИЗАЦИИ

	2013 г.	2012 г.
Обслуживание ВС	46 014,6	39 612,8
Техническое обслуживание ВС	20 374,3	18 142,2
Расходы по операционной аренде	19 177,1	17 630,4
Коммерческие и маркетинговые расходы	12 808,3	10 993,3
Административные и общехозяйственные расходы	8 662,5	7 933,5
Расходы по обслуживанию пассажиров	6 814,6	5 514,2
Услуги связи	5 903,2	4 690,9
Расходы на продукты, для производства бортового питания	4 923,8	2 907,2
Таможенные пошлины	1 396,1	1 387,0
Расходы по страхованию	1 242,4	1 260,1
Себестоимость продукции беспошлинной торговли	192,2	1 806,5
Прочие расходы	5 844,9	9 505,5
Операционные расходы, за исключением авиационного топлива, расходов на оплату труда и амортизацию	133 354,0	121 383,6
Авиационное топливо	79 127,8	71 126,6
Итого операционные расходы, за исключением расходов на оплату труда и амортизации	212 481,8	192 510,2

8. РАСХОДЫ НА ОПЛАТУ ТРУДА

	2013 г.	2012 г.
Заработная плата	36 702,6	31 913,6
Расходы по пенсионному обеспечению	6 930,2	5 059,1
Социальные отчисления во внебюджетные фонды	1 715,7	1 640,1
Итого расходы на оплату труда	45 348,5	38 612,8

Расходы по пенсионному обеспечению включают:

- обязательные отчисления в Пенсионный фонд РФ,
- отчисления в негосударственный пенсионный фонд в рамках пенсионного плана с фиксированными взносами, в соответствии с которым Группа осуществляет дополнительные пенсионные отчисления в размере определенного процента (20 % в 2013 году, от 15 % до 20 % в

2012 году) от перечислений, осуществляемых самими сотрудниками – участниками данной программы, а также

- увеличение чистой приведенной стоимости будущих вознаграждений, которые Группа планирует выплатить своим работникам при выходе на пенсию по программе пенсионных планов с установленными выплатами:

	2013 г.	2012 г.
Отчисления в Пенсионный фонд РФ	6 866,3	4 954,8
Пенсионный план с фиксированными взносами	44,5	9,7
Пенсионный план с установленными выплатами	19,4	94,6
Итого расходы по пенсионному обеспечению	6 930,2	5 059,1

9. ПРОЧИЕ ОПЕРАЦИОННЫЕ ДОХОДЫ И РАСХОДЫ, НЕТТО

	2013 г.	2012 г.
Штрафы и пени, полученные от поставщиков	207,0	221,9
Страховое возмещение полученное	170,8	109,8
Доход от списания кредиторской задолженности	119,2	286,6
Убыток от списания сомнительной задолженности	(615,5)	(382,5)
Списание НДС к возмещению	(20,4)	(102,6)
Прочие расходы	(2 533,5)	(1 206,1)
Убыток от списания гудвила (Примечание 23)	-	(1 356,5)
Итого операционные доходы и расходы, нетто	(2 672,4)	(2 429,4)

10. ФИНАНСОВЫЕ ДОХОДЫ И РАСХОДЫ

Финансовые доходы:	2013 г.	2012 г.
Прибыль по производным финансовым инструментам (Примечание 24)	1 812,0	415,0
Процентные доходы по банковским вкладам и страховым депозитам	542,6	433,1
Прибыль от продажи инвестиций (Примечание 16)	331,1	-
Прибыль от курсовых разниц	-	2 773,1
Прочие финансовые доходы	-	1 553,8
Итого финансовые доходы	2 685,7	5 175,0

Финансовые расходы:	2013 г.	2012 г.
Убыток от курсовых разниц	(3 348,0)	-
Убыток по производным финансовым инструментам (Примечание 24)	(1 191,8)	(349,7)
Убыток от изменения справедливой стоимости производных финансовых инструментов (Примечание 24)	(938,6)	(1 026,1)
Процентные расходы	(3 320,4)	(3 448,2)
Убыток от продажи и обесценения инвестиций	-	(310,5)
Прочие финансовые расходы	(15,1)	(49,2)
Итого финансовые расходы	(8 813,9)	(5 183,7)

11. НАЛОГ НА ПРИБЫЛЬ

	2013 г.	2012 г.
Налог на прибыль за текущий год	6 223,7	3 444,7
Расход по отложенному налогу на прибыль	145,4	2 505,5
Итого налог на прибыль	6 369,1	5 950,2

Ниже приводится сверка суммы, рассчитанной по применимой налоговой ставке, и суммы фактических расходов по налогу на прибыль:

	2013 г.	2012 г.
Прибыль до налогообложения	13 703,8	11 119,7
Ставка налога на прибыль в соответствии с законодательством	20 %	20 %
Налог на прибыль, рассчитанный по ставке налога на прибыль в соответствии с законодательством	(2 740,8)	(2 223,9)
Налоговый эффект статей, не уменьшающих налогооблагаемую прибыль или не включаемых в расчет налогооблагаемой прибыли:		
Доходы, не облагаемые налогом на прибыль	104,6	327,5
Расходы, не уменьшающие налогооблагаемую прибыль	(2 835,0)	(1 641,1)
Непризнанные налоговые убытки текущего года	(35,8)	(151,7)
Признание ранее непризнанных налоговых убытков	149,4	118,9
Списание отложенных налоговых активов	(992,9)	(2 019,5)
Корректировки по налогу на прибыль за прошлые периоды	(18,6)	(360,4)
Итого налог на прибыль	(6 369,1)	(5 950,2)

В течение года Группа пересмотрела свои оценки в отношении возможности использования налоговых убытков Владавиа и провела списание накопленных отложенных налоговых активов в размере 992,9 млн руб. (в 2012 году: 2 019,5 млн руб. в отношении АК Россия и Владавиа).



	31 декабря 2013 г.	Изменение за год	31 декабря 2012 г.	Изменение за год	31 декабря 2011 г.
Налоговый эффект временных разниц:					
Убытки, перенесенные на будущие налоговые периоды (i)	456,8	(947,4)	1 404,2	(1 171,5)	2 575,7
Долгосрочные финансовые инвестиции	31,2	(0,8)	32,0	54,5	(22,5)
Дебиторская задолженность	43,8	(54,1)	97,9	(343,2)	441,1
Основные средства	1 232,0	(77,5)	1 309,5	(55,6)	1 365,1
Кредиторская задолженность	1 464,4	825,6	638,8	54,8	584,0
Производные финансовые инструменты	510,2	189,3	320,9	130,9	190,0
Отложенные налоговые активы до зачета	3 738,4	(64,9)	3 803,3	(1 330,1)	5 133,4
Зачет налога	(1 564,9)	(667,2)	(897,7)	(273,4)	(624,3)
Отложенные налоговые активы после зачета	2 173,5	(732,1)	2 905,6	(1 603,5)	4 509,1
Основные средства	(2 137,9)	(33,6)	(2 104,3)	(1 064,6)	(1 039,7)
Таможенные пошлины по импортированным самолетам, находящимся в операционной аренде	(601,0)	165,5	(766,5)	160,7	(927,2)
Долгосрочные финансовые инвестиции	(14,9)	156,9	(171,8)	(139,6)	(32,2)
Дебиторская задолженность	(160,8)	(55,6)	(105,2)	(37,6)	(67,6)
Кредиторская задолженность	(297,3)	(310,8)	14,3	(88,7)	103,0
Убытки, перенесенные на будущие налоговые периоды	-	-	-	(19,3)	19,3
Отложенные налоговые обязательства до зачета	(3 211,9)	(77,6)	(3 133,5)	(1 189,1)	(1 944,4)
Зачет налога	1 565,0	667,2	897,7	273,4	624,3
Отложенные налоговые обязательства после зачета	(1 646,9)	589,6	(2 235,8)	(915,7)	(1 320,1)
Изменения за год, нетто		(143,3)		(2 519,2)	
За вычетом отложенного налога, признанного непосредственно в составе капитала (ii)		(1,6)		82,3	
Активы, предназначенные для продажи		(0,6)		(68,6)	
Расход по отложенному налогу на прибыль за год		(145,5)		(2 505,5)	

(i) Убытки за разные периоды, перенесенные на будущие налоговые периоды, могут быть использованы в период с 2014 года по 2022 год;

(ii) Отложенный налоговый актив, возникший в результате изменения справедливой стоимости производных финансовых инструментов в размере 1,6 млн руб. (в 2012 году: отложенное налоговое обязательство в размере 82,3 млн руб.), признан в настоящей консолидированной финансовой отчетности (Примечание 24).

Отложенное налоговое обязательство в отношении временной разницы в размере 191,8 млн руб. (в 2012 году: 191,8 млн руб.), связанное с инвестициями в дочерние предприятия Группы, не было признано в данной консолидированной финансовой отчетности, поскольку Группа в состоянии контролировать реализацию временной разницы, и данная реализация не ожидается в ближайшем обозримом будущем.

Руководство считает, что отложенные налоговые активы в сумме 2,5 млн руб. по состоянию на 31 декабря 2013 г. (на 31 декабря 2012 г.: 2,0 млн руб.) и отложенные налоговые обязательства в сумме 2,5 млн руб. по состоянию на 31 декабря 2013 г. (на 31 декабря 2012 г.: 2,6 млн руб.) могут быть возмещены в сроки свыше 12 месяцев после окончания отчетного периода.

12. ДЕНЕЖНЫЕ СРЕДСТВА И ИХ ЭКВИВАЛЕНТЫ

	31 декабря 2013 г.	31 декабря 2012 г.
Средства в кассе и на банковских счетах в рублях	9 776,3	7 825,6
Средства на банковских счетах в долларах США	4 022,5	4 921,9
Банковские депозиты со сроком погашения менее 90 дней в рублях	1 891,2	288,6
Банковские депозиты со сроком погашения менее 90 дней в долларах США	1 309,2	15,6
Средства на банковских счетах в прочих валютах	1 067,1	1 117,7
Средства на банковских счетах в Евро	499,1	810,1
Денежные средства в пути	94,3	90,1
Итого денежные средства и их эквиваленты	18 659,7	15 069,6

Информация о подверженности Группы риску, связанному с изменением процентных ставок, и анализ чувствительности финансовых активов приводятся в Примечании 37. Большая часть денежных средств Группы размещена в российском банке, находящемся под контролем государства с высоким уровнем надежности - ОАО «Сбербанк России» (далее – «Сбербанк РФ») с долгосрочным кредитным рейтингом BBB (рейтинговое агентство Fitch), а также в ОАО «Банк БФА» (далее – «Банк БФА») с долгосрочным кредитным рейтингом В (рейтинговое агентство S&P).

На 31 декабря 2013 г. денежные средства в размере 104,4 млн руб. (на 31 декабря 2012 г.: 44,7 млн руб.) были ограничены в использовании и отражены в прочих внеоборотных активах в консолидированном отчете о финансовом положении Группы.

13. СТРАХОВЫЕ ДЕПОЗИТЫ ПО АРЕНДЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Страховой депозит выдается лизингодателю как обеспечение полного, своевременного и добросовестного выполнения арендатором своих обязательств. Страховой депозит перечисляется лизингодателю одной или несколькими суммами. Обычно сумма гарантийного депозита равна трем ежемесячным арендным платежам. Арендатор имеет право заменить страховой депозит полностью или частично аккредитивом. Также страховой депозит может быть зачтен в счет последней оплаты лизингового платежа или любого платежа в случае какого-либо невыполнения обязательств со стороны арендатора. Страховой депозит возвращается в связи с прекращением или аннулированием договора аренды или возвратом ВС сразу после даты прекращения аренды и после выполнения арендатором своих обязательств. Страховые депозиты по договорам аренды отражаются по амортизированной стоимости с применением средней рыночной ставки доходности от 5 % до 9,5 % в 2013 году (в 2012 году: 5,0 % до 9,5 %).

Страховые депозиты по аренде ВС	
На 1 января 2012 г.	1 024,2
Поступление страховых депозитов в течение года	341,7
Амортизация в течение года	91,5
Возврат страховых депозитов в течение года	(70,2)
Курсовая разница	(65,0)
На 31 декабря 2012 г.	1 322,2
Поступление страховых депозитов в течение года	321,8
Амортизация в течение года	241,1
Возврат страховых депозитов в течение года	(502,9)
Курсовая разница	110,8
На 31 декабря 2013 г.	1 493,0

	31 декабря 2013 г.	31 декабря 2012 г.
Краткосрочная часть страховых депозитов	404,6	247,0
Долгосрочная часть страховых депозитов	1 088,4	1 075,2
Итого страховые депозиты по аренде ВС	1 493,0	1 322,2

По состоянию на 31 декабря 2013 г. и 31 декабря 2012 г. страховые депозиты по аренде ВС являются непросроченными и необесцененными. Ниже приводится анализ страховых депозитов по аренде ВС по кредитному качеству:

	31 декабря 2013 г.	31 декабря 2012 г.
Международные компании	1 473,0	1 304,4
Российские компании	20,0	17,8
Итого страховые депозиты по аренде ВС	1 493,0	1 322,2

14. ДЕБИТОРСКАЯ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ И ПРЕДОПЛАТЫ

	31 декабря 2013 г.	31 декабря 2012 г.
Дебиторская задолженность по основной деятельности	24 889,1	19 146,4
Прочая финансовая дебиторская задолженность	1 547,5	2 657,9
За вычетом резерва под обесценение	(2 440,2)	(3 273,8)
Итого финансовая дебиторская задолженность	23 996,4	18 530,5
Предоплаты поставщикам	10 869,0	11 089,2
НДС и прочие налоги к возмещению	10 500,5	8 392,4
Предоплата за поставку ВС	8 197,2	7 099,1
Отложенные расходы по таможенным пошлинам в отношении импортированных самолетов, находящихся в операционной аренде, краткосрочная часть	934,9	1 113,6
Прочая дебиторская задолженность	1 192,9	959,2
Итого дебиторская задолженность и предоплаты	55 690,9	47 184,0



В составе дебиторской задолженности и предоплаты отражаются предоплаты за приобретение ВС, поставка которых предполагается в течение 12 месяцев после отчетной даты. Изменение по строке «Предоплата за поставку ВС» связано с приближением срока поставки ВС, а также с возвратом предоплат в связи с поставкой ВС в текущем периоде.

Отложенные расходы по таможенным пошлинам в размере 934,9 млн руб. по состоянию на 31 декабря 2013 г. (на 31 декабря 2012 г.: 1 113,6 млн руб.) относятся к краткосрочной части оплаченных таможенных пошлин в отношении самолетов, импортированных на условиях операционной аренды. Данные таможенные пошлины признаются как расходы в составе операционных расходов в консолидированном отчете о прибыли или убытке Группы на протяжении срока действия договора операционной аренды. Долгосрочная часть отложенных расходов по таможенным пошлинам раскрывается в Примечании 19.

Анализ финансовой дебиторской задолженности в разрезе валют представлен в Примечании 37. НДС и прочие налоги к возмещению, а также отложенные расходы по таможенным пошлинам в отношении импортированных самолетов, находящихся в операционной аренде, выражены в рублях. Предоплаты поставщикам выражены преимущественно в рублях. Предоплата за поставку ВС выражены в долларах США и Евро.

По состоянию на 31 декабря 2013 г. и 31 декабря 2012 г. Группа создала необходимый резерв под обесценение дебиторской задолженности и предоплаты.

Изменения величины резерва под обесценение дебиторской задолженности и предоплаты представлены в таблице:

Резерв под обесценение	
На 1 января 2012 г.	2 890,5
Увеличение резерва под обесценение в течение года	1 699,3
Использование резерва	(382,5)
Восстановление резерва	(933,5)
На 31 декабря 2012 г.	3 273,8
Увеличение резерва под обесценение в течение года	1 100,2
Использование резерва	(577,2)
Восстановление резерва	(1 356,6)
На 31 декабря 2013 г.	2 440,2

Анализ финансовой дебиторской задолженности по кредитному качеству приведен в Примечании 37.

15. РАСХОДНЫЕ ЗАПЧАСТИ И ЗАПАСЫ

	31 декабря 2013 г.	31 декабря 2012 г.
Расходные запасные части	3 628,6	2 824,6
Топливо	362,1	618,7
Прочие запасы	1 370,2	900,1
Итого расходные запчасти и запасы, брутто-величина	5 360,9	4 343,4
За вычетом резерва под снижение стоимости расходных запчастей некондиционных запасов	(433,7)	(58,9)
Итого расходные запчасти и запасы	4 927,2	4 284,5

16. АКТИВЫ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЕ ДЛЯ ПРОДАЖИ

В 2012 году руководство Группы приняло решение о продаже 66,67 % принадлежащих ей акций Аэроферст и классифицировало активы данного дочернего предприятия как предназначенные для продажи. По состоянию на 31 декабря 2012 г. стоимость продажи была определена и превышала балансовую стоимость активов Аэроферста.

31 декабря 2012 г. Аэроферст	
Основные средства (Примечание 21)	514,2
Материально-производственные запасы	933,3
Дебиторская задолженность и предоплаты	264,1
Денежные средства и их эквиваленты	111,6
Прочие внеоборотные активы	2,0
Итого активы выбывающей группы, предназначенные для продажи	1 825,2
Кредиторская задолженность и начисленные обязательства	(682,6)
Обязательства по выплате заработной платы	(32,7)
Отложенные налоговые обязательства	(60,5)
Итого обязательства, непосредственно связанные с активами выбывающей группы, предназначенными для продажи	(775,8)
Чистые активы выбывающей группы, предназначенные для продажи	1 049,4

Активы, предназначенные для продажи, включены в состав прочих операционных сегментов по состоянию на 31 декабря 2012 г. (Примечание 35).

В январе 2013 года Группа продала свою долю в уставном капитале Аэроферста. Ниже представлена информация о выбывших активах и обязательствах, а также о вознаграждении при продаже и результатах продажи:

30 января 2013 г.	
Гудвил (Примечание 23)	196,9
Основные средства	514,4
Материально-производственные запасы	848,1
Дебиторская задолженность и предоплаты	133,6
Денежные средства и их эквиваленты	61,8
Прочие внеоборотные активы	2,0
Прочие оборотные активы	7,3
Кредиторская задолженность и начисленные обязательства	(416,5)
Обязательства по выплате заработной платы	(48,2)
Отложенные налоговые обязательства	(61,1)
Чистые активы дочернего предприятия	1 238,3
За вычетом неконтролирующей доли участия	(347,2)
Балансовая стоимость выбывших чистых активов	891,1

Группа получила 1 124,2 млн руб. (за вычетом денежных средств предприятия в сумме 111,6 млн руб.) за продажу принадлежащих ей акций Аэроферста в декабре 2012 года.

Прибыль от продажи дочернего предприятия в сумме 338,9 млн руб. была отражена в составе финансовых доходов Группы за 2013 год.

Прибыль от выбытия дочернего предприятия	
Возмещение, полученное за продажу дочернего предприятия	1 230,0
Балансовая стоимость проданных чистых активов за вычетом неконтролирующей доли участия	(891,1)
Прибыль от выбытия дочернего предприятия	338,9

17. ИНВЕСТИЦИИ В АССОЦИИРОВАННЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

	31 декабря 2013 г.		31 декабря 2012 г.	
	Процент голосующих акций	Балансовая стоимость	Процент голосующих акций	Балансовая стоимость
АэроМАШ – АБ	45,00 %	120,0	45,00 %	93,0
Прочие	Различные	2,8	Различные	2,8
Итого инвестиции в ассоциированные предприятия		122,8		95,8

	2013 г.	2012 г.
Доля в финансовых результатах ассоциированных предприятий	37,2	10,0

Финансовая информация АэроМАШ – АБ по состоянию на 31 декабря 2013 г. и за 2013 год представлена в таблице ниже:

31 декабря 2013 г.	
Краткосрочные активы	444,8
Внеоборотные активы	73,5
Краткосрочные обязательства	177,1
Долгосрочные обязательства	-
2013 г.	
Выручка	2 254,4
Прибыль за год	119,9
Совокупная прибыль	119,9



18. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ФИНАНСОВЫЕ ИНВЕСТИЦИИ

	31 декабря 2013 г.	31 декабря 2012 г.
<i>Инвестиции, имеющиеся в наличии для продажи:</i>		
Ценные бумаги, имеющиеся в наличии для продажи	6 062,4	6 063,5
Вложения в паевые инвестиционные фонды	14,8	14,8
Инвестиционные сертификаты SITA	19,9	16,2
Итого инвестиции, имеющиеся в наличии для продажи (до начисления резерва под обесценение)	6 097,1	6 094,5
<i>Прочие долгосрочные финансовые инвестиции:</i>		
Займы выданные связанным сторонам и векселя связанных сторон (Примечание 39)	28,9	56,7
Займы выданные третьими лицами и векселя третьих лиц	-	0,4
Прочие долгосрочные инвестиции	0,1	0,3
Итого прочие долгосрочные финансовые инвестиции (до начисления резерва под обесценение)	29,0	57,4
За вычетом резерва под обесценение долгосрочных финансовых инвестиции	(27,3)	(72,7)
Итого долгосрочные финансовые инвестиции	6 098,8	6 079,2

Ценные бумаги, имеющиеся в наличии для продажи, в основном отражают первоначальную стоимость инвестиций Группы в компанию с государственным влиянием ОАО «МАШ», которая занимается обслуживанием ВС, пассажиров и грузов российских и иностранных авиаперевозчиков, а также предоставлением услуг неавиационного характера предприятиям и организациям, действующим на территории аэропорта Шереметьево и на прилегающей территории, пассажирам аэропорта Шереметьево.

Более 80 % акций предприятия принадлежат РФ в лице Федерального агентства по управлению государственным имуществом (Примечание 39).

Руководство не может оценить справедливую стоимость инвестиций Группы в акции ОАО «МАШ» с достаточной степенью надежности, так как общество не публиковало последнюю финансовую информацию о своей деятельности, акции данного предприятия не котируются на бирже и в общедоступных источниках отсутствует информация о цене недавних торговых сделок с этими акциями. Инвестиции отражены в консолидированном отчете о финансовом положении по стоимости инвестиций в сумме 6 012,7 млн руб. (на 31 декабря 2012 г.: 6 012,7 млн руб.).

19. ПРОЧИЕ ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ

	31 декабря 2013 г.	31 декабря 2012 г.
Отложенные расходы по таможенным пошлинам в отношении импортированных самолетов, находящихся в операционной аренде, долгосрочная часть	2 914,9	3 725,2
НДС, подлежащий возмещению в связи с приобретением ВС	1 886,4	3 229,9
Прочие внеоборотные активы	1 153,7	1 261,7
Итого прочие внеоборотные активы	5 955,0	8 216,8

20. ПРЕДОПЛАТЫ ЗА ВОЗДУШНЫЕ СУДА

По состоянию на 31 декабря 2013 г. и 31 декабря 2012 г. сумма предоплаты за ВС составила 12 318,0 млн руб. и 13 534,4 млн руб., соответственно. Изменение долгосрочной части предоплаты связано с приближением контрактного срока поставки ВС, а также выплатой новых долгосрочных авансов поставщикам.

По состоянию на 31 декабря 2013 г. и 31 декабря 2012 г. к суммам предоплат за приобретение ВС относятся авансовые платежи за приобретение:

		31 декабря 2013 г.		31 декабря 2012 г.	
Ожидаемый тип аренды	Тип самолета	Количество самолетов, штук	Ожидаемый срок поставки	Количество самолетов, штук	Ожидаемый срок поставки
Тип аренды не определен	Боинг B-787	22	2016-2019 гг.	22	2014 – 2016 гг.
Тип аренды не определен	Аэробус A-350	22	2018-2023 гг.	22	2018 – 2019 гг.
Операционная аренда	SSJ 100	12	2015 г.	20	2014 – 2015 гг.
Финансовая аренда	Боинг B-777	6	2015-2016 гг.	12	2014 – 2016 гг.
Тип аренды не определен	Аэробус A-320	10	2016-2017 гг.	-	-
Тип аренды не определен	Аэробус A-321	4	2016-2017 гг.	-	-

Предоплаты за приобретение ВС, поставка которых предполагается в течение 12 месяцев после отчетной даты, отражается в составе дебиторской задолженности и предоплаты (Примечание 14).

21. ОСНОВНЫЕ СРЕДСТВА

	Собственные ВС и авиаци- онные двига- тели	Арендованные ВС и авиационные двигатели	Земля и здания	Машины, оборудо- вание и прочие основные средства	Незавершенное строительство	Итого
Стоимость						
1 января 2012 г.	6 156,1	54 760,4	11 638,9	10 757,6	5 787,3	89 100,3
Приобретения	455,0	20 838,9	129,9	1 821,2	2 519,2	25 764,2
Капитализированные затраты	4,2	486,6	-	-	-	490,8
Выбытия	(440,7)	(581,7)	(453,5)	(596,9)	(7 087,9)	(9 160,7)
Перевод в активы, предназна- ченные для продажи (iii)	-	-	(460,4)	(153,4)	-	(613,8)
Ввод в эксплуатацию	-	-	93,2	404,1	(497,3)	-
31 декабря 2012 г.	6 174,6	75 504,2	10 948,1	12 232,6	721,3	105 580,8
Приобретения (i)	1 012,8	18 023,6	108,7	2 197,1	1 293,2	22 635,4
Капитализированные затраты	-	2 101,3	-	-	330,4	2 431,7
Выбытия (ii)	(773,7)	(1 032,4)	(34,3)	(748,1)	-	(2 588,5)
Ввод в эксплуатацию	-	-	65,8	416,0	(481,8)	-
31 декабря 2013 г.	6 413,7	94 596,7	11 088,3	14 097,6	1 863,1	128 059,4
Накопленная амортизация						
На 1 января 2012 г.	(3 861,8)	(12 681,9)	(3 723,9)	(5 384,9)	(14,8)	(25 667,3)
Начисление за год	(727,6)	(5 145,3)	(400,1)	(1 352,9)	-	(7 625,9)
(Начисление)/восстановление резерва под обесценение	(4,7)	-	-	13,1	-	8,4
Выбытия	361,0	581,7	207,3	439,6	-	1 589,6
Перевод в активы, предназна- ченные для продажи (iii)	-	-	45,9	53,7	-	99,6
На 31 декабря 2012 г.	(4 233,1)	(17 245,5)	(3 870,8)	(6 231,4)	(14,8)	(31 595,6)
Начисление за год	(886,8)	(6 867,2)	(370,5)	(1 710,5)	-	(9 835,0)
(Начисление)/восстановление резерва под обесценение	(240,2)	-	-	55,6	1,1	(183,5)
Выбытия (ii)	731,2	1 032,4	4,4	563,9	-	2 331,9
31 декабря 2013 г.	(4 628,9)	(23 080,3)	(4 236,9)	(7 322,4)	(13,7)	(39 282,2)
Остаточная стоимость						
31 декабря 2012 г.	1 941,5	58 258,7	7 077,3	6 001,2	706,5	73 985,2
31 декабря 2013 г.	1 784,8	71 516,4	6 851,4	6 775,2	1 849,4	88 777,2

(i) Приобретения за 2013 год в основном относятся к поступлению четырех самолетов Боинг В-777, полученных по договору финансовой аренды с балансовой стоимостью 18 023,6 млн руб.

(ii) Выбытия 2013 года в основном включают выбытие кабин ВС Боинг В-767 и трех самолетов Боинг В-737-500.

(iii) Перевод в активы, предназначенные для продажи, связан с продажей в 2013 году дочернего предприятия Аэроферст (Примечание 16).

Величина капитализированных в 2013 году процентов по займам и кредитам составила 1 813 млн руб. Ставка капитализации в 2013 году составила 3,7 %.

По состоянию на 31 декабря 2013 г. имущество и земельные участки (включая право аренды), общей балансовой стоимостью 770,7 млн руб. (на

31 декабря 2012 г.: 1 526,7 млн руб.) были предоставлены в залог третьим лицам и связанным сторонам в качестве обеспечения по займам и кредитам полученным Группой (Примечание 30).

По состоянию на 31 декабря 2013 г. стоимость полностью амортизиро-
ванные основных средств составила 5 551,6 млн руб. (на 31 декабря
2012 г.: 5 935,9 млн руб.).

Убыток от обесценения собственных ВС и авиационных двигателей за 2013 в размере 240,2 млн руб. относится к обесценению ВС, двигателей, капитализированных запчастей в связи с выбытием воздушных судов типа ИЛ-96 (в 2012 году: убыток от обесценения капитализированных запча-
стей в размере 4,7 млн руб.).

22. НЕМАТЕРИАЛЬНЫЕ АКТИВЫ

	Программное обеспечение	Лицензии	Вложения в разработку ПО и НИОКР	Бренд и клиентская база	Прочие	Всего
Стоимость						
На 1 января 2012 г.	1 584,9	133,5	388,5	1 685,7	1,6	3 794,2
Приобретения	408,0	-	406,4	-	-	814,4
Выбытия	(0,4)	-	-	-	-	(0,4)
Ввод в эксплуатацию	151,5	-	(151,5)	-	-	-
На 31 декабря 2012 г.	2 144,0	133,5	643,4	1 685,7	1,6	4 608,2
Приобретения (i)	465,8	-	418,4	-	-	884,2
Выбытия	(2,5)	-	(14,2)	-	-	(16,7)



	Программное обеспечение	Лицензии	Вложения в разработку ПО и НИОКР	Бренд и клиентская база	Прочие	Всего
На 31 декабря 2013 г.	2 607,3	133,5	1 047,6	1 685,7	1,6	5 475,7
<i>Накопленная амортизация</i>						
На 1 января 2012 г.	(475,1)	(52,8)	-	(36,1)	(0,1)	(564,1)
Начисление за год	(439,0)	(17,9)	-	(284,8)	(0,6)	(742,3)
Выбытия	0,1	-	-	-	-	0,1
На 31 декабря 2012 г.	(914,0)	(70,7)	-	(320,9)	(0,7)	(1 306,3)
Начисление за год	(521,3)	(17,7)	-	(284,2)	(0,1)	(823,3)
Выбытия	3,5	-	-	-	-	3,5
На 31 декабря 2013 г.	(1 431,8)	(88,4)	-	(605,1)	(0,8)	(2 126,1)
<i>Остаточная стоимость</i>						
На 31 декабря 2012	1 230,0	62,8	643,4	1 364,8	0,9	3 301,9
На 31 декабря 2013	1 175,5	45,1	1 047,6	1 080,6	0,8	3 349,6

(i) Приобретения в основном включают расходы, возникшие в результате покупки программных продуктов SAP и SIRAX, а также их установки.

23. ГУДВИЛ

Совокупная балансовая величина гудвила, распределенного на предприятия Группы, и соответствующие величины признанных убытков от обесценения представлены в следующей таблице:

Наименование ГЕ	31 декабря 2013 г.			31 декабря 2012 г.		
	Стоимость гудвила	Накопленные убытки от обесценения	Балансовая стоимость гудвила	Стоимость гудвила	Накопленные убытки от обесценения	Балансовая стоимость гудвила
АК Россия	5 356,5	-	5 356,5	5 356,5	-	5 356,5
Владавиа	1 356,5	(1 356,5)	-	1 356,5	(1 356,5)	-
Оренбургавиа	1 145,4	-	1 145,4	1 145,4	-	1 145,4
Аэроферст (Примечание 16)	-	-	-	196,9	-	196,9
АК Аврора	158,5	-	158,5	158,5	-	158,5
Итого	8 016,9	(1 356,5)	6 660,4	8 213,8	(1 356,5)	6 857,3

Для целей проверки на предмет обесценения, гудвил распределяется между единицами, генерирующими денежные средства (далее – «ГЕ»), а именно предприятиями Группы, представляющими наиболее низкий из уровней внутри Группы, на котором гудвил отслеживается для целей внутреннего управления и который не превышает уровень операционного сегмента Группы.

Возмещаемая величина ГЕ была рассчитана на основе расчета стоимости от ее использования, определенной посредством дисконтирования будущих потоков денежных средств, которые будут получены в результате деятельности предприятия.

Основные допущения, с учетом которых рассчитывались возмещаемые величины, касались ставки дисконтирования, темпа роста для расчета терминальной стоимости и денежных потоков:

ВЛАДАВИА

По результатам проверки на обесценение гудвила проведенной в 2012 году, было признано полное обесценение гудвила, относящегося к Владавиа, на сумму 1 356,5 млн руб.

АК РОССИЯ

Ставка дисконтирования была принята на уровне 12,9% (на 31 декабря 2012 г.: 9,9%). Данная ставка была рассчитана на основе безрисковой ставки по 10-летним государственным облигациям США, скорректированной на страновой риск (для РФ), валютный риск (рубли), риск инвестирования в акции, риск за малую капитализацию. При расчете было учтено среднераспределенное значение D/E и коэффициента Beta по состоянию на 31 декабря 2013 г.

Стоимость долга была рассчитана, исходя из эффективной ставки по долгосрочным кредитам АК Россия в рублях, а также эффективной ставки

по финансовой аренде, скорректированной на валютный риск и доли обязательств по финансовой аренде в общем долге АК Россия.

Доналоговая ставка WACC составила 16,1% (на 31 декабря 2012 г.: 12,38%).

Темп роста для расчета терминальной стоимости был принят на уровне долгосрочного темпа роста ВВП РФ 3,5% (в 2012 году: 4,4%).

Для прогнозирования денежных потоков за основу был принят утвержденный бюджет АК Россия на 2014 год.

ОРЕНБУРГАВИА

Ставка дисконтирования была принята на уровне 13,2% (на 31 декабря 2012 г.: 11%). Эта ставка была рассчитана на основе безрисковой ставки по 10-летним государственным облигациям США, скорректированной на страновой риск (для РФ), валютный риск (рубли), риск инвестирования в акции, риск за малую капитализацию, а также было учтено среднераспределенное значение D/E и коэффициента Beta по состоянию на 31 декабря 2013 г.

Стоимость долга была рассчитана исходя из эффективной ставки по долгосрочным кредитам Оренбургавиа в рублях.

Доналоговая ставка WACC составила 16,5% (на 31 декабря 2012 г.: 13,75%).

Темп роста для расчета терминальной стоимости был принят на уровне долгосрочного темпа роста ВВП РФ 3,5% (в 2012 году: 4,4%).

Для прогнозирования денежных потоков за основу был принят утвержденный бюджет Оренбургавиа на 2014 год.

24. ПРОИЗВОДНЫЕ ФИНАНСОВЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ

	31 декабря 2013 г.	31 декабря 2012 г.
Производные финансовые инструменты в составе активов		
В том числе:		
Краткосрочные	1 033,7	-
Внеоборотные	1 175,5	2 810,4
Итого производные финансовые инструменты в составе активов	2 209,2	2 810,4
Производные финансовые инструменты в составе обязательств		
В том числе:		
Краткосрочные	213,5	-
Долгосрочные	4 546,5	4 414,8
Итого производные финансовые инструменты в составе обязательств	4 760,0	4 414,8

Группа производит оценку справедливой стоимости и анализ производных финансовых инструментов на регулярной основе для целей подготовки консолидированной финансовой отчетности или по запросу руководства. Изменение справедливой стоимости производных финансовых инструментов, при оценке которых были использованы рыночные параметры 2 и 3 уровней:

	Активы	Обязательства
На 1 января 2013 г. – Итого производные финансовые инструменты	2 810,4	4 414,8
<i>Производные финансовые инструменты 3 уровня, по которым не применяются специальные правила учета сделок хеджирования</i>		
Изменение справедливой стоимости за год (Примечание 10)	(626,6)	413,1
Приобретение за год (Примечание 10)	520,4	473,1
Выбытие за год (Примечание 10)	(686,5)	(740,3)
<i>Производные финансовые инструменты 2 уровня, по которым применяются специальные правила учета сделок хеджирования</i>		
Изменение справедливой стоимости за год	191,5	199,3
На 31 декабря 2013 г. – Итого производные финансовые инструменты	2 209,2	4 760,0
<i>В том числе:</i>		
Производные финансовые инструменты 3 уровня, по которым не применяются специальные правила учета сделок хеджирования	2 017,7	3 980,7
Производные финансовые инструменты 2 уровня, по которым применяются специальные правила учета сделок хеджирования	191,5	779,3
На 31 декабря 2013 г. – Итого производные финансовые инструменты	2 209,2	4 760,0

Сроки погашения производных финансовых инструментов варьируются в диапазоне от менее 6 месяцев до пяти лет, при этом преобладают производные финансовые инструменты со сроком погашения от одного до двух лет.

ИНСТРУМЕНТЫ, К КОТОРЫМ ПРИМЕНЕНЫ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА УЧЕТА СДЕЛОК ХЕДЖИРОВАНИЯ

Указанные ниже сделки хеджирования оцениваются как эффективные для целей МСФО 39 «Финансовые инструменты: признание и оценка».

(а) Валютно-процентные СВОПы с фиксированной процентной ставкой

В целях хеджирования части выручки Группы, деноминированной в Евро, от негативных колебаний курса Евро по отношению к рублю в апреле и мае 2013 года Группа заключила с российским банком два договора о совершении сделок валютно-процентного СВОПа с фиксированной процентной ставкой. В 2013 году убыток от изменения справедливой стоимости данного производного финансового инструмента в сумме 558,3 млн руб. был отражен в консолидированном отчете о совокупном доходе вместе с возникшим отложенным налогом в сумме 111,6 млн руб. Сумма, переведенная в состав консолидированного отчета о прибыли или убытке составила в 2013 году 86,6 млн руб.

Аналогичные сделки, заключенные в 2010 году, были закрыты в первом полугодии 2013 года в связи с истечением срока действия договоров. Снижение резерва по инструментам хеджирования в результате закрытия данных сделок составило 485,6 млн руб. Результаты от закрытия

данных сделок были отражены в консолидированном отчете о прибыли или убытке за год, закончившийся 31 декабря 2013 года, а именно доход в сумме 981,3 млн руб. и убыток в сумме 251,0 млн руб., а также изменение величины отложенных налогов в сумме 99,1 млн руб.

При оценке справедливой стоимости инструмента были использованы рыночные параметры 2 уровня. Справедливая стоимость была определена на основании дисконтированных денежных потоков, указанных в договорах, с использованием ставки дисконтирования MosPrime 1m для потоков в рублях и EURIBOR для потоков в Евро. Денежные потоки по данному договору ожидаются вплоть до конца первого квартала 2016 года, в котором будут признаны прибыль или убыток по сделке.

Договора заключены с российским банком с долгосрочным кредитным рейтингом BBB- (рейтинговое агентство Fitch), поэтому влияние кредитного риска на стоимость данного производного финансового инструмента незначительное.

(б) Процентный СВОП с фиксированной процентной ставкой

В июне 2011 года Группа заключила договор с российским банком с целью хеджирования риска, возникающего в связи с возможным повышением ставки LIBOR, которая в основном используется для расчета платежей по финансовой аренде. В соответствии с условиями соглашения Группа фиксирует процентные платежи по 21 существующему контракту финансовой аренды. Доход от изменения справедливой стоимости производного финансового инструмента в размере 54,7 млн руб., а также



возникший при этом отложенный налог в размере 10,9 млн руб. отражены в консолидированном отчете о совокупном доходе за год, закончившийся 31 декабря 2013 года. Убыток по данной сделке в 2013 году составили 75,1 млн руб.

При оценке справедливой стоимости инструмента были использованы рыночные параметры 2 уровня. Справедливая стоимость была определена на основании дисконтированных денежных потоков, указанных в договоре, с использованием ставки дисконтирования MosPrime 1m, а также форвардных валютных курсов, определенных на основании аналогичных сделок на активном рынке. Менеджмент предполагает наличие необходимых денежных потоков в периоды, в которых будет признаваться прибыль или убыток от сделки, вплоть до июня 2014 года.

Договор заключен с российским банком с долгосрочным кредитным рейтингом BBB+ (рейтинговое агентство Fitch), поэтому влияние кредитного риска на стоимость данного производного финансового инструмента незначительное.

ИНСТРУМЕНТЫ, К КОТОРЫМ НЕ ПРИМЕНЯЮТСЯ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА УЧЕТА СДЕЛОК ХЕДЖИРОВАНИЯ

Производные финансовые инструменты, приведенные ниже, учитываются как активы, если справедливая стоимость данных инструментов является положительной, и как обязательства, если их справедливая стоимость является отрицательной. Изменения справедливой стоимости производных финансовых инструментов включаются в прибыль или убыток за отчетный период.

(а) Топливные опционы

В сентябре и октябре 2012 года, а также в сентябре 2013 года Группа заключила договоры с несколькими российскими банками, с целью хеджирования части затрат на авиатопливо. Доход от изменения справедливой стоимости данного производного финансового инструмента за 2013 год составил 78,8 млн руб. и отражен в консолидированном отчете о прибыли или убытке (в 2012 году убыток в размере 1 283,3 млн руб.).

Аналогичная сделка, заключенная в декабре 2010 года была закрыта в первом полугодии 2013 года в связи с истечением срока действия договора. Доход в результате закрытия этой сделки в сумме 0,8 млн руб. был отражен в составе финансовых доходов за 2013 год.

Договоры заключены с несколькими российскими банками с долгосрочными кредитными рейтингами не ниже BBB- (рейтинговое агентство Fitch), поэтому влияние кредитного риска на стоимость данного производного финансовых инструментов незначительное.

При оценке справедливой стоимости инструмента были использованы рыночные параметры 3 уровня с применением метода «Монте-Карло». Для оценки справедливой стоимости опционов были использованы следующие исходные данные:

- спот-цена на нефть марки Brent, наблюдаемая в информационных системах на дату оценки;
- прогнозная цена на нефть марки Brent, определенная на основании данных аналитиков на период действия опциона;
- волатильность, рассчитанная на основе исторических данных о ценах закрытия Brent;
- ставка MosPrime 1m.

(б) Валютные опционы

В ноябре и декабре 2012 года, а также в августе, сентябре и декабре 2013 года Группа заключила договоры с несколькими российскими банками, с целью хеджирования риска негативного изменения курсов валют. Убыток от изменения справедливой стоимости данного производного финансового инструмента в 2013 году, отраженный в консолидированном отчете о прибыли или убытке, составил 1 018,2 млн руб. (в 2012 году доход в размере 258,9 млн руб.).

Договоры заключены с несколькими российскими банками с долгосрочными кредитными рейтингами не ниже BBB- (рейтинговое агентство Fitch), поэтому влияние кредитного риска на стоимость данного производного финансового инструмента незначительное.

При оценке справедливой стоимости инструмента были использованы рыночные параметры 3 уровня с применением метода «Монте-Карло». Для оценки справедливой стоимости опционов были использованы следующие исходные данные:

- спот-курс базового актива, наблюдаемый в информационных системах на дату оценки;
- форвардный курс, определенный на основании данных аналитиков на период действия опциона;
- волатильность, рассчитанная на основе исторических данных о ценах закрытия базового актива;
- ставка US dollar LIBOR 3m.

За год, закончившийся 31 декабря 2013 г., доход от сделок по валютным и топливным опционам составил 830,7 млн руб., убыток – 865,7 млн руб. (за 2012 год: 415,0 млн руб. и 282,0 млн руб., соответственно), они были отражены в составе финансовых доходов и расходов, соответственно.

25. КРЕДИТОРСКАЯ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ И НАЧИСЛЕННЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

	31 декабря 2013 г.	31 декабря 2012 г.
Кредиторская задолженность	18 989,0	14 098,9
Дивиденды к уплате	24,5	22,0
Прочая финансовая кредиторская задолженность	1 643,7	2 889,0
Итого финансовая кредиторская задолженность	20 657,2	17 009,9
Задолженность перед персоналом	7 152,2	5 545,7
НДС, подлежащий уплате за импортированные арендуемые самолеты (Примечание 31)	3 786,2	3 157,4
Авансы полученные (за исключением еще не заработанной транспортной выручки)	1 926,6	1 582,8
Задолженность по прочим налогам	981,2	697,6
Прочие краткосрочные обязательства по программе премирования пассажиров (Примечание 26)	896,4	964,0
Задолженность по налогу на прибыль	142,2	550,6
Таможенные пошлины, подлежащие уплате за импортированные арендуемые самолеты (Примечание 31)	267,3	313,0
Прочая кредиторская задолженность	439,3	220,9
Итого кредиторская задолженность и начисленные обязательства	36 248,6	30 041,9

По состоянию на 31 декабря 2013 г. задолженность перед персоналом в основном включает в себя задолженность по заработной плате, а также задолженность по социальным отчислениям во внебюджетные фонды в размере 4 328,7 млн руб. (на 31 декабря 2012 г.: 2 615,5 млн руб.) и начисления резерва по неиспользованным отпускам в размере 2 265,7 млн руб. (на 31 декабря 2012 г.: 2 843,6 млн руб.).

По состоянию на 31 декабря 2013 г. кредиторская задолженность и начисленные обязательства включают краткосрочную задолженность по НДС в размере 3 786,2 млн руб. (на 31 декабря 2012 г.: 3 157,4 млн руб.) и по таможенным пошлинам в размере 267,3 млн руб. (на 31 декабря 2012 г.: 313,0 млн руб.), относящимся к импортированным арендованным самолетам и которые подлежат уплате ежемесячно равными частями в течение 34 месяцев со дня прохождения данными активами таможенной очистки.

По состоянию на 31 декабря 2013 г. долгосрочная задолженность по НДС и таможенным пошлинам, относящаяся к импортированным арендованным самолетам, составила 1 886,4 млн руб. (на 31 декабря 2012 г.: 3 199,6 млн руб.) и 168,9 млн руб. (на 31 декабря 2012 г. – 255,1 млн руб.), соответственно (Примечание 31).

Анализ финансовой кредиторской задолженности, выраженной в валюте представлен в Примечании 37. НДС, подлежащий уплате за импортиро-

ванные арендуемые самолеты, задолженность по налогам на прибыль, задолженность по прочим налогам, задолженность перед персоналом, а также таможенные пошлины, подлежащие уплате за импортированные арендуемые самолеты, выражены в рублях. Прочая кредиторская задолженность и авансы полученные (за исключением еще не заработанной транспортной выручки) выражены преимущественно в рублях.

26. ОТЛОЖЕННАЯ ВЫРУЧКА И ПРОЧИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО ПРОГРАММЕ ПРЕМИРОВАНИЯ ПАССАЖИРОВ

Отложенная выручка и прочие начисленные обязательства по программе премирования пассажиров (программа «Аэрофлот Бонус») на 31 декабря 2013 г. и 31 декабря 2012 г. представляют собой количество бонусных миль, накопленных при перелетах на рейсах Группы, но не использованных участниками данной программы, а также количество промо-миль и бонусных миль, накопленных участниками данной программы за пользование услугами, предоставленными партнерами данной программы, соответственно, и оцениваются по справедливой стоимости. Отложенная выручка и прочие начисленные обязательства по программе премирования пассажиров также включают обязательства по дисконтной программе Компании на 31 декабря 2013 г., которые представляют собой справедливую стоимость купонов, дающих право на получение скидки при повторной покупке билетов на сайте Аэрофлота.

	31 декабря 2013 г.	31 декабря 2012 г.
Отложенная выручка по программе премирования пассажиров, краткосрочная часть	577,2	357,5
Отложенная выручка по программе премирования пассажиров, долгосрочная часть	1 862,1	1 372,1
Прочие краткосрочные обязательства по программе премирования пассажиров (Примечание 25)	896,4	964,0
Прочие долгосрочные обязательства по программе премирования пассажиров (Примечание 31)	2 450,6	2 825,8
Итого отложенная выручка и прочие обязательства по программе премирования пассажиров	5 786,3	5 519,4

27. РЕЗЕРВЫ ПОД ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

	Судебные разбирательства	Налоговые риски	Ремонт арендованных самолетов при возврате	Итого резервы под обязательства
На 1 января 2012 г.	208,1	69,4	-	277,5
Увеличение резерва за год	10,8	121,5	-	132,3
Уменьшение резерва за год	(115,9)	(69,4)	-	(185,3)
Убыток от курсовых разниц, нетто-величина	(0,3)	-	-	(0,3)
На 31 декабря 2012 г.	102,7	121,5	-	224,2
Увеличение резерва за год	473,5	14,4	1 252,3	1 740,2
Уменьшение резерва за год	(11,8)	(89,3)	-	(101,1)
Процентные расходы при дисконтировании резерва	-	-	559,2	559,2
Убыток от курсовых разниц, нетто-величина	-	-	113,7	113,7
На 31 декабря 2013 г.	564,4	46,6	1 925,2	2 536,2

	31 декабря 2013 г.	31 декабря 2012 г.
Краткосрочные обязательства	881,2	132,3
Долгосрочные обязательства	1 655,0	91,9
Итого резервы под обязательства	2 536,2	224,2

СУДЕБНЫЕ РАЗБИРАТЕЛЬСТВА

Группа является ответчиком по юридическим искам разного характера. Резервы под обязательства представляют собой наилучшую оценку руководством Группы вероятных убытков в результате имеющихся и потенциальных судебных исков (Примечание 42).

РЕМОНТ АРЕНДОВАННЫХ САМОЛЕТОВ ПРИ ВОЗВРАТЕ

Группа создала резерв по расходам на приведение ВС в надлежащее состояние перед их возвратом в конце срока соглашения операционной аренды в размере 1 925,2 млн руб. по состоянию на 31 декабря 2013 г.

НАЛОГОВЫЕ РИСКИ

Группа создает резерв под условные обязательства и начисленные штрафы и пени на основании наилучшей оценки руководством суммы дополнительных налогов, необходимость в уплате которых может возникнуть (Примечание 42).



28. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО ФИНАНСОВОЙ АРЕНДЕ

Группа арендует ВС по соглашениям финансовой аренды у третьих лиц и связанных сторон (Примечание 39). Перечень ВС Группы, эксплуатирувавшихся на условиях финансовой аренды по состоянию на 31 декабря 2013 г., приведен в Примечании 1.

	31 декабря 2013 г.	31 декабря 2012 г.
Общая сумма обязательств по финансовой аренде	86 514,1	67 821,8
Сумма будущих процентов по финансовой аренде	(14 478,6)	(10 667,3)
Итого обязательства по финансовой аренде	72 035,5	57 154,5
В том числе:		
Краткосрочные обязательства по финансовой аренде	8 687,7	7 481,6
Долгосрочные обязательства по финансовой аренде	63 347,8	49 672,9
Итого обязательства по финансовой аренде	72 035,5	57 154,5

	31 декабря 2013 г.			31 декабря 2012 г.		
Со сроком погашения:	Основная сумма долга	Сумма будущих процентов	Общая сумма	Основная сумма долга	Сумма будущих процентов	Общая сумма
По требованию или в течение 1 года	8 687,7	2 652,5	11 340,2	7 481,6	1 985,9	9 467,5
От 1 года до 5 лет	29 408,9	7 802,4	37 211,3	23 441,6	5 821,5	29 263,1
Более, чем через 5 лет	33 938,9	4 023,7	37 962,6	26 231,3	2 859,9	29 091,2
Итого	72 035,5	14 478,6	86 514,1	57 154,5	10 667,3	67 821,8

По состоянию на 31 декабря 2013 г. начисленные проценты в размере 251,2 млн руб. (на 31 декабря 2012 г.: 121,5 млн руб.) были отражены в составе кредиторской задолженности и начисленных обязательств.

По состоянию на 31 декабря 2013 г. эффективная процентная ставка по финансовой аренде составляла 4,1 % годовых (на 31 декабря 2012 г.: 3,7 % годовых).

Обязательства по финансовой аренде в размере 69 033,3 млн руб. выражены в долларах США (на 31 декабря 2012 г.: 53 934,8 млн руб. в долларах США) (Примечание 37).

В 2013 году сумма процентных расходов по договорам финансовой аренды составила 1 786,3 млн руб. (в 2012 году: 1 638,9 млн руб.).

Арендованные ВС и авиационные двигатели, балансовая стоимость которых раскрыта в Примечании 21, фактически представляют обеспечение обязательств по финансовой аренде, поскольку в случае невыполнения обязательств арендатором права на арендованный актив переходят к арендодателю.

29. КРАТКОСРОЧНЫЕ КРЕДИТЫ И ЗАЙМЫ И КРАТКОСРОЧНАЯ ЧАСТЬ ДОЛГОСРОЧНЫХ КРЕДИТОВ И ЗАЙМОВ

	31 декабря 2013 г.	31 декабря 2012 г.
Кредиты и займы в долларах США:		
Сити Банк – краткосрочная часть (Примечание 30)	791,6	737,3
Итого кредиты и займы в долларах США	791,6	737,3
Облигационные займы в рублях:		
Облигационный заем серии БО-03, краткосрочная часть (Примечание 30)	101,2	-
Облигационные займы серий БО-01 и БО-02 (Примечание 30)	-	12 213,9
Итого облигационные займы в рублях	101,2	12 213,9
Кредиты и займы в рублях:		
Банк БФА – краткосрочная часть (Примечание 30)	2 530,5	-
ОАО «АЛЬФА-БАНК» (i)	1 000,4	-
Сбербанк РФ* – краткосрочная часть (Примечание 30)	604,8	713,3
Банк ИТУРУП (ООО)	-	118,3
АКБ «Форштадт» (ЗАО)	-	300,0
Прочие краткосрочные кредиты	-	32,4
Итого кредиты и займы в рублях	4 135,7	1 164,0
Кредиты и займы в других валютах:		
Евразия Инвестмент Промоушен Ко, Лтд. – краткосрочная часть (Примечание 30)	-	23,6
Сбербанк РФ*	-	15,5
Итого кредиты и займы в других валютах	-	39,1
Итого краткосрочные кредиты и займы и краткосрочная часть долгосрочных кредитов и займов	5 028,5	14 154,3

* Юридические лица, контролируемые государством.

(i) Остаток на 31 декабря 2013 г. представляет собой кредит на сумму 1 000,4 млн руб., процентная ставка по которому составляет 13,0 % годовых. Кредит выдан без обеспечения.

30. ДОЛГОСРОЧНЫЕ КРЕДИТЫ И ЗАЙМЫ

	31 декабря 2013 г.	31 декабря 2012 г.
Кредиты и займы в долларах США:		
Сити Банк – долгосрочная часть (i)	669,1	1 351,0
Аккор	95,2	87,6
Прочие долгосрочные кредиты и займы	112,6	105,0
Итого кредиты и займы в долларах США	876,9	1 543,6
Облигационный заем в рублях:		
Облигационный заем серии БО-03, долгосрочная часть (ii)	5 000,0	-
Итого облигационный заем в рублях	5 000,0	-
Кредиты и займы в рублях:		
ОАО «АБ «РОССИЯ» (iii)	1 500,0	1 500,0
Банк БФА – долгосрочная часть (iv)	500,0	3 000,0
Сбербанк РФ* – долгосрочная часть (v)	500,0	1 223,0
Итого кредиты и займы в рублях	2 500,0	5 723,0
Кредиты и займы в других валютах:		
Евразия Инвестмент Промоушен Ко, Лтд. – долгосрочная часть	-	23,4
Итого кредиты и займы в других валютах	-	23,4
Итого долгосрочные кредиты и займы	8 376,9	7 290,0

* Юридические лица, контролируемые государством.

(i) Остаток на 31 декабря 2013 г. представляет собой кредит на сумму 669,1 млн руб., процентная ставка по которому составляет LIBOR плюс 3,5% годовых. Кредит используется для финансирования договоров Группы по финансовой аренде ВС;

(ii) В 2013 году, Группой были погашены биржевые облигационные займы серий БО-01 и БО-02 общей номинальной суммой 12 000 млн руб. и был размещен биржевой облигационный заем серии БО-03 номинальной суммой 5 000,0 млн руб. с процентной ставкой 8,3% годовых. Данный биржевой облигационный заем был привлечен без обеспечения. На 31 декабря 2013 г. доходность к погашению составила 7,98% годовых;

(iii) Остаток на 31 декабря 2013 г. представляет собой кредит на сумму 1 500,0 млн руб., процентная ставка по которому составляет 10,6% годовых. Кредит привлечен без обеспечения;

(iv) Остаток на 31 декабря 2013 г. представляют собой кредиты на сумму 500,0 млн руб., процентная ставка по которым составляет 11,9% и 12,4% годовых. Кредиты обеспечены залогом имущества с балансовой стоимостью 567,5 млн руб. и правом аренды земельного участка;

(v) Остаток на 31 декабря 2013 г. представляют собой кредиты на сумму 500,0 млн руб., процентная ставка по которым составляет от 11,0% до 11,5% годовых. Кредиты обеспечены залогом имущества и земельных участков с балансовой стоимостью 203,2 млн руб.

Долгосрочные кредиты и займы (включая краткосрочную часть) подлежат погашению в следующие сроки:

	31 декабря 2013 г.	31 декабря 2012 г.
В течение 1 года	4 028,1	13 703,6
От 1 года до 5 лет	8 376,9	7 097,4
Более, чем через 5 лет	-	192,6
Итого долгосрочные кредиты и займы (включая краткосрочную часть)	12 405,0	20 993,6
За вычетом суммы, подлежащей погашению в течение 12 месяцев	(4 028,1)	(13 703,6)
Сумма, подлежащая погашению более, чем через 12 месяцев	8 376,9	7 290,0

Сумма процентных расходов по долгосрочным и краткосрочным кредитам и займам за 2013 год составила 929,7 млн руб. (за 2012 год: 1 759,7 млн руб.).

По состоянию на 31 декабря 2013 г. и 31 декабря 2012 г. справедливая стоимость кредитов и займов, включая облигационные займы, существенно не отличалась от их балансовой стоимости.

31. ПРОЧИЕ ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

	31 декабря 2013 г.	31 декабря 2012 г.
Прочие долгосрочные обязательства по программе премирования пассажиров (Примечание 26)	2 450,6	2 825,8
НДС, подлежащий уплате за импортированные арендуемые самолеты (Примечание 25)	1 886,4	3 199,6
Обязательства по пенсионным планам с установленными выплатами – долгосрочная часть	707,4	451,1
Таможенные пошлины, подлежащие уплате за импортированные арендуемые самолеты (Примечание 25)	168,9	255,1
Прочие долгосрочные обязательства	84,7	285,6
Итого прочие долгосрочные обязательства	5 298,0	7 017,2



По состоянию на 31 декабря 2013 г. в состав прочих долгосрочных обязательств входила долгосрочная задолженность по НДС в размере 1 886,4 млн руб. (на 31 декабря 2012 г.: 3 199,6 млн руб.) и таможенным пошлинам в размере 168,9 млн руб. (на 31 декабря 2012 г.: 255,1 млн руб.), относящимся к импортированным арендованным самолетам и подлежащим уплате ежемесячно равными частями в течение 34 месяцев со дня прохождения данными активами таможенной очистки.

Долгосрочная задолженность по таможенным пошлинам, подлежащим уплате за импортированные арендуемые самолеты, была дисконтирована по ставке от 9,8% до 12% (на 31 декабря 2012 г.: 9,8% до 12%).

Краткосрочная задолженность по НДС и таможенным пошлинам в размере 3 786,2 млн руб. (на 31 декабря 2012 г.: 3 157,4 млн руб.) и 267,3 млн руб. (на 31 декабря 2012 г.: 313,0 млн руб.), соответственно, относится к импортированным арендованным самолетам (Примечании 25).

32. НЕКОНТРОЛИРУЮЩАЯ ДОЛЯ УЧАСТИЯ

В таблице ниже представлена информация о дочернем предприятии (АК Россия), в котором имеется неконтролирующая доля участия, значительная для Группы.

Процент прав голоса, приходящихся на неконтролирующую долю участия	25% плюс 1 акция
Убыток, приходящийся на неконтролирующую долю участия за 2013 год	(157,6)
Накопленные убытки, приходящиеся на неконтролирующие доли участия в дочернем предприятии	(2 452,2)
Дивиденды, выплаченные неконтролирующей доле участия в течении 2013 года	-

Обобщенная финансовая информация по АК Россия по состоянию на 31 декабря 2013 г. и за 2013 год представлена в таблице ниже:

	31 декабря 2013 г.
Краткосрочные активы	4 016,2
Внеоборотные активы	10 492,0
Краткосрочные обязательства	9 593,4
Долгосрочные обязательства	14 723,8
2013 г.	
Выручка	32 090,0
Убыток за год	(656,6)
Совокупный убыток	(656,6)

По состоянию на 31 декабря 2013 г. не существует значительных ограничений возможности получения доступа к активам дочернего предприятия или использования их для урегулирования обязательств дочернего предприятия.

33. УСТАВНЫЙ КАПИТАЛ

По состоянию на 31 декабря 2013 г. и 31 декабря 2012 г. уставный капитал был равен 1 358,7 млн руб.

	Количество объявленных и размещенных обыкновенных акций (штук)	Количество собственных обыкновенных акций (штук)	Количество обыкновенных акций в обращении (штук)
На 31 декабря 2012 г.	1 110 616 299	(62 814 444)	1 047 801 855
На 31 декабря 2013 г.	1 110 616 299	(53 757 439)	1 056 858 860

Все выпущенные акции полностью оплачены. Общее количество разрешенных к дополнительному выпуску обыкновенных акций составляет 250 000 000 штук (на 31 декабря 2012 г.: 250 000 000 штук) с номинальной стоимостью один рубль за одну акцию (на 31 декабря 2012 г.: один рубль за одну акцию).

Каждая обыкновенная акция дает ее держателю право на один голос.

В 2013 году количество собственных акций, которыми владела Группа, снизилось на 9 057 005 акций в связи с исполнением опционной програм-

мы (Примечание 39), продажей собственных акций в размере 85 900 акций, а также был осуществлен выкуп собственных акций у акционеров Компании в количестве 227 696 штук (в 2012 году снижение составило 7 580 643 акций).

На 31 декабря 2013 г. собственные акции, выкупленные у акционеров, принадлежали дочерним предприятиям Группы, которые находятся в полной собственности Группы и Компании:

	31 декабря 2013 г. (штук)	31 декабря 2012 г. (штук)
ОАО «Аэрофлот»	227 696	-
Аэрофлот-Финанс	53 527 652	62 726 453
ООО «Партнер Аэрофлота» (далее – «Партнер Аэрофлота»)	2 091	87 991
Итого собственные акции, выкупленные у акционеров	53 757 439	62 814 444

Указанные обыкновенные акции предоставляют права голоса в том же соотношении, что и прочие обыкновенные акции. Руководство Группы фактически контролирует осуществление права голоса, предоставляемое обыкновенными акциями, которые принадлежат предприятию в составе Группы.

Акции Компании котируются на Московской Бирже и по состоянию на 31 декабря 2013 г. и 31 декабря 2012 г. торговались по цене 84,1 руб. за штуку и 45,3 руб. за штуку.

Компания осуществила эмиссию глобальных депозитарных расписок (GDR) в декабре 2000 года. Одна глобальная депозитарная расписка соответствует 100 обыкновенным акциям. На 31 декабря 2013 г. и на 31 декабря 2012 г. глобальные депозитарные расписки торговались на Франкфуртской фондовой бирже по цене 8 004,6 руб. за единицу и 4 478,9 руб. за единицу, соответственно.

34. ДИВИДЕНДЫ

24 июня 2013 г. на ежегодном собрании акционеров Компании были утверждены дивиденды за 2012 год в размере 1,1636 руб. на акцию, что соответствует 1 292,4 млн руб. в пересчете на объявленные и размещенные акций Компании.

25 июня 2012 г. на ежегодном собрании акционеров Компании были утверждены дивиденды за 2011 год в размере 1,8081 руб. на акцию, что соответствует 2 000,0 млн руб. в пересчете на объявленные и размещенные акций Компании.

Все дивиденды объявляются и выплачиваются в рублях.

35. ОПЕРАЦИОННЫЕ СЕГМЕНТЫ

В Группе существуют несколько операционных сегментов, но ни один из них, за исключением сегмента «Пассажирские перевозки», не отвечает количественному лимиту для отнесения сегмента к отчетному. В 2013 году руководством был проведен анализ и сделан вывод, что раскрытие операционных сегментов, которые не удовлетворяют количественным критериям, не является важным для пользователей консолидированной финансовой отчетности Группы. В связи с этим руководством было рассмотрено раскрытие операционных сегментов за 2012 года соответствующим образом.

Результаты деятельности по направлениям пассажирских перевозок оцениваются на основе информации, которая представлена во внутренних управленческих отчетах, которые рассматриваются генеральным директором Группы. Распределение выручки от пассажирских перевозок по направлениям осуществляется исходя из географического расположения пунктов назначений при осуществлении воздушных перевозок. Выручка от пассажирских перевозок по направлениям используется для оценки результатов деятельности, так как Группа считает, что такая информация является наиболее значимой при оценке результатов.

	Пассажирские перевозки	Прочие	Исключение операций между сегментами	Итого по Группе
2013 г.				
Внешняя реализация	288 651,8	2 304,0	-	290 955,8
Реализация между сегментами	10,6	9 203,7	(9 214,3)	-
Итого выручка	288 662,4	11 507,7	(9 214,3)	290 955,8
Операционная прибыль	18 597,4	1 400,3	(202,9)	19 794,8
Финансовые доходы				2 685,7
Финансовые расходы				(8 813,9)
Доля в финансовых результатах ассоциированных предприятий				37,2
Прибыль до налогообложения				13 703,8
Расход по налогу на прибыль				(6 369,1)
Прибыль за год				7 334,7
На 31 декабря 2013 г.				
Активы по сегментам	210 902,8	6 971,3	(11 480,2)	206 393,9
Инвестиции в ассоциированные компании		140,5	-	140,5
Нераспределенные активы				2 649,5
Итого активы				209 183,9
Обязательства по сегментам	153 414,7	4 782,0	(5 282,1)	152 914,6
Нераспределенные обязательства				1 789,3
Итого обязательства				154 703,9
2012 г.				
Капитальные затраты и приобретения основных средств (Примечание 21)	24 614,3	451,6	-	25 065,9
Амортизация (Примечания 21 и 22)	10 474,2	184,1	-	10 658,3
Обесценение гудвила (Примечание 9)	-	-	-	-
2012 г.				



	Пассажирские перевозки	Прочие	Исключение операций между сегментами	Итого по Группе
Внешняя реализация	246 084,6	6 954,4	-	253 039,0
Реализация между сегментами	1,8	7 075,6	(7 077,4)	-
Итого выручка	246 086,4	14 030,0	(7 077,4)	253 039,0
Операционная прибыль	9 831,9	1 503,1	(216,6)	11 118,4
Финансовые доходы				5 175,0
Финансовые расходы				(5 183,7)
Доля в финансовых результатах ассоциированных предприятий				10,0
Прибыль до налогообложения				11 119,7
Налог на прибыль				(5 950,2)
Прибыль за год				5 169,5
На 31 декабря 2012 г.				
Активы по сегментам	188 994,8	7 376,8	(11 755,7)	184 615,9
Инвестиции в ассоциированные компании	-	95,8	-	95,8
Нераспределенные активы				4 995,1
Итого активы				189 706,8
Обязательства по сегментам	137 304,9	5 342,2	(5 122,2)	137 524,9
Нераспределенные обязательства				2 786,5
Итого обязательства				140 311,4
2012 г.				
Капитальные затраты и приобретения основных средств (Примечание 21)	25 741,8	513,2	-	26 255,0
Амортизация (Примечания 21 и 22)	8 203,2	165,0	-	8 368,2
Обесценение гудвила (Примечание 9)	1 356,5	-		1 356,5

	2013 г.	2012 г.
Пассажирские перевозки:		
<i>Международные рейсы из РФ в:</i>		
Европу	40 149,2	34 745,5
Азию	19 424,7	15 889,4
Северную Америку	5 118,3	3 178,3
Прочие регионы	2 088,9	2 202,4
Итого выручка от пассажирских перевозок из РФ	66 781,1	56 015,6
<i>Международные рейсы в РФ из:</i>		
Европы	40 288,8	36 099,1
Азии	20 370,5	16 764,5
Северной Америки	5 011,3	3 140,6
Прочих регионов	2 032,3	2 083,6
Итого выручка от пассажирских перевозок в РФ	67 702,9	58 087,8
Внутренние перевозки пассажиров	95 559,8	79 660,2
Прочие международные перевозки пассажиров	549,8	475,4
Итого выручка от пассажирских перевозок	230 593,6	194 239,0

36. ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ФИНАНСОВЫХ ИНСТРУМЕНТОВ ПО КАТЕГОРИЯМ ОЦЕНКИ

Классификация финансовых активов и обязательств на категории для целей оценки по состоянию на 31 декабря 2013 г. представлена в таблицах ниже:

	Прим.	Займы и дебиторская задолженность	Финансовые активы, имеющие в наличии для продажи	Активы, оцениваемые по справедливой стоимости, изменения которой отражаются в составе прибыли или убытка	Производные финансовые инструменты (хеджирование)	Итого
Денежные средства и их эквиваленты	12	18 659,7	-	-	-	18 659,7
Краткосрочные финансовые инвестиции		529,8	0,5	-	-	530,3
Финансовая дебиторская задолженность	14	23 996,4	-	-	-	23 996,4
Страховые депозиты по аренде ВС	13	1 493,0	-	-	-	1 493,0
Производные финансовые инструменты	24	-	-	2 017,6	191,5	2 209,1
Долгосрочные финансовые инвестиции	18	28,9	6 069,9	-	-	6 098,8
Прочие внеоборотные активы	12	104,4	-	-	-	104,4
Итого финансовые активы		44 812,2	6 070,4	2 017,6	191,5	53 091,7

	Прим.	Обязательства, оцениваемые по справедливой стои- мости, изменения которой отражаются в составе прибыли или убытка	Производные финан- совые инструменты (хеджирование)	Прочие финансовые обязательства	Итого
Производные финансовые инструменты	24	(3 980,7)	(779,3)	-	(4 760,0)
Финансовая кредиторская задолжен- ность	25	-	-	(20 657,2)	(20 657,2)
Обязательства по финансовой аренде	28	-	-	(72 035,5)	(72 035,5)
Кредиты и займы	29,30	-	-	(15 940,7)	(15 940,7)
Итого финансовые обязательства		(3 980,7)	(779,3)	(108 633,4)	(113 393,4)

Классификация финансовых активов и обязательств на категории для целей оценки по состоянию на 31 декабря 2012 г. представлена в таблицах ниже:

Активы	Прим.	Займы и дебиторская задолженность	Финансовые активы, имеющие- ся в наличии для продажи	Активы, оценивае- мые по справед- ливой стоимости, изменения кото- рой отражаются в составе прибы- ли или убытка	Производные финансовые инструменты (хеджирова- ние)	Итого
Денежные средства и их эквиваленты	12	15 069,6	-	-	-	15 069,6
Краткосрочные финансовые инвестиции		328,4	0,5	-	-	328,9
Финансовая дебиторская задолженность	14	18 530,5	-	-	-	18 530,5
Страховые депозиты по аренде ВС	13	1 322,2	-	-	-	1 322,2
Производные финансовые инструменты	24	-	-	2 810,4	-	2 810,4
Долгосрочные финансовые инвестиции	18	57,2	6 022,1	-	-	6 079,3
Прочие внеоборотные активы	12	44,7	-	-	-	44,7
Итого финансовые активы		35 352,6	6 022,6	2 810,4	-	44 185,6

	Прим.	Обязательства, оцениваемые по справедливой стои- мости, изменения которой отражаются в составе прибыли или убытка	Производные финан- совые инструменты (хеджирование)	Прочие финансовые обязательства	Итого
Производные финансовые инструменты	24	(3 834,8)	(580,0)	-	(4 414,8)
Финансовая кредиторская задолженность	25	-	-	(17 009,9)	(17 009,9)
Обязательства по финансовой аренде	28	-	-	(57 154,5)	(57 154,5)
Кредиты и займы	29, 30	-	-	(24 555,7)	(24 555,7)
Итого финансовые обязательства		(3 834,8)	(580,0)	(98 720,1)	(103 134,9)

Все прочие финансовые обязательства Группы отражаются по амортизированной стоимости.

37. РИСКИ, СВЯЗАННЫЕ С ФИНАНСОВЫМИ ИНСТРУМЕНТАМИ

Группа осуществляет функцию управления рисками, связанными с финансовыми инструментами, которые включают рыночный риск (валютный риск, риск изменения процентных ставок, риск изменения цен на топливо и риск, связанный с управлением капиталом), кредитный риск и риск ликвидности.

РИСК ЛИКВИДНОСТИ

Группа подвержена воздействию риску ликвидности, который заключается в потенциальной неспособности Группы выполнить свои финансовые обязательства при наступлении срока их погашения. Подход Группы к управлению ликвидностью заключается в том, чтобы обеспечить, насколько это возможно, постоянное наличие у Группы ликвидных средств, достаточных для погашения своих обязательств в срок, как в обычных

условиях, так и в сложных финансовых ситуациях, без риска недопустимо высоких убытков или ущерба для репутации Группы. Группа осуществляет детальное планирование и прогнозирование денежных потоков для обеспечения ликвидности на достаточном уровне.

Далее в таблице представлена информация о финансовых обязательствах (исключая производные финансовые инструменты) Группы по состоянию на 31 декабря 2013 г. и 31 декабря 2012 г. в расшифровке по договорным срокам погашения (на основании времени, оставшегося с отчетной даты до контрактного срока погашения). Суммы, представленные в таблицах, отражают контрактные недисконтированные потоки денежных средств на соответствующие отчетные даты (с учетом будущих процентных выплат):



Средняя процентная ставка							Итого
31 декабря 2013 г.	Ставка по контракту	Эффективная ставка	0-12 месяцев	1 года-2 лет	2-5 лет	Более 5 лет	
Займы и кредиты в иностранной валюте	3,5%	3,5%	834,5	890,8	1,8	-	1 727,1
Займы и кредиты в рублях	11,5%	11,5%	4 692,5	2 703,0	-	-	7 395,5
Облигационные займы в рублях	8,3%	8,3%	516,2	415,0	5 108,0	-	6 039,2
Обязательства по финансовой аренде	3,9%	3,9%	11 340,2	9 826,3	27 384,9	37 966,5	86 517,9
Финансовая кредиторская задолженность	-	-	20 657,2	-	-	-	20 657,2
Итого будущие выплаты, включая будущие процентные выплаты			38 040,6	13 835,1	32 494,7	37 966,5	122 336,9

Средняя процентная ставка							Итого
31 декабря 2012 г.	Ставка по контракту	Эффективная ставка	0-12 месяцев	1 года-2 лет	2-5 лет	Более 5 лет	
Займы и кредиты в иностранной валюте	3,7%	3,7%	845,2	788,7	640,4	191,1	2 465,4
Займы и кредиты в рублях	11,2%	11,2%	1 858,1	4 340,2	2 078,0	-	8 276,3
Облигационные займы в рублях	7,8%	7,6%	12 461,0	-	-	-	12 461,0
Обязательства по финансовой аренде	3,7%	3,7%	9 463,3	7 973,6	21 159,8	29 293,7	67 890,4
Финансовая кредиторская задолженность	-	-	17 009,8	-	-	-	17 009,8
Итого будущие выплаты, включая будущие процентные выплаты			41 637,4	13 102,5	23 878,2	29 484,8	108 102,9

Информация о сроках погашения производных финансовых инструментах представлена в Примечании 24.

По состоянию на 31 декабря 2013 г. в рамках кредитных линий, предоставленных различными кредитными организациями, Группа располагала возможностью привлечь денежные средства в размере 16 228,5 млн руб. (на 31 декабря 2012 г.: 29 145,0 млн руб.).

Группа осуществляет регулярный анализ тенденций изменения курсов валют. С целью хеджирования риска негативного изменения курсов валют Группа заключила соглашения с несколькими российскими банками в ноябре и декабре 2012 года, а также в августе, сентябре и декабре 2013 года (Примечание 24).

ВАЛЮТНЫЙ РИСК

Группа подвержена воздействию валютного риска в отношении выручки, а также операций по закупкам и привлечению заемных средств, которые выражены в валюте, отличной от рубля. В основном валютный риск возникает по операциям в Евро и долларах США.

Величина валютного риска Группы, определенная исходя из номинальной стоимости финансовых инструментов, составила:

		31 декабря 2013 г.				31 декабря 2012 г.			
Млн рублей	Прим.	Долл. США	Евро	Прочая валюта	Итого	Долл. США	Евро	Прочая валюта	Итого
Денежные средства и их эквиваленты	12	5 331,7	499,1	1067,1	6 897,9	4 937,5	810,1	1 117,7	6 865,3
Финансовая дебиторская задолженность	11	094,3	2 732,4	2 594,7	16 421,4	9 279,5	2 933,0	2 297,3	14 509,8
Прочие внеоборотные активы		27,7	35,8	40,9	104,4	24,9	9,5	10,4	44,7
Итого активы		16 453,7	3 267,3	3 702,7	23 423,7	14 241,9	3 752,6	3 425,4	21 419,8
Финансовая кредиторская задолженность		6 480,3	2 529,6	480,0	9 489,9	4 697,7	2 760,9	589,8	8 048,4
Обязательства по финансовой аренде (краткосрочная часть)	28	8 482,8	-	-	8 482,8	7 224,6	-	-	7 224,6
Обязательства по финансовой аренде (долгосрочная часть)	28	60 550,5	-	-	60 550,5	46 710,2	-	-	46 710,2

		31 декабря 2013 г.				31 декабря 2012 г.			
Млн рублей	Прим.	Долл. США	Евро	Прочая валюта	Итого	Долл. США	Евро	Прочая валюта	Итого
Краткосрочные займы и кредиты и краткосрочная часть долгосрочных кредитов и займов	29	791,6	-	-	791,6	737,3	15,5	23,6	776,4
Долгосрочные займы и кредиты	30	876,9	-	-	876,9	1 543,6	-	23,4	1 567,0
Итого обязательство		77 182,1	2 529,6	480,0	80 191,7	60 913,4	2 776,4	636,8	64 326,6
Итого активы/ (обязательства), нетто		(60 728,4)	737,7	3 222,7	(56 768,0)	(46 671,5)	976,2	2 788,6	(42 906,8)

Ожидается также, что платежи в сумме приблизительно 2,3 млн Евро, 2,3 млн Евро, 2,3 млн Евро, 2,3 млн Евро и 126,4 млн Евро, которые относятся к валютно-процентному СВОПу с фиксированной процентной ставкой, описанному в Примечании 24, будут произведены в марте и сентябре 2014 года, марте и сентябре 2015 года и марте 2016 года, соответственно.

налогообложения на указанные ниже суммы. При проведении анализа предполагалось, что все остальные переменные, в частности процентные ставки, остаются неизменными. Влияние на величину капитала Группы было бы таким же, как и на величину ее прибыли, с учетом налога на прибыль в отношении данной прибыли.

Повышение или понижение курсов нижеперечисленных валют к рублю на 20 % по состоянию на 31 декабря 2013 г. и на 31 декабря 2012 г. соответственно привело бы к увеличению/(уменьшению) суммы прибыли после

	31 декабря 2013 г.		31 декабря 2012 г.	
	Процент изменения курса валют к рублю	Влияние на прибыль после налогообложения (увеличение/(уменьшение))	Процент изменения курса валют к рублю	Влияние на прибыль после налогообложения (увеличение/(уменьшение))
Увеличение курса валюты к рублю:				
Доллар США	20 %	(10 374,9)	20 %	(7 778,6)
Евро	20 %	123,0	20 %	162,7
Прочие валюты	20 %	537,1	20 %	464,8
Снижение курса валюты к рублю:				
Доллар США	20 %	10 374,9	20 %	7 778,6
Евро	20 %	(123,0)	20 %	(162,7)
Прочие валюты	20 %	(537,1)	20 %	(464,8)

РИСК ИЗМЕНЕНИЯ ПРОЦЕНТНОЙ СТАВКИ

Группа подвержена риску, связанному с влиянием колебаний рыночных процентных ставок на ее финансовые результаты и денежные потоки. Изменение процентных ставок в основном оказывает влияние на изменение стоимости привлечения кредитов и займов (фиксированная процентная ставка) и на будущие денежные потоки (плавающая процентная ставка на кредиты и займы). В момент привлечения новых кредитов и займов, а также финансовой аренды руководство принимает решение исходя из

предположения, что фиксированная или плавающая процентная ставка будет более выгодной для Группы на весь период времени до момента погашения.

По состоянию на 31 декабря 2013 г. и 31 декабря 2012 г. финансовые инструменты Группы распределялись по типам процентных ставок следующим образом:

Балансовая стоимость		
	31 декабря 2013 г.	31 декабря 2012 г.
<i>Финансовые инструменты с фиксированной процентной ставкой:</i>		
Финансовые активы	3 294,7	394,4
Финансовые обязательства	(31 434,5)	(39 860,8)
Итого финансовые инструменты с фиксированной процентной ставкой	(28 139,8)	(39 466,4)
<i>Финансовые инструменты с плавающей ставкой:</i>		
Финансовые обязательства с плавающей ставкой	(54 006,4)	(38 738,0)



В течение года Группа привлекала некоторые заемные средства на условиях применения плавающей процентной ставки (Примечания 29 и 30). Если бы плавающие процентные ставки в 2013 году были выше или ниже на 20 % фактических процентных ставок, то, при отсутствии изменений прочих переменных, изменение процентных расходов было бы несущественным (в 2012 году: не существенно).

Проценты по договорам финансовой аренды в основном начисляются на основании плавающих процентных ставок. Существенная часть обязательств по финансовой аренде (12 017,9 млн руб. по состоянию на 31 декабря 2013 г. и 13 541,9 млн руб. по состоянию на 31 декабря 2012 г.) – предмет договора процентного СВОПа с фиксированной процентной ставкой (Примечание 24). В случае если в 2013 году эти ставки были бы на 20 % выше или ниже фактических процентных ставок, то, при отсутствии изменений прочих переменных, изменение процентных расходов по договорам финансовой аренды было бы несущественным (в 2012 году: не существенно).

РИСК ИЗМЕНЕНИЯ ЦЕН НА АВИАТОПЛИВО

На результаты деятельности Группы существенное влияние оказывает изменение цен на авиатопливо. С целью хеджирования части расходов на авиатопливо от возможного будущего роста цен Группа заключила соглашения с несколькими российскими банками в сентябре и октябре 2012 года, а также в сентябре 2013 года. В соответствии с условиями каждого соглашения Группа получит компенсацию от банка в виде разницы между фактической ценой на авиатопливо и максимальной ценой, указанной в договоре. В то же время, если фактическая цена на авиатопливо окажется ниже наименьшей цены, указанной в соглашении, Группа будет обязана выплатить компенсацию банку (Примечание 24).

Значения показателей представлены ниже:

	2013 г.	2012 г.
Общий долг	86 584,5	79 618,0
Денежные средства и их эквиваленты и краткосрочные финансовые инвестиции	(18 932,2)	(15 214,8)
Чистый долг	67 652,2	64 403,2
Капитал, принадлежащий акционерам Компании	60 145,5	53 917,3
Общий капитал	127 797,8	118 320,5
EBITDA	31 849,1	20 873,6
Чистый долг/Общий капитал	0,5	0,5
Общий долг/EBITDA	2,7	3,8
Чистый долг/ EBITDA	2,1	3,1

В течение 2013 и 2012 годов отсутствовали изменения в политике управления капиталом.

В 2013 и 2012 годах ни Группа, ни ее дочерние предприятия не имели требований в отношении капитала, установленные третьими сторонами, за исключением законодательно установленного минимально размера уставного капитала.

КРЕДИТНЫЙ РИСК

Кредитный риск представляет собой риск финансовых потерь для Группы, если клиент или контрагент по финансовому инструменту не выполняет своих договорных обязательств, и возникает, в основном, из денежных средств и их эквивалентов, финансовой дебиторской задолженности Группы и инвестиций в ценные бумаги.

Группа осуществляет сделки со следующими типами контрагентов:

(i) Группа имеет кредитные риски, связанные с туристическими агентствами и организациями отрасли. Значительная доля продаж Группы осуществляется через туристические агентства. В связи с тем, что дебиторская задолженность по туристическим агентствам диверсифицирована, в целом кредитный риск оценивается руководством как низкий.

РИСКИ, СВЯЗАННЫЕ С УПРАВЛЕНИЕМ КАПИТАЛОМ

Группа осуществляет управление капиталом с целью обеспечить возможность функционирования в обозримом будущем при максимизации доходности акционеров Компании за счет оптимизации соотношения долга и капитала Группы.

Управление капиталом осуществляется в сравнении с конкурентами из сектора авиаперевозок на основе следующих показателей:

- чистый долг к общему капиталу,
- общий долг к EBITDA,
- чистый долг к EBITDA.

Общая сумма долга включает краткосрочные и долгосрочные (включая краткосрочную часть) кредиты и займы, обязательства по финансовой аренде, обязательства по уплате таможенных пошлин за импортированные арендованные самолеты и обязательство по пенсионному плану с установленными выплатами.

Размер чистого долга рассчитывается как разница между общей суммой долга и суммой денежных средств и их эквивалентов и краткосрочных финансовых инвестиций.

Общий капитал представляет собой сумму капитала, принадлежащего акционерам Компании, и чистого долга.

Показатель EBITDA представляет собой прибыль от операционной деятельности до вычета амортизации и расходов на уплату таможенных пошлин.

(ii) Задолженность других авиакомпаний перед Группой регулируется через клиринговую палату ИАТА. Расчеты на постоянной основе снижают кредитный риск в максимально возможной степени.

(iii) Поставщики ВС требуют от Группы внесения гарантийных депозитов по отношению к будущим поставкам ВС. Группа снижает кредитный риск путем проверки данных о поставщиках и заключает договора только с известными и солидными компаниями.

(iv) Группа минимизирует кредитный риск, связанный с инвестициями в ценные бумаги, путем инвестирования в ликвидные ценные бумаги с высоким кредитным рейтингом. Руководство осуществляет мониторинг инвестиционной деятельности и, учитывая тот факт, что Группа инвестирует только в ликвидные ценные бумаги с высоким кредитным рейтингом, руководство не ожидает, что контрагент не выполнит своих обязательств.

Максимальная подверженность кредитному риску с учетом резерва под обесценение представлена ниже:

	31 декабря 2013 г.	31 декабря 2012 г.
Денежные средства и их эквиваленты (Примечание 12)	18 659,7	15 069,6
Финансовая дебиторская задолженность (Примечание 14)	23 996,4	18 530,5
Краткосрочные финансовые инвестиции	272,5	145,2
Долгосрочные финансовые инвестиции (Примечание 18)	6 098,8	6 079,2
Страховые депозиты по аренде ВС (Примечание 13)	1 493,0	1 322,2
Прочие внеоборотные активы (Примечание 12)	104,4	44,7
Итого финансовые активы, подверженные кредитному риску	50 624,8	41 191,4

Ниже приводится анализ финансовой дебиторской задолженности по кредитному качеству:

	31 декабря 2013 г.	31 декабря 2012 г.
Текущая и не просроченная	26 555,1	22 101,0
Просроченная, но не обесцененная задолженность		
- с задержкой платежа менее 90 дней	118,5	289,6
- с задержкой платежа от 91 до 2 лет	-	7,1
- с задержкой платежа свыше 2 лет	-	-
Итого просроченная, но не обесцененная задолженность	118,5	296,7
За вычетом резерва под обесценение	(2 440,2)	(3 273,8)
Итого финансовая дебиторская задолженность	23 996,4	18 530,5

КОНЦЕНТРАЦИЯ КРЕДИТНОГО РИСКА

По состоянию на 31 декабря 2013 г. большая часть денежных средств, а также долгосрочных финансовых инвестиций Группы размещена только в двух банках (по состоянию на 31 декабря 2012 г.: в двух банках) и вложена в одну компанию (по состоянию на 31 декабря 2012 г.: одну компанию), соответственно, что вызывает концентрацию кредитного риска для Группы.

38. СПРАВЕДЛИВАЯ СТОИМОСТЬ ФИНАНСОВЫХ ИНСТРУМЕНТОВ

Справедливая стоимость представляет собой сумму, на которую может быть обменян финансовый инструмент в ходе текущей операции между заинтересованными сторонами, за исключением случаев вынужденной продажи или ликвидации. Наилучшим подтверждением справедливой стоимости является котировка на активном рынке цена финансового инструмента.

Оценочная справедливая стоимость финансовых инструментов рассчитывалась Группой исходя из имеющейся рыночной информации (при ее наличии) и на основе надлежащих методик оценки. Однако для интерпретации рыночной информации в целях определения оценочной справедливой стоимости необходимо применять профессиональные суждения. При определении справедливой стоимости финансовых инструментов руководство использует всю имеющуюся рыночную информацию.

ФИНАНСОВЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ, ОТРАЖЕННЫЕ ПО СПРАВЕДЛИВОЙ СТОИМОСТИ

К данной категории относятся только производные финансовые инструменты, информация о которых представлена в Примечании 24.

ФИНАНСОВЫЕ АКТИВЫ, ОТРАЖАЕМЫЕ ПО АМОРТИЗИРОВАННОЙ СТОИМОСТИ

Справедливая стоимость инструментов с плавающей процентной ставкой обычно равна их балансовой стоимости. Оценочная справедливая стоимость инструментов с фиксированной процентной ставкой основывается на методе дисконтирования сумм ожидаемых поступлений будущих денежных потоков с применением действующих процентных ставок на рынке заимствований для новых инструментов, предполагающих аналогичный кредитный риск и аналогичный срок погашения. Ставки дисконтирования зависят от кредитного риска со стороны контрагента. Балансовая стоимость финансовой дебиторской задолженности, страховых депозитов по аренде и займов выданных приблизительно равна

их справедливой стоимости, которая относится к уровню 2 по иерархии справедливой стоимости. Денежные средства и их эквиваленты отражаются по амортизированной стоимости, которая приблизительно равна их текущей справедливой стоимости.

ОБЯЗАТЕЛЬСТВА, ОТРАЖАЕМЫЕ ПО АМОРТИЗИРОВАННОЙ СТОИМОСТИ

Справедливая стоимость финансовых инструментов определяется на основе рыночных котировок, если таковые имеются. Оценочная справедливая стоимость инструментов с фиксированной процентной ставкой и установленным сроком погашения, не имеющих рыночной котировки, основывается на дисконтировании ожидаемых денежных потоков с применением текущих процентных ставок для новых инструментов с аналогичным кредитным риском и сроком до погашения. Балансовая и справедливая стоимости финансовой кредиторской задолженности (Примечание 25), обязательств по финансовой аренде (Примечание 28), займов и кредитов, а также облигационных займов (Примечание 30) на 31 декабря 2013 г. и 31 декабря 2012 г. существенно не отличались. Справедливая стоимость финансовой кредиторской задолженности, обязательств по финансовой аренде, а также займов и кредитов отнесена к уровням 2, тогда как облигационных займов - к уровню 1 по иерархии справедливой стоимости.

39. ОПЕРАЦИИ СО СВЯЗАННЫМИ СТОРОНАМИ

Стороны обычно считаются связанными, если они находятся под общим контролем, или одна из сторон имеет возможность контролировать другую сторону, или может оказывать значительное влияние на принимаемые ею решения по вопросам финансово-хозяйственной деятельности или осуществлять над ней совместный контроль. При рассмотрении взаимоотношений с каждой из возможных связанных сторон принимается во внимание экономическое содержание таких взаимоотношений, а не только их юридическая форма.

Остатки по операциям со связанными сторонами по состоянию на 31 декабря 2013 г. и 31 декабря 2012 г., а также статьи доходов и расходов по операциям со связанными сторонами за год, закончившийся 31 декабря 2013 г. и 31 декабря 2012 г., представлены ниже.

АССОЦИИРОВАННЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

Остатки по операциям с ассоциированными предприятиями по состоянию на 31 декабря 2013 г. и 31 декабря 2012 г., а также статьи доходов и расходов по операциям с ассоциированными предприятиями за год, закончившийся 31 декабря 2013 г. и 31 декабря 2012 г., представлены ниже.



	31 декабря 2013 г.	31 декабря 2012 г.
Активы		
Дебиторская задолженность	37,9	13,4
Обязательства		
Кредиторская задолженность и начисленные обязательства	74,8	72,2

Суммы задолженности по расчетам между Группой и ассоциированными предприятиями в основном будут погашены в денежной форме.

Операции	2013 г.	2012 г.
Продажи ассоциированным предприятиям	16,7	32,0
Приобретение товаров и услуг у ассоциированных предприятий	1 306,2	1 155,6

Приобретение товаров и услуг у ассоциированных предприятий, в основном, включало услуги авиационной безопасности.

ОРГАНИЗАЦИИ С ГОСУДАРСТВЕННЫМ ВЛИЯНИЕМ

По состоянию на 31 декабря 2013 г. и 31 декабря 2012 г. 51,17 % акций Компании принадлежало РФ в лице Федерального агентства по управлению государственным имуществом. Группа осуществляет деятельность в такой экономической среде, в которой предприятия и кредитные организации напрямую или косвенно контролируются Правительством РФ через муниципальные власти, агентства, сообщества и прочие организации, и в совокупности относятся к организациям с государственным влиянием.

Группа приняла решение применить освобождение от раскрытия информации об индивидуально несущественных сделках и остатках по расчетам с государством и его связанными сторонами, так как российское государство осуществляет контроль, совместный контроль или оказывает значительное влияние на такие стороны.

Операции Группы с организациями с государственным влиянием, включают, но не ограничивают:

- банковские услуги,
- операции с производными финансовыми инструментами,
- инвестиции в ОАО «МАШ» (Примечание 17),
- покупку услуг по аэронавигационному обеспечению и аэропортовые услуги; а также
- государственные субсидии, в том числе, на покрытие убытков от перевозки пассажиров по двум государственным программам перевозки жителей Калининградской области и Дальнего Востока в европейскую часть России и обратно.

Ниже представлены остатки производных финансовых инструментов и денежных средств на расчетных и валютных счетах банков с государственным влиянием:

	31 декабря 2013 г.	31 декабря 2012 г.
Активы		
<i>Денежные средства</i>		
Сбербанк РФ	6 248,9	5 348,3
ОАО «Газпромбанк»	377,2	251,5
ОАО «Банк ВТБ»	194,8	160,9
<i>Производные финансовые инструменты</i>		
Сбербанк РФ	1 253,3	1 387,3
ОАО «Газпромбанк»	105,1	-
Обязательства		
<i>Производные финансовые инструменты</i>		
Сбербанк РФ	(2 911,7)	(1 792,2)
ОАО «Газпромбанк»	(29,1)	-

Величина обязательств Группы по финансовой и операционной аренде раскрыта в Примечаниях 28 и 40. Доля обязательств перед государственными компаниями в отношении финансовой аренды составляет порядка 20 %, в отношении операционной аренды порядка 8 % (в 2012 году: 25 % и 5 %, соответственно).

За год, закончившийся 31 декабря 2013 г., доля операций с организациями с государственным влиянием составила менее 13 % от операционных расходов и менее 2 % от выручки (в 2012 году: менее 11 % и менее 1 %, соответственно). Данные расходы включают преимущественно расходы на услуги аэронавигации и обслуживание ВС в аэропортах с государственной долей владения, а также поставки горюче-смазочных материалов организациями с государственной долей владения.

По состоянию на 31 декабря 2013 г. Группа выдала гарантии организации с государственной долей владения под обеспечение обязательств в рамках тендерных процедур в размере 788 млн руб. (на 31 декабря 2012 г.: данные гарантии не выдавались).

К операциям с государством также относятся расчеты и обороты по налогам, сборам и таможенным пошлинам, которые раскрыты в Примечаниях 7, 8, 9, 11, 14, 19, 25 и 31.

ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ КЛЮЧЕВОГО РУКОВОДЯЩЕГО ПЕРСОНАЛА

Вознаграждение ключевому руководящему персоналу (членам Совета директоров и Правления, а также руководству летного и наземного состава, обладающему полномочиями и ответственностью в вопросах

руководства, контроля и планирования деятельности Группы), включая заработную плату и премии, а также краткосрочные и среднесрочные компенсации, составило 737,8 млн руб. (в 2012 году: 719,5 млн руб.).

Эти суммы приведены до вычета налога на доходы физических лиц, но не включают обязательные страховые взносы во внебюджетные фонды. Согласно российскому законодательству Группа отчисляет средства в Пенсионный фонд РФ как часть обязательных страховых взносов за всех своих сотрудников, в том числе ключевой руководящий персонал.

ПРОГРАММЫ ПРЕМИРОВАНИЯ, ОСНОВАННАЯ НА КАПИТАЛИЗАЦИИ

В 2013 году Группа утвердила программы премирования для руководящего персонала Группы и членов Совета Директоров Компании. Данные программы действуют в течение 3 лет и включают в себя по 3 транша выплат денежными средствами. Суммы выплат зависят как от абсолютного роста капитализации Компании, так и от динамики роста капитализации Компании по сравнению с компаниями аналогами по итогам отчетного периода. Справедливая стоимость обязательств по программам премирования была определена на основании консенсус прогноза роста капитализации Компании до 2015 года.

Расходы, связанные с программами премирования, составили 344,9 млн руб. в 2013 году и были отражены в составе расходов на оплату труда в консолидированном отчете о прибыли или убытке Группы. Непогашенная сумма обязательства по этим программам на 31 декабря 2013 г. составила 344,9 млн руб.

ОПЦИОННАЯ ПРОГРАММА

В 2010 году Группа утвердила программу премирования опционами на акции для ключевого руководящего персонала (далее – «Опционная программа»). Опционная программа действовала в течение 3 лет и включала в себя 3 транша, начисленные в трехлетний период с 1 января 2011 г. по 31 декабря 2013 г. Необходимым условием получения права на опцион

являлась постоянная занятость в Компании участников в течение периода действия Опционной программы.

Справедливая стоимость услуг, полученных в обмен на предоставленные опционы, оценивалась на основе справедливой стоимости данных опционов. Оценка справедливой стоимости полученных услуг основывалась на модели «Блэка – Шоулза». В модели использовались следующие переменные:

Рыночная стоимость акции на дату представления прав, руб.	55,8
Ожидаемая волатильность, %	40
Безрисковая процентная ставка, %	5

В течение 2013 года в составе расходов на оплату труда в консолидированном отчете о прибыли или убытке Группы было отражено восстановление неиспользованных опционов в количестве 1 796 300 штук на сумму 33,9 млн руб. (в 2012 году расходы, связанные с Опционной программой составили 6,2 млн руб.). На 31 декабря 2013 г. обязательства по Опционной программе полностью погашены (на 31 декабря 2012 г. обязательства по Опционной программе составили 207,5 млн руб.).

ПЕРЕКРЕСТНОЕ ВЛАДЕНИЕ АКЦИЯМИ

По состоянию на 31 декабря 2013 г. Аэрофлоту-Финанс и Партнеру Аэрофлота, дочерним предприятиям Группы со 100 %-ной долей участия, принадлежало 53 527 652 обыкновенных акций и 2 091 обыкновенных акций Компании, соответственно (на 31 декабря 2012 г.: 62 726 453 обыкновенных акций и 87 991 обыкновенных акций Компании, соответственно) (Примечание 33).

40. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО ОПЕРАЦИОННОЙ АРЕНДЕ

Будущие минимальные суммы арендных платежей по нерасторжимым договорам операционной аренды ВС и прочим договорам аренды с третьими лицами и связанными сторонами (Примечание 39) приведены ниже:

	31 декабря 2013 г.	31 декабря 2012 г.
По требованию или в течение 1 года	20 131,7	16 350,8
От 1 года до 5 лет	95 086,5	55 663,4
После 5 лет	137 073,2	39 307,1
Итого обязательства по операционной аренде	252 291,4	111 321,3

Указанные суммы представляют собой базовую величину арендной платы и не включают отчисления на техническое обслуживание, выплачиваемые арендодателю на основании фактического налета часов, и другие переменные расходы.

Перечень ВС Группы, эксплуатирувавшихся на условиях операционной аренды по состоянию на 31 декабря 2013 г., приведен в Примечании 1. Согласно условиям операционной аренды ВС получены в аренду на срок от 3 до 16 лет с возможностью продления срока аренды.

Группой был заключен ряд договоров с российскими банками, в соответствии с которыми банки гарантируют оплату обязательств Группы по заключенным договорам аренды ВС.

41. ДОГОВОРНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО КАПИТАЛЬНЫМ ВЛОЖЕНИЯМ

По состоянию на 31 декабря 2013 г. Группа заключила договора на покупку в будущем основных средств у третьих лиц на общую сумму 40 178,6 млн руб. (на 31 декабря 2012 г.: 58 352,6 млн руб.). Данные договорные обязательства в основном относятся к приобретению двенадцати (на 31 декабря 2012 г.: шестнадцати) самолетов Боинг В-777, которые, как ожидается, будут использоваться по договорам финансовой аренды.

42. УСЛОВНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СРЕДА, В КОТОРОЙ ГРУППА ОСУЩЕСТВЛЯЕТ СВОЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Основную часть своих операций Группа осуществляет на территории РФ. Как следствие, Группа может быть подвержена рискам, характерным для экономических и финансовых рынков РФ, обладающих признаками развивающихся рынков. Юридическое и налоговое законодательство продолжает развиваться, но характеризуется наличием различных толкований и внесением частых изменений, что наряду с прочими законодательными и налоговыми барьерами накладывает дополнительные сложности на компании, осуществляющие деятельность в РФ. Настоящая консолидированная финансовая отчетность отражает оценку руководства Группы влияния российской бизнес-среды на деятельность и финансовое положение Группы. Будущее состояние российской бизнес-среды может отличаться от оценок руководства.

УСЛОВНЫЕ НАЛОГОВЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Налоговая система РФ продолжает развиваться и характеризуется частыми изменениями законодательных норм, официальных разъяснений и судебных решений, временами нечетко изложенных и противоречивых, что допускает их неоднозначное толкование различными налоговыми органами. Проверками и расследованиями в отношении правильности исчисления налогов занимаются несколько регулирующих органов, имею-



щих право налагать крупные штрафы и начислять пени. Правильность исчисления налогов в отчетном периоде может быть проверена в течение трех последующих календарных лет; однако при определенных обстоятельствах этот срок может увеличиваться. В последнее время практика в РФ такова, что налоговые органы занимают более жесткую позицию в части интерпретации и требований соблюдения налогового законодательства.

Данные обстоятельства могут привести к тому, что налоговые риски в РФ будут гораздо выше, чем в других странах. Руководство Группы, исходя из своего понимания применимого российского налогового законодательства, официальных разъяснений и судебных решений, считает, что налоговые обязательства в данной консолидированной финансовой отчетности отражены в адекватной сумме. Тем не менее, трактовка этих положений соответствующими органами может быть иной и, в случае если они смогут доказать правомерность своей позиции, это может оказать значительное влияние на настоящую консолидированную финансовую отчетность.

Измененное российское законодательство в области трансфертного ценообразования вступило в силу с 1 января 2012 г. Новые правила трансфертного ценообразования являются технически более сложными и, в определенной мере, в большей степени соответствует международным принципам трансфертного ценообразования, разработанным Организацией экономического сотрудничества и развития. Руководство Группы подготовило документацию по трансфертному ценообразованию для того, чтобы соответствовать новому законодательству, и уверено, что ценовая политика и внедренные процедуры достаточны для выполнения требований законодательства по трансфертному ценообразованию.

Изменения в налоговом законодательстве или его применение в части таких вопросов, как трансфертное ценообразование, могут существенно увеличить эффективную налоговую ставку Группы.

В 2012 – 2013 годах подход некоторых предприятий Группы к учету НДС по одному из видов операций был оспорен налоговыми органами. Данное решение было обжаловано в суде, и по состоянию на 31 декабря 2013 г. обязательство не было признано в настоящей консолидированной финансовой отчетности. Существует вероятность, что данный подход также может быть оспорен налоговыми органами по прочим предприятиям Группы. Руководство не может оценить возможный эффект предъявления претензий с достаточной степенью точности, однако он может оказаться существенным. В январе 2014 года Группа выиграла в первой инстанции судебный процесс по данной претензии налоговых органов.

Помимо указанных выше вопросов руководство полагает, что Группа имеет иные возможные обязательства по состоянию на 31 декабря 2013 г., связанные с налоговыми рисками, вероятность которых оценивается «больше, чем незначительная», в сумме 7 610,6 млн руб. (на 31 декабря 2012 г.: 6 377,4 млн руб.). Эти риски, в основном, относятся к учету НДС по определенному виду операций, имеющихся у одного из дочерних предприятий Группы, и являются оценочными значениями, возникающими в результате неопределенности в интерпретации применимого российского налогового законодательства и соответствующих требований к документации. Руководство намерено решительно защищать позиции и интерпретации Группы, использовавшиеся при исчислении налогов,

отраженных в данной консолидированной финансовой отчетности, если они будут оспорены налоговыми органами.

СТРАХОВАНИЕ

Группа осуществляет страхование в соответствии с требованиями законодательства. Группа также страхует риски по различным программам добровольного страхования, включая ответственность руководителей, ответственность Группы, риски утраты имущества ВС в операционной и финансовой аренде.

СУДЕБНЫЕ РАЗБИРАТЕЛЬСТВА

В течение отчетного периода Группа принимала участие (как в качестве истца, так и в качестве ответчика) в нескольких судебных разбирательствах, возникших в ходе обычной финансово-хозяйственной деятельности. По мнению руководства, в настоящее время не существует каких-либо текущих судебных разбирательств или исков, которые могут оказать существенное влияние на результаты деятельности или финансовое положение Группы.

В течение 2013 года Группой были осуществлены начисления в сумме 984,9 млн руб. по иску о требовании дополнительных выплат в пользу сотрудников за работу в ночное время и в особо вредных и опасных условиях. Данные расходы отражены в составе прочих операционных расходов в консолидированном отчете о прибыли или убытке Группы. По состоянию на 31 декабря 2013 г. все обязательства по указанному иску перед сотрудниками были погашены.

43. СОБЫТИЯ ПОСЛЕ ОТЧЕТНОЙ ДАТЫ

24 января 2014 г. Компания передала 49% акций АК Аврора во владение Сахалинской области. Сделка осуществлена в рамках Соглашения по АК Аврора (Примечание 1), предусматривающего передачу акций АК Аврора правительствам субъектов РФ в составе ДФО за счет пакета акций Сахалинской области. Стоимость продажи составила 181 млн руб.

В период с Января по Март 2014 года на условиях операционной аренды Группа получила шесть ВС Аэробус А-320, одно ВС Боинг В-737, одно ВС DHC 8-201; на условиях финансовой аренды два ВС Боинг В-777.

ПРИЛОЖЕНИЯ

В 2013 году EBITDA Группы «Аэрофлот» выросла на 52,6 % и составила

31 849,1
млн руб.

- Сведения об основных дочерних и зависимых обществах
- Сведения о результатах исполнения поручений Президента и Правительства Российской Федерации за 2013 год
- Сведения о крупных сделках, сделках с заинтересованностью
- Сведения о соблюдении Кодекса корпоративного поведения
- Сделки по приобретению или отчуждению акций ОАО «Аэрофлот», совершенные членами исполнительных органов ОАО «Аэрофлот» в течение 2013 года
- Словарь терминов и сокращений
- Перечень офисов и представительств
- Контактная информация

ВАЖНЫЕ
ДЕТАЛИ



СВЕДЕНИЯ ОБ ОСНОВНЫХ ДОЧЕРНИХ И ЗАВИСИМЫХ ОБЩЕСТВАХ (ПО СОСТОЯНИЮ НА 31 ДЕКАБРЯ 2013 ГОДА)

Полное и сокращенное наименование	Доля	Цель участия	Форма	Финансовые параметры участия (по состоянию на 31.12.2013), руб.	Основной вид деятельности по Уставу	Выручка за 2013 год, тыс. руб.	Прибыль (убыток) за 2013 год, тыс. руб.	Размер дивидендов, полученных в 2013 году, руб.
Открытое акционерное общество «Авиакомпания «Россия», ОАО «Авиакомпания «Россия»	75 (минус 1 акция)	Обеспечение устойчивого присутствия Группы «Аэрофлот» на рынке Северной Европы и использования для развития Группы потенциала г. Санкт-Петербурга	Акции	689 173 000,0	Осуществление внутренних и международных воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и выполнение авиационных работ, включая осуществление деятельности по обеспечению обслуживания пассажиров и багажа	32 089 926	– 656 593	23 138
Открытое акционерное общество «Авиакомпания «Аврора», ОАО «Авиакомпания «Аврора»	100	Обеспечение устойчивого присутствия Группы «Аэрофлот» на рынке Дальнего Востока России и формирования в составе Группы региональной дальневосточной авиакомпании	Акции	302 700,0	Выполнение коммерческих пассажирских и грузовых воздушных перевозок на внутренних и международных направлениях, а также выполнения авиационных работ	3 799 679	– 99 630	-
Открытое акционерное общество «Владивосток Авиа», ОАО «Владивосток Авиа»	52,16	Обеспечение устойчивого присутствия Группы «Аэрофлот» на рынке Дальнего Востока России и формирования в составе Группы региональной дальневосточной авиакомпании	Акции	274 122 792,0	Выполнение авиaperевозок пассажиров, багажа, почты, грузов на внутренних и международных авиалиниях	11 181 074	– 1 998 975	6
Открытое акционерное общество «Авиакомпания «Оренбургские авиалинии», ОАО «Оренбургские авиалинии»	100	Создание специализированной авиакомпании, обеспечивающей присутствие Группы в сегменте туристических авиaperевозок	Акции	665 503 000,0	Осуществление внутренних и международных коммерческих воздушных перевозок	21 047 439	– 539 061	-
Открытое акционерное общество «Донавиа», ОАО «Донавиа»	100	Обеспечение устойчивого присутствия Группы «Аэрофлот» на рынке юга Европейской части России и использования потенциала этого региона для развития Группы	Акции	328 863 260,0	Осуществление внутренних и международных коммерческих воздушных перевозок	8 349 051	– 58 147	-
Общество с ограниченной ответственностью «Добролет», ООО «Добролет»	100	Создание бюджетного перевозчика в составе Группы	Доля в уставном капитале	264 400 000,0	Осуществление внутренних и международных коммерческих воздушных перевозок	-	– 23 124	-
Закрытое акционерное общество «Джеталлианс Восток»	49	Обеспечение чартерных пассажирских перевозок в премиум-сегменте	Акции	17 657 540,0	Оказание авиатранспортных услуг высокой комфортности и уровня сервиса	В стадии банкротства		



Полное и сокращенное наименование	Доля	Цель участия	Форма	Финансовые параметры участия (по состоянию на 31.12.2013), руб.	Основной вид деятельности по Уставу	Выручка за 2013 год, тыс. руб.	Прибыль (убыток) за 2013 год, тыс. руб.	Размер дивидендов, полученных в 2013 году, руб.
Закрытое акционерное общество «Шеротель», ЗАО «Шеротель»	100	Обеспечивает размещение по минимальным контролируемым тарифам экипажей, пассажиров (в сбойных ситуациях) ОАО «Аэрофлот», дочерних и зависимых авиакомпаний ОАО «Аэрофлот»	Акции	882 812 538,63	Строительство, оборудование и реконструкция гостиничных комплексов, офисно-гостиничных комплексов, офисов и объектов вспомогательного значения, переработка углеводородов, эксплуатация гостиничных комплексов, офисно-гостиничных комплексов и офисов	1 333 829	154 371	-
Акционерная компания с ограниченной ответственностью «АЛБТ Рейсбюро А/С»	100	Оказание туристических и сопутствующих услуг (продажа авиабилетов, визовая поддержка)	Акции	452 915,0	Организация путешествий, в т.ч. групповых, в рамках бюро путешествий, а также связанная с этим торговля	72 790	-6 730	-
Общество с ограниченной ответственностью «Аэрофлот Рига», ООО «Аэрофлот Рига»	100	В связи с ограничениями местного законодательства по ведению коммерческой деятельности иностранными компаниями осуществляет продажу авиабилетов и выполняет другие коммерческие функции, возложенные в других странах на представительства ОАО «Аэрофлот». В настоящее время в стадии ликвидации	Доля в уставном капитале	17 121,5	Воздушный транспорт, который идет по графику; воздушный транспорт, который идет не по графику; другие дополнительные виды деятельности на воздушном транспорте	В стадии ликвидации		
Общество с ограниченной ответственностью «Аэрофлот-Финанс», ООО «Аэрофлот-Финанс»	99,9999	Обеспечивает реализацию инвестиционных проектов ОАО «Аэрофлот». Примеры – приобретение акций ОАО «Аэрофлот» у НРБ, приобретение акций авиакомпаний Росавиа	Доля в уставном капитале	2 100 000 000,0	Оказание информационных и консультационных услуг по поводу выпуска и обращения ценных бумаг, сбор и предоставление информации о конъюнктуре рынка ценных бумаг и финансового рынка заинтересованным физическим и юридическим лицам	-	91 226	-
Закрытое акционерное общество «Аэромар», ЗАО «Аэромар»	51	Обеспечивает поставку бортового питания, оказание услуг по уборке и экипировке салонов ВС ОАО «Аэрофлот», дочерних и зависимых авиакомпаний по минимальным контролируемым тарифам	Акции	28 050,0	Производство и поставка бортового питания и напитков на борт воздушных судов, а также предоставление комплекса иных услуг российским и иностранным авиакомпаниям и предоставление иных услуг общественного питания, включая приготовление и доставку питания по заказам предприятий и организаций	9 384 755	747 674	-

Полное и сокращенное наименование	Доля	Цель участия	Форма	Финансовые параметры участия (по состоянию на 31.12.2013), руб.	Основной вид деятельности по Уставу	Выручка за 2013 год, тыс. руб.	Прибыль (убыток) за 2013 год, тыс. руб.	Размер дивидендов, полученных в 2013 году, руб.
Общество с ограниченной ответственностью «Транснаутик Аэро ГмБХ»	49	Агент по продаже грузовых перевозок в Германии В настоящий момент в стадии банкротства	Доля в уставном капитале	105 154,0	Маркетинг и прием фрахтовых заказов на воздушные перевозки по всему миру с помощью авиакомпании "Аэрофлот" и других авиакомпаний, производящих воздушные перевозки грузов, а также помощь в создании структур воздушных перевозок грузов в России и других странах СНГ и все связанные с этим операции	В стадии банкротства		
Негосударственное образовательное частное учреждение среднего профессионального образования «Авиационная школа Аэрофлота»	-	Подготовка летных кадров, авиационных специалистов. Стратегический актив, созданный с целью восполнения нехватки квалифицированных специалистов для ОАО «Аэрофлот» и других авиакомпаний	Вклад Учредителя	1 339,33	Профессиональная подготовка, повышение квалификации и переподготовка специалистов в области гражданской авиации и туристической отрасли в соответствии с конкретными потребностями государственных и региональных органов и организаций (учреждений, предприятий), а также организаций иных форм собственности и частных лиц	267 122	2 085	-
Закрытое акционерное общество «АэроМАШ – Авиационная Безопасность», ЗАО «АэроМАШ – АБ»*	45	Обеспечивает авиационную безопасность в аэропортах, прежде всего в базовом аэропорту ОАО «Аэрофлот» – Шереметьево	Акции	45 000,0	Предполетный досмотр пассажиров, членов экипажей гражданских воздушных судов, обслуживающего персонала, ручной клади, багажа, грузов, почты и бортовых запасов.	-		
Открытое акционерное общество «Международный аэропорт Шереметьево», ОАО «МАШ»**	8,959	Базовый аэропорт для ОАО «Аэрофлот»	Акции	2 259 687 350,0	Обслуживание воздушных судов, пассажиров и грузов	-		
Закрытое акционерное общество «Транспортная Клиринговая Палата», ЗАО «ТКП»**	3,85	Обеспечивает профессиональную организацию взаиморасчетов между агентствами и авиакомпаниями	Акции	50 000,0	Организация, проведение и совершенствование взаиморасчетов по выручке за перевозки пассажиров, багажа, почты, грузов, за страхование пассажиров, багажа, почты, грузов и другие оказанные услуги между участниками и субъектами системы взаиморасчетов	-		
ООО «АМ-ТЕРМИНАЛ», Фонд «Социальные программы»	Указанные активы можно отнести к «Прочим» вследствие их незначительного влияния на результаты Группы «Аэрофлот»							

*Доля участия Группы в ЗАО «АэроМАШ – АБ» составляет менее 50 %, в результате чего по МСФО результаты данной компании не консолидируются, а признаются методом долевого участия.

**Доля участия Группы в компаниях ОАО «МАШ» и ЗАО «ТКП» составляет менее 20 %, в связи с чем по МСФО результаты данных компаний не консолидируются, а признаются в составе долгосрочных финансовых инвестиций.



ИНФОРМАЦИЯ О ЗАКЛЮЧЕННЫХ В 2013 ГОДУ ДОГОВОРАХ КУПЛИ-ПРОДАЖИ ЦЕННЫХ БУМАГ/ДОЛЕЙ НЕПРОФИЛЬНЫХ АКТИВОВ

В рамках утвержденной Советом директоров программы реализации непрофильных активов ОАО «Аэрофлот» в 2013 году произведена реализация принадлежащих ОАО «Аэрофлот» 200 обыкновенных именных акций Закрытого акционерного общества «Аэроферст» (66,6% уставного капитала). По результатам проведенного конкурса цена реализации

указанного пакета акций составила 1 230,0 млн рублей. Превышение цены реализации над ценой, определенной независимым оценщиком, составила более 329,0 млн рублей. Финансовый результат для ОАО «Аэрофлот» по данным бухгалтерского учета (по правилам РСБУ) от реализации указанного пакета акций составил 729,9 млн рублей.

СВЕДЕНИЯ О РЕЗУЛЬТАТАХ ИСПОЛНЕНИЯ ПОРУЧЕНИЙ ПРЕЗИДЕНТА И ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЗА 2013 ГОД

Вид документа, дата, номер	Краткое содержание поручения	Исполнение
1 Поручение Президента Российской Федерации Путина В. В. от 07.01.2013 № Пр-26 (Вх. № 260 от 17.01.2013)	Правительству Российской Федерации разработать и утвердить комплекс мер, направленных на снижение стоимости авиаперевозок на внутренних авиалиниях. Срок – 01.02.2013	Предложения ОАО «Аэрофлот» по вопросу разработки и утверждения комплекса мер, направленных на снижение стоимости авиаперевозок на внутренних авиалиниях направлены в Минтранс России (Исх. № ГД-144 от 22.01.2013)
2 Поручение Первого Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации И. И. Шувалова от 22.01.2013 № ИШ-П9-333 (Вх. № 438 от 25.01.2013)	Прошу с участием ОАО «РЖД», ОАО «МАШ», администрацией Приморского края и авиакомпаний, использующих аэропорт г. Владивостока, установить комфортный для пассажиров график движения аэроэкспресса, обеспечить необходимое информирование граждан об оказываемых услугах, проработать возможность включения стоимости проезда в цену авиабилетов высоких классов обслуживания, представить иные предложения по возможным мерам поддержки проекта. По вопросам, требующим решения Правительства РФ, внесите согласованные предложения. Срок – 20 февраля 2013 года	Информация об отсутствии прав у ОАО «Аэрофлот» на повышение тарифов для своих пассажиров с целью включения в него стоимости проезда на электропоезде ООО «Аэроэкспресс» как обязательного условия приобретения авиабилета направлена в Минтранс России (Исх. № ГД-448 от 26.02.2013)
3 Поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Д. Н. Козака от 12.02.2013 № П9-5875 (Вх. № 895 от 12.02.2013)	Перечень поручений Правительства Российской Федерации, связанных с подготовкой XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в г. Сочи (Протокол ДК-П9-162пр)	Информация (раздел I, пункт 17) направлена в Минтранс России (Исх. № 210.21-2193 от 21.03.2013)
4 Поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А. В. Дворковича от 11.02.2013 № АД-П9-777 (Вх. № 966 от 14.02.2013)	Прошу совместно с ОАО «Аэрофлот», ОАО «Совкомфлот», ОАО «РЖД», иными крупнейшими отраслевыми работодателями по каждому виду транспорта предоставить комплексные предложения по реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие образования» на 2013-2020 годы и Основных направлений деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2018 года в части развития отраслевого высшего профессионального и среднего профессионального образования. Срок – 11.04.2013	Предложения ОАО «Аэрофлот» по реализации государственной программы РФ «Развитие образования» на 2013-2020 годы и Основных направлений деятельности Правительства Российской Федерации в период до 2018 года в части развития отраслевого профессионального образования направлены в Минтранс России (Исх. № ГД-780 от 16.04.2013)
5 Поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А. В. Дворковича от 13.02.2013 № АД-П9-885 (Вх. № 1022 от 18.02.2013)	Осуществляйте организационное и техническое обеспечение работы постоянно действующей рабочей группы по развитию Аэронавигационной системы Российской Федерации Правительственной комиссии по транспорту и связи	В составе постоянно действующей рабочей группы по развитию Аэронавигационной системы Российской Федерации Правительственной комиссии по транспорту и связи – Локтев С. Н. – заместитель директора по аэронавигационному обеспечению полетов – главный штурман ОАО «Аэрофлот»
6 Поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Д. Н. Козака от 20.03.2013 № ДК-П9-1728 (Вх. № 1933 от 22.03.2013)	Пункт 1: Прошу определить докладчиков и обеспечить представление в АНО «Оргкомитет «Сочи 2014» указанных в программе третьего визита экспертов Международного олимпийского комитета (МОК) по прибытиям и отъездам в период с 10 по 12 апреля 2013 г. материалов, докладов и презентаций на русском и английском языках, а также ответственных лиц за взаимодействие с АНО «Оргкомитет «Сочи 2014» при подготовке к визиту. Срок – 28.03.2013	Материалы подготовлены и представлены в Сочи А. Ю. Калмыковым

Вид документа, дата, номер	Краткое содержание поручения	Исполнение
7 Поручение Заместителя Руководителя Аппарата Правительства Российской Федерации И. В. Лобанова от 17.04.2013 №2091п-П17 (Вх. № 2622 от 17.04.2013)	Представить к 26.04.2013 предложения по кандидатурам из числа представителей федерального резерва управленческих кадров (поручение Правительства РФ от 20.07.2012 № АД-П17-4145) для обучения в рамках второго потока федеральной программы	Предложения ОАО «Аэрофлот» для обучения в рамках второго потока федеральной программы направлены Заместителю Руководителя Аппарата Правительства Российской Федерации И. В. Лобанову (Исх. № ГД-869 от 29.04.2013)
8 Поручение Первого Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации И. И. Шувалова от 13.05.2013 № ИШ-П9-3134 (Вх. № 3157 от 14.05.2013)	Прошу до 15.05.2013 завершить рассмотрение материалов 1-го этапа работ по выбору модели развития Московского авиационного узла (МАУ), обеспечить выработку согласованной позиции по данному вопросу и доложить для рассмотрения на заседании рабочей группы, которое состоится под моим председательством во второй декаде мая 2013 г.	Направлены комментарии и замечания к промежуточному отчету «Разработка модели развития Московского авиационного узла» (Исх. № 208-1239 от 22.04.2013)
9 Поручение Первого Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации И. И. Шувалова от 06.06.2013 №ИШ-П12-3816 (Вх. № 3824 от 10.06.2013)	Прошу с участием заинтересованных организаций проработать предложения Республики Татарстан принять необходимые меры. О результатах доложите в Правительство Российской Федерации до 10.06.2013	Предложения ОАО «Аэрофлот» по вопросу обеспечения резервирования 50 мест на крайних ежесуточных рейсах Москва-Казань на период проведения летней Универсиады, в счет спонсорского взноса ОАО «Аэрофлот» направлены в Минтранс России. (Исх. № ГД-1095 от 10.06.2013)
10 Поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А. В. Дворковича от 22.07.2013 № АД-П9-5167 (Вх. № 5121 от 23.07.2013)	Прошу с учетом принятого решения о создании единой Дальневосточной региональной компании на базе ОАО "Авиакомпания «Сахалинские Авиатрассы» представить согласованные предложения по развитию авиационных перевозок в Дальневосточном федеральном округе, в том числе расширению маршрутной сети, сохранению регулярности полетов и географии региональных и международных рейсов, выполняемых ОАО "Владивосток Авиа" Срок: до 26.07.2013	Предложения по созданию Дальневосточной авиакомпании (ДВА), развитию авиационных перевозок в Дальневосточном федеральном округе, включая расширение соответствующей маршрутной сети, сохранению регулярности полетов и географии межрегиональных, региональных и международных рейсов, выполняемых ОАО "Владивосток Авиа" и ОАО "Авиакомпания "CAT" направлены Заместителю Председателя Правительства Российской Федерации А. В. Дворковичу и в Минтранс России (Исх. №№ ГД-1363, ГД-1364 от 26.07.2013)
11 Поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Д. Н. Козака от 19.07.2013 № ДК-П2-5173 на письмо ОАО «Аэрофлот» от 18.07.2013 № ГД-1316 «Об оказании содействия в решении вопроса конвертации денежных средств узбекской стороной и рассмотреть возможность обсуждения данного вопроса на уровне сопредседателей российско-узбекской Межправительственной комиссии» (Вх. № 5189 от 25.07.2013)	Прошу представить предложения.	Срок исполнения поручения перенесен на 01.05.2014 в связи с тем, что до настоящего времени Минтрансом России не представлены предложения в Правительство России (по имеющейся информации проект письма находится на рассмотрении у руководства министерства).
12 Поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А. В. Дворковича от 01.08.2013 № АД-П9-5658 (Вх. № 5597 от 08.08.2013)	Прошу обеспечить реализацию программы расширения географии межрегиональных, региональных и международных рейсов. Доклад в Правительство Российской Федерации до 15.12.2013 г., далее – раз в полгода.	Предложения ОАО «Аэрофлот» о содействии в переформлении допусков ОАО «Владивосток Авиа» к выполнению международных воздушных перевозок на авиакомпанию ОАО «Авиакомпания «Сахалинские Авиатрассы» в связи с реализацией программы расширения географии региональных и международных рейсов направлены в Минтранс России (исх. № ГД-1500 от 20.08.2013) и Росавиацию (исх. № 406-304 от 20.08.2013)
13 Поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А. В. Дворковича от 06.08.2013 №4696п-П9 (Вх. № 5635 от 09.08.2013)	План по разработке и внедрению механизма долгосрочного субсидирования пассажирских перевозок в дальнем следовании	Предложения ОАО «Аэрофлот» о возможности модификации квот-мест по субсидируемым тарифам с учетом сезонного спроса на усмотрение авиаперевозчиков в пределах предоставленного финансового лимита субсидий направлены в Минэкономразвития России (исх. № 04-1660 от 18.09.2013)



Вид документа, дата, номер	Краткое содержание поручения	Исполнение
14 Протокол совещания у Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Д.О. Рогозина от 14.08.2013 №РД-П7-25 (Вх. № 6140 от 28.08.2013)	Пункт 6: Минтрансу России, Минэкономразвития России, Минфину России, Минпромторгу России представить согласованные предложения о возмещении части затрат российских авиакомпаний в период освоения в эксплуатации новых типов ВС российского производства Пункт 7: Минтрансу России разработать с участием ОАО «Аэрофлот» и ОАО «Ильюшин Финанс Ко» план мероприятий по повышению эффективности эксплуатации самолетов Ту-204-300 в ОАО «Владивосток-Авиа» О результатах доложить в Правительство Российской Федерации в сентябре 2013 г.	Предложения ОАО «Аэрофлот» направлены в Минтранс России (исх. № ГД-42-КИ от 12.09.2013) Предложения ОАО «Аэрофлот» направлены в Минтранс России (исх. № ГД-50-КИ от 17.10.2013)
15 Поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Д.О. Рогозина от 23.09.2013 №РД-П9-6914 (Вх. № 7130 от 02.10.2013)	Совместно с ОАО «Аэрофлот» рассмотреть предложение Президента Баскетбольного клуба «Химки» Голубкова Д.А. по вопросу предоставления чартерных рейсов для выезда спортсменов на соревнования	Предложения ОАО «Аэрофлот» о нецелесообразности обеспечения чартерных рейсов для спортсменов НП «Баскетбольный клуб «Химки» направлены в Минтранс России (исх. № ГД-1848 от 21.10.2013)
16 Постановление Председателя Правительства Российской Федерации Д.А. Медведева от 09.10.2013 № 883 (вх. № 7399 от 10.10.2013)	О внесении изменений в перечень организаций, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством Российской Федерации	Срок исполнения поручения не позднее 30 апреля года, следующего за отчетным
17 Протокол совещания у Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича от 04.10.2013 №АД-П9-198пр (Вх. № 7454 от 14.10.2013)	II "Об исполнении поручения Президента РФ от 10.09.2013 г. № Пр-2147 о разработке комплекса мер, направленных на повышение конкурентоспособности аэропорта Пулково" Пункт 2: ОАО «Аэрофлот» (В.Г.Савельеву) представить анализ деятельности ОАО «Авиакомпания Россия», в том числе экономических показателей, состояния самолетного парка, изменения маршрутной сети, частоты выполняемых авиакомпаниями полетов, в том числе с использованием аэропорта Пулково, а также данные по маршрутам, «временно» не эксплуатируемым ОАО «Авиакомпания Россия»	Презентация "Анализ деятельности ОАО "Авиакомпания "Россия" 2010-2013 гг. направлен Заместителю Председателя Правительства Российской Федерации А. Дворковичу (исх. № ГД-1970 от 13.11.2013)
18 Поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича от 28.10.2013 № ПЗ0-450-АД (Вх. № 7867 от 29.10.2013)	Уважаемый Виталий Геннадьевич! С А.Л. Коситиным есть четкая договоренность. Просьба организовать перевозку в оговоренные сроки	Школьники из регионов Дальнего Востока, пострадавших от паводка, перевезены на отдых в г. Москву и обратно в Хабаровск (185 школьников, 15 сопровождающих), получена благодарность от губернатора Хабаровского края
19 Поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича на письмо ОАО «Аэрофлот» от 10.10.2013 №ГД-1778 «О внесении изменений в Решение Комиссии Таможенного союза» от 31.10.2013 №АД-П9-7817 (Вх. № 8057 от 05.11.2013)	Прошу оперативно рассмотреть и представить согласованные предложения по существу вопроса (внесение изменений в отдельные пункты Решения Комиссии Таможенного союза о применении тарифных льгот, полного освобождения от таможенных пошлин, налогов, а также продлении сроков временного ввоза и применении отдельных таможенных процедур при ввозе гражданских пассажирских самолетов)	С момента проведения заседания под председательством Министра экономического развития РФ А.В. Улюкаева, состоявшегося в Минэкономразвития России 15.11.2013, на котором было принято решение о продлении льготы, установленной пунктами 2 и 3 Решения Комиссии Таможенного союза от 16.07.2010 № 328 до 31.12.2017 года с сохранением прежней вилки по посадочным местам от 111 до 170, до настоящего времени мероприятий, связанных с дальнейшим решением данного вопроса не проводилось. Протокол заседания Подкомиссии за подписью Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации, председателя Правительственной комиссии по экономическому развитию и интеграции, в ЕЭК (Евразийская экономическая комиссия) И.И. Шувалова, до настоящего времени не направлен (email 24.01.2014 Д.П.Сапрыкина, очередной доклад 21.02.2014)

Вид документа, дата, номер	Краткое содержание поручения	Исполнение
20 Поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича от 23.11.2013 № АД-П9-8417 на письмо ОАО «Аэрофлот» от 01.11.2013 № ГД-1919 «О подготовке проекта нормативного акта о возмещении расходов ОАО "Аэрофлот" и ОАО "Владивосток Авиа" за перевозку пассажиров ОАО "Дальавиа" и ООО "Авиакомпания "Интеравиа" за счет средств федерального бюджета на 2013 г.» (Вх. № 8668 от 25.11.2013)	Прошу рассмотреть и представить согласованные предложения	Срок исполнения перенесен на 10.03.2014
21 Поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича на письмо ОАО «Аэрофлот» №ГД-73-КИ от 06.12.2013 «Об основных проблемах, связанных с эксплуатацией парка ВС RRJ-95В» №АД-П7-9096-ДСП \от 17.12.2013 (Вх. №31/КИ от 20.12.2013)	Прошу рассмотреть совместно с ОАО «ОАК» вопросы, связанные с обеспечением эксплуатации ВС RRJ-95В в ОАО «Аэрофлот» и принять незамедлительные меры по устранению отмеченных недостатков. В случае необходимости – представить предложения. О результатах доложите в срок до 30.01.2014	Срок доклада генеральному директору по данному вопросу перенесен на 17.02.2014

СВЕДЕНИЯ О КРУПНЫХ СДЕЛКАХ, СДЕЛКАХ С ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬЮ

№ п.п.	Наименование контрагента	Предмет сделки	Цена, руб.	Заинтересованные лица	Основание заинтересованности	Орган управления, принявший решение
1	ОАО «Авиакомпания «Россия»	Предоставление ОАО «Аэрофлот» поручительства в пользу ОАО «АБ Россия» за ОАО «Авиакомпания Россия»	2 953 217,60	Член Совета директоров ОАО «Авиакомпания «Россия» Д.П. Сапрыкин является членом Совета директоров ОАО «Аэрофлот»	Общество владеет 20 и более процентами акций (долей, паев) юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке. Лицо занимает должность в органах управления юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке	Протокол заседания Совета директоров от 21 декабря 2012 года № 8
2	ЗАО «Аэромар»	Аренда помещений	405 829,62	Член Совета директоров ЗАО «Аэромар» Д.П.Сапрыкин является членом Совета директоров ОАО «Аэрофлот». Член Совета директоров ЗАО «Аэромар» В.Я.Зингман является членом Правления ОАО «Аэрофлот»	Общество владеет 20 и более процентами акций (долей, паев) юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке. Лицо занимает должность в органах управления юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке	
3	ОАО «Оренбургские авиалинии»	Проведение подготовки членов летных экипажей в рейсовых условиях на воздушных судах Boeing B777 в сопровождении пилота-инструктора	4 545 537	Член Совета директоров ОАО «Оренбургские авиалинии» Сапрыкин Д.П. является членом Совета директоров ОАО «Аэрофлот»	Общество владеет 20 и более процентами акций (долей, паев) юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке. Лицо занимает должность в органах управления юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке	Протокол заседания Совета директоров от 21 декабря 2012 года № 8
4	ЗАО «Шеротель»	Оказание услуг по размещению ключевых специалистов ОАО «Аэрофлот» в гостиницах	16 327 000	Член Совета директоров ЗАО «Шеротель» Д.П.Сапрыкин является членом Совета директоров ОАО «Аэрофлот». Член Совета директоров ЗАО «Шеротель» В.Я.Зингман является членом Правления ОАО «Аэрофлот»	Общество владеет 20 и более процентами акций (долей, паев) юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке. Лицо занимает должность в органах управления юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке	Протокол заседания Совета директоров от 17 апреля 2013 года № 13



№ п.п.	Наименование контрагента	Предмет сделки	Цена, руб.	Заинтересованные лица	Основание заинтересованности	Орган управления, принявший решение
5	ОАО «Владивосток Авиа»	Предоставление услуг по аэронавигационному обслуживанию ОАО «Аэрофлот» полетов воздушных судов ОАО «Владивосток Авиа»	11 466 569,76	Член Совета директоров ОАО «Владивосток Авиа» Д. П. Сапрыкин является членом Совета директоров ОАО «Аэрофлот»	Лицо занимает должность в органах управления юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке	Протокол заседания Совета директоров от 21 декабря 2012 №8
6	ОАО «Владивосток Авиа»	Предоставление услуг по аэронавигационному обслуживанию ОАО «Аэрофлот» полетов воздушных судов ОАО «Владивосток Авиа»	287 367,35	Член Совета директоров ОАО «Владивосток Авиа» Д. П. Сапрыкин является членом Совета директоров ОАО «Аэрофлот»	Лицо занимает должность в органах управления юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке	Протокол заседания Совета директоров от 04 сентября 2013 года № 4
7	НОЧУ СПО «Авиационная школа Аэрофлота»	Аренда помещений	717 895,40	Член Попечительского совета НОЧУ СПО «Авиационная школа Аэрофлота» И. П. Чалик является членом Правления ОАО «Аэрофлот»	Лицо занимает должность в органах управления юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке	

СВЕДЕНИЯ О СОБЛЮДЕНИИ КОДЕКСА КОРПОРАТИВНОГО ПОВЕДЕНИЯ

п. п.	Положение Кодекса корпоративного поведения	Соблюдается или не соблюдается	Примечание
1	Извещение акционеров о проведении Общего собрания акционеров не менее чем за 30 дней до даты его проведения независимо от вопросов, включенных в его повестку дня, если законодательством не предусмотрен больший срок	Соблюдается	Устав Общества п.17.2
2	Наличие у акционеров возможности ознакомиться со списком лиц, имеющих право на участие в Общем собрании акционеров, начиная со дня сообщения о проведении общего собрания акционеров и до закрытия очного Общего собрания акционеров, а в случае заочного Общего собрания акционеров – до даты окончания приема бюллетеней для голосования	Соблюдается	В соответствии с п.16.4 Устава Общества «Список лиц, имеющих право на участие в общем собрании акционеров, представляется Обществом для ознакомления по требованию лиц, включенных в этот список и обладающих не менее чем 1 (одним) процентом голосов»
3	Наличие у акционеров возможности ознакомиться с информацией (материалами), подлежащей предоставлению при подготовке к проведению Общего собрания акционеров, посредством электронных средств связи, в том числе посредством сети Интернет	Соблюдается	Исполняется на практике
4	Наличие у акционера возможности внести вопрос в повестку дня Общего собрания акционеров или потребовать созыва Общего собрания акционеров без предоставления выписки из реестра акционеров, если учет его прав на акции осуществляется в системе ведения реестра акционеров, а в случае если его права учитываются на счете депо, – достаточность выписки со счета депо для осуществления вышеуказанных прав	Соблюдается	При приеме предложений в повестку дня Общего собрания акционеров Общество запрашивает подтверждение в реестре акционеров самостоятельно
5	Наличие в Уставе или внутренних документах акционерного Общества требования об обязательном присутствии на Общем собрании акционеров генерального директора, членов Правления, членов Совета директоров, членов Ревизионной комиссии и аудитора акционерного общества	Соблюдается частично	Пункт 11.3 Положения об Общем собрании акционеров
6	Обязательное присутствие кандидатов при рассмотрении на общем собрании акционеров вопросов об избрании членов Совета директоров, генерального директора, членов Правления, членов Ревизионной комиссии, а также вопроса об утверждении аудитора акционерного общества	Соблюдается частично	
7	Наличие во внутренних документах акционерного общества процедуры регистрации участников Общего собрания акционеров	Соблюдается	Статья 7 Положения об Общем собрании акционеров
Совет директоров			
8	Наличие в Уставе акционерного общества полномочия Совета директоров по ежегодному утверждению финансово-хозяйственного плана акционерного общества	Соблюдается	Пункт 19.2 Устава (пп.1 и 24)
9	Наличие утвержденной Советом директоров процедуры управления рисками в акционерном обществе	Соблюдается	Пункт 5.5 Положения о Комитете по аудиту

п. п.	Положение Кодекса корпоративного поведения	Соблюдается или не соблюдается	Примечание
10	Наличие в Уставе акционерного общества права Совета директоров принять решение о приостановлении полномочий генерального директора, назначаемого Общим собранием акционеров	Соблюдается	Пункт 19.2 Устава (пп.8)
11	Наличие в Уставе акционерного общества права Совета директоров устанавливать требования к квалификации и размеру вознаграждения генерального директора, членов Правления, руководителей основных структурных подразделений акционерного общества	Соблюдается частично	Пункт 19.2 Устава (пп.10 и 12)
12	Наличие в Уставе акционерного общества права Совета директоров утверждать условия договоров с генеральным директором и членами Правления	Соблюдается	Пункт 19.2 Устава (пп.10)
13	Наличие в Уставе или внутренних документах акционерного общества требования о том, что при утверждении условий договоров с генеральным директором (управляющей организацией, управляющим) и членами правления голоса членов Совета директоров, являющихся генеральным директором и членами Правления, при подсчете голосов не учитываются	Не соблюдается	
14	Наличие в составе Совета директоров акционерного общества не менее 3 независимых директоров, отвечающих требованиям Кодекса корпоративного поведения	Соблюдается	
15	Отсутствие в составе Совета директоров акционерного общества лиц, которые признавались виновными в совершении преступлений в сфере экономической деятельности или преступлений против государственной власти, интересов государственной службы и службы в органах местного самоуправления или к которым применялись административные наказания за правонарушения в области предпринимательской деятельности или в области финансов, налогов и сборов, рынка ценных бумаг.	Соблюдается	
16	Отсутствие в составе Совета директоров акционерного общества лиц, являющихся участником, генеральным директором (управляющим), членом органа управления или работником юридического лица, конкурирующего с акционерным обществом	Соблюдается	
17	Наличие в Уставе акционерного общества требования об избрании Совета директоров кумулятивным голосованием	Соблюдается	Пункт 19.4 Устава
18	Наличие во внутренних документах акционерного общества обязанности членов Совета директоров воздерживаться от действий, которые приведут или потенциально способны привести к возникновению конфликта между их интересами и интересами Общества, в случае возникновения такого конфликта – обязанности раскрывать Совету директоров информацию об этом конфликте	Соблюдается частично	Пункт 22.1 Устава Статья 8 Положения о Совете директоров
19	Наличие во внутренних документах акционерного общества обязанности членов Совета директоров письменно уведомлять Совет директоров о намерении совершить сделки с ценными бумагами акционерного общества, членами Совета директоров которого они являются, или его дочерних (зависимых) обществ, а также раскрывать информацию о совершенных ими сделках с такими ценными бумагами	Соблюдается	Порядок уведомления членами Совета директоров о заинтересованности в сделках, совершаемых Обществом, регулируется Пунктом 22.7 Устава и ст. 81 и 82 ФЗ «Об акционерных обществах». Информация о совершении членами органов управления ОАО «Аэрофлот» сделок с ценными бумагами ОАО «Аэрофлот» подлежит раскрытию в соответствии с Федеральным законом «О противодействии неправомерному использованию инсайдерской информации и манипулированию рынком и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», а также Положением о порядке доступа к инсайдерской информации ОАО «Аэрофлот»
20	Наличие во внутренних документах акционерного общества требования о проведении заседаний Совета директоров не реже одного раза в шесть недель	Соблюдается	Статья 5 Положения о Совете директоров
21	Проведение заседаний Совета директоров акционерного общества в течение года, за который составляется годовой отчет акционерного общества, с периодичностью не реже одного раза в шесть недель	Соблюдается	Статья 5 Положения о Совете директоров
22	Наличие во внутренних документах акционерного общества порядка проведения заседаний Совета директоров	Соблюдается	Статья 5 Положения о Совете директоров; Регламент заседания Совета директоров ОАО «Аэрофлот»
23	Наличие во внутренних документах акционерного общества положения о необходимости одобрения Советом директоров сделок акционерного Общества на сумму 10 и более процентов стоимости активов общества за исключением сделок, совершаемых в процессе обычной хозяйственной деятельности	Соблюдается	Пункт 19.2 Устава (пп.21)



п. п.	Положение Кодекса корпоративного поведения	Соблюдается или не соблюдается	Примечание
24	Наличие во внутренних документах акционерного общества права членов Совета директоров на получение от исполнительных органов и руководителей основных подразделений акционерного общества информации, необходимой для осуществления своих функций, а также ответственности за непредоставление такой информации	Соблюдается частично	Ст. 8 Положения о Совете директоров
25	Наличие Комитета Совета директоров по стратегическому планированию или возложение функций указанного Комитета на другой Комитет (кроме Комитета по аудиту и Комитета по кадрам и вознаграждениям)	Соблюдается	Пп. 11.2 ст. 11 Положения о Совете директоров; Положение о Комитете по стратегии
26	Наличие Комитета Совета директоров (Комитета по аудиту), который рекомендует Совету директоров аудитора акционерного общества и взаимодействует с ним и Ревизионной комиссией акционерного общества	Соблюдается	Пп. 11.2 ст. 11 Положения о Совете директоров; Положение о Комитете по аудиту
27	Наличие в составе Комитета по аудиту только независимых и не-исполнительных директоров	Соблюдается	
28	Осуществление руководства Комитетом по аудиту независимым директором	Соблюдается	
29	Наличие во внутренних документах акционерного общества права доступа всех членов Комитета по аудиту к любым документам и информации акционерного общества при условии неразглашения ими конфиденциальной информации	Соблюдается	Пункт 3.4 и п. 4.11 Положения о Комитете по аудиту
30	Создание Комитета Совета директоров (Комитета по кадрам и вознаграждениям), функцией которого является определение критериев подбора кандидатов в члены Совета директоров и выработка политики акционерного общества в области вознаграждения	Соблюдается	Пп. 11.2 ст. 11 Положения о Совете директоров; Положение о Комитете по кадрам и вознаграждениям
31	Осуществление руководства Комитетом по кадрам и вознаграждениям независимым директором	Не соблюдается	
32	Отсутствие в составе Комитета по кадрам и вознаграждениям должностных лиц акционерного общества	Соблюдается	
33	Создание Комитета Совета директоров по рискам или возложение функций данного Комитета на другой Комитет (кроме Комитета по аудиту и кадрам и вознаграждениям)	Соблюдается частично	Согласно п. п. 11.1. ст. 11 Положения о Совете директоров Совет директоров может создавать постоянные и временные комитеты
34	Создание Комитета Совета директоров по урегулированию корпоративных конфликтов или возложение функций указанного Комитета на другой Комитет (кроме Комитета по аудиту и кадрам и вознаграждениям)	Соблюдается частично	С 28 июля 1992 г. (даты образования ОАО «Аэрофлот») корпоративных конфликтов не возникало. В случае возникновения конфликтных ситуаций Совет директоров вправе создать Комитет по урегулированию корпоративных конфликтов (п. п. 11.1 ст. 11 Положения о Совете директоров)
35	Отсутствие в составе Комитета по урегулированию корпоративных конфликтов должностных лиц акционерного общества	Не соблюдается	Комитет Совета директоров по урегулированию корпоративных конфликтов не создан
36	Осуществление руководства Комитетом по урегулированию корпоративных конфликтов независимым директором	Не соблюдается	Комитет Совета директоров по урегулированию корпоративных конфликтов не создан
37	Наличие утвержденных Советом директоров внутренних документов акционерного общества, предусматривающих порядок формирования и работы Комитетов Совета директоров	Соблюдается	Отдельные положения для каждого комитета Совета директоров
38	Наличие в Уставе акционерного общества порядка определения кворума Совета директоров, позволяющего обеспечивать обязательное участие независимых директоров в заседаниях Совета директоров	Не соблюдается	
Исполнительные органы			
39	Наличие коллегиального исполнительного органа (Правления) акционерного общества	Соблюдается	Пункт 21.1 Устава
40	Наличие в Уставе или внутренних документах общества положения о необходимости одобрения Правлением сделок с недвижимостью, получения акционерным обществом кредитов, если указанные сделки не относятся к крупным сделкам и их совершение не относится к обычной хозяйственной деятельности акционерного общества	Соблюдается	Параграф 2 Положения о Правлении; Пункт 21.4, статьи 21 Устава
41	Наличие во внутренних документах акционерного общества процедуры согласования операций, которые выходят за рамки финансово-хозяйственного плана акционерного общества.	Соблюдается	П. п. 19 - 21 пункта 19.2 ст. 19 и П. п. 12 пункта 21.5 ст. 21 Устава
42	Отсутствие в составе исполнительных органов лиц, являющихся участником, генеральным директором (управляющим), членом органа управления или работником юридического лица, конкурирующего с акционерным обществом	Соблюдается	

п. п.	Положение Кодекса корпоративного поведения	Соблюдается или не соблюдается	Примечание
43	Отсутствие в составе исполнительных органов акционерного общества лиц, которые признавались виновными в совершении преступлений в сфере экономической деятельности или преступлений против государственной власти, интересов государственной службы и службы в органах местного самоуправления или к которым применялись административные наказания за правонарушения в области предпринимательской деятельности или в области финансов, налогов и сборов, рынка ценных бумаг. Если функции единоличного исполнительного органа выполняются управляющей организацией или управляющим, – соответствие генерального директора и членов правления управляющей организации либо управляющего требованиям, предъявляемым к генеральному директору и членам правления акционерного общества.	Соблюдается	
44	Наличие в Уставе или внутренних документах акционерного общества запрета управляющей организации (управляющему) осуществить аналогичные функции в конкурирующем обществе, а также находиться в каких – либо иных имущественных отношениях с акционерным обществом, помимо оказания услуг управляющей организации (управляющего)	Не соблюдается	
45	Наличие во внутренних документах акционерного общества обязанности исполнительных органов воздержаться от действий, которые приведут или потенциально способны привести к возникновению конфликта между их интересами и интересами акционерного общества, а в случае возникновения такого конфликта – обязанности информировать об этом Совет директоров	Соблюдается	Статья 22 Устава
46	Наличие в Уставе или внутренних документах акционерного общества критериев отбора управляющей организации (управляющего)	Не соблюдается	Уставом не предусмотрено Положение об управляющей организации (управляющем)
47	Представление исполнительными органами акционерного общества ежемесячных отчетов о своей работе Совету директоров	Соблюдается частично	Статья 21 п. п. 5 п. 21.4 Устава
48	Установление в договорах, заключаемых акционерным обществом с генеральным директором (управляющей организацией, управляющим) и членами Правления, ответственности за нарушение положений об использовании конфиденциальной и служебной информации	Соблюдается	
Секретарь общества			
49	Наличие в акционерном обществе специального должностного лица (секретаря общества), задачей которого является обеспечение соблюдения органами и должностными лицами акционерного общества процедурных требований, гарантирующих реализацию прав и законных интересов акционеров общества	Соблюдается	Статья 10 Положения о Совете директоров, пункт 19.8 Устава
50	Наличие в Уставе или внутренних документах акционерного общества порядка назначения (избрания) секретаря общества и обязанностей секретаря общества	Соблюдается	Пункт 19.8 Устава
51	Наличие в Уставе акционерного общества требований к кандидатуре секретаря общества	Не соблюдается	
Существенные корпоративные действия			
52	Наличие в Уставе или внутренних документах акционерного общества требования об одобрении крупной сделки до ее совершения	Не соблюдается	
53	Обязательное привлечение независимого оценщика для оценки рыночной стоимости имущества, являющегося предметом крупной сделки	Соблюдается	
54	Наличие в Уставе акционерного общества запрета на принятие при приобретении крупных пакетов акций акционерного общества (поглощение) каких-либо действий, направленных на защиту интересов исполнительных органов (членов этих органов) и членов Совета директоров акционерного общества, а также ухудшающих положение акционеров по сравнению с существующим (в частности, запрета на принятие Советом директоров до окончания предполагаемого срока приобретения акций решения о выпуске дополнительных акций, о выпуске ценных бумаг, конвертируемых в акции, или ценных бумаг, предоставляющих право приобретения акций общества, даже если право принятия такого решения предоставлено ему Уставом)	Не соблюдается	
55	Наличие в Уставе акционерного общества требования об обязательном привлечении независимого оценщика для оценки текущей рыночной стоимости акций и возможных изменений их рыночной стоимости в результате поглощения	Не соблюдается	
56	Отсутствие в Уставе акционерного общества освобождения приобретателя от обязанности предложить акционерам продать принадлежащие им обыкновенные акции общества (эмиссионные ценные бумаги, конвертируемые в обыкновенные акции) при поглощении	Соблюдается	



п. п.	Положение Кодекса корпоративного поведения	Соблюдается или не соблюдается	Примечание
57	Наличие в Уставе или внутренних документах акционерного общества требования об обязательном привлечении независимого оценщика для определения соотношения конвертации акций при реорганизации	Не соблюдается	
Раскрытие информации			
58	Наличие утвержденного Советом директоров внутреннего документа, определяющего правила и подходы акционерного общества к раскрытию информации (Положения об информационной политике)	Соблюдается	Положение о корпоративной информационной политике
59	Наличие во внутренних документах акционерного общества требования о раскрытии информации о целях размещения акций, о лицах, которые собираются приобрести размещаемые акции, в том числе крупный пакет акций, а также о том, будут ли высшие должностные лица акционерного общества участвовать в приобретении размещаемых акций общества	Соблюдается частично	Положение о корпоративной информационной политике, п. 3.2.1
60	Наличие во внутренних документах акционерного общества перечня информации, документов и материалов, которые должны предоставляться акционерам для решения вопросов, выносимых на Общее собрание акционеров	Соблюдается	п.п. 5.5.1, 5.5.2, 5.5.3, 5.5.4 пункта 5.5 Положения об Общем собрании акционеров
61	Наличие у акционерного общества веб-сайта в сети Интернет и регулярное раскрытие информации об акционерном обществе на этом веб-сайте	Соблюдается	Общедоступная корпоративная информация и документы, подлежащие предоставлению всем заинтересованным лицам, размещаются в открытом доступе на корпоративном сайте www.aeroflot.ru и www.disclosure.skrin.ru/disclosure/7712040126
62	Наличие во внутренних документах акционерного общества требования о раскрытии информации о сделках акционерного общества с лицами, относящимися в соответствии с Уставом к высшим должностным лицам акционерного общества, а также о сделках акционерного общества с организациями, в которых высшим должностным лицам акционерного общества прямо или косвенно принадлежит 20 и более процентов уставного капитала акционерного общества или на которые такие лица могут иным образом оказать существенное влияние	Соблюдается	Положение о корпоративной информационной политике, п. 3.2.1 Положение о порядке доступа к инсайдерской информации
63	Наличие во внутренних документах акционерного общества требования о раскрытии информации обо всех сделках, которые могут оказать влияние на рыночную стоимость акций акционерного общества	Соблюдается частично	Пункт 3 Кодекса корпоративного поведения ОАО «Аэрофлот»
64	Наличие утвержденного Советом директоров внутреннего документа по использованию существенной информации о деятельности акционерного общества, акциях и других ценных бумагах общества и сделках с ними, которая не является общедоступной и раскрытие которой может оказать существенное влияние на рыночную стоимость акций и других ценных бумаг акционерного общества	Соблюдается частично	Положение о корпоративной информационной политике п. 3.2.3
Контроль финансово-хозяйственной деятельности			
65	Наличие утвержденных Советом директоров процедур внутреннего контроля за финансово-хозяйственной деятельностью акционерного общества	Соблюдается	Положение о департаменте внутреннего аудита
66	Наличие специального подразделения акционерного общества, обеспечивающего соблюдение процедур внутреннего контроля (контрольно-ревизионной службы)	Соблюдается	Положение о департаменте внутреннего аудита
67	Наличие во внутренних документах акционерного общества требования об определении структуры и состава контрольно-ревизионной службы акционерного общества Советом директоров	Соблюдается	Положение о департаменте внутреннего аудита
68	Отсутствие в составе контрольно-ревизионной службы лиц, которые признавались виновными в совершении преступлений в сфере экономической деятельности или преступлений против государственной власти, интересов государственной службы и службы в органах местного самоуправления или к которым применялись административные наказания за правонарушения в области предпринимательской деятельности или в области финансов, налогов и сборов, рынка ценных бумаг	Соблюдается	
69	Отсутствие в составе контрольно-ревизионной службы лиц, входящих в состав исполнительных органов акционерного общества, а также лиц, являющихся участниками, генеральным директором (управляющим), членами органов управления или работниками юридического лица, конкурирующего с акционерным обществом	Соблюдается	
70	Наличие во внутренних документах акционерного общества срока представления в контрольно-ревизионную службу документов и материалов для оценки проведенной финансово-хозяйственной операции. А также ответственности должностных лиц и работников акционерного общества за их непредставление в указанный срок	Соблюдается частично	Положение о Ревизионной комиссии

п. п.	Положение Кодекса корпоративного поведения	Соблюдается или не соблюдается	Примечание
71	Наличие во внутренних документах акционерного общества обязанности контрольно-ревизионной службы сообщать о выявленных нарушениях комитету по аудиту, а в случае его отсутствия – Совету директоров акционерного общества	Соблюдается	Положение о департаменте внутреннего аудита
72	Наличие в Уставе акционерного общества требования о предварительной оценке контрольно-ревизионной службой целесообразности совершения операций, не предусмотренных финансово-хозяйственным планом акционерного общества (нестандартных операций)	Не соблюдается	
73	Наличие во внутренних документах акционерного общества порядка согласования нестандартной операции с Советом директоров	Соблюдается частично	В рамках полномочий Совета директоров
74	Наличие утвержденного Советом директоров внутреннего документа, определяющего порядок проведения проверок финансово-хозяйственной деятельности акционерного общества ревизионной комиссией	Соблюдается	Пункт 3.1 статьи 3 Положения о ревизионной комиссии
75	Осуществление Комитетом по аудиту оценки аудиторского заключения до представления его акционерам на Общем собрании акционеров	Соблюдается	Пункт 5.9 Положения о Комитете по аудиту
Дивиденды			
76	Наличие утвержденного Советом директоров внутреннего документа, которым руководствуется Совет директоров при принятии рекомендаций о размере дивидендов (Положение о дивидендной политике)	Соблюдается частично	
77	Наличие в Положении о дивидендной политике порядка определения минимальной доли чистой прибыли акционерного общества, направляемой на выплату дивидендов, и условий, при которых не выплачиваются дивиденды по привилегированным акциям, размер дивидендов по которым определен в Уставе акционерного общества	Соблюдается частично	Привилегированных акций в Уставе не предусмотрено
78	Опубликование сведений о дивидендной политике акционерного общества и вносимых в нее изменениях в периодическом издании, предусмотренном Уставом акционерного общества для опубликования сообщений о проведении Общих собраний акционеров, а также размещение указанных сведений на сайте акционерного общества в сети Интернет.	Не соблюдается	

* Для настоящих сведений под соблюдением кодекса корпоративного поведения следует понимать учет (соблюдение) обществом рекомендаций федерального органа исполнительной власти по рынку ценных бумаг, требований Устава и внутренних документов общества, действующих на момент составления данных сведений, а также правовых актов РФ, регулирующих деятельность акционерных обществ, аналогичных ОАО «Аэрофлот».



СДЕЛКИ ПО ПРИОБРЕТЕНИЮ ИЛИ ОТЧУЖДЕНИЮ АКЦИЙ ОАО «АЭРОФЛОТ», СОВЕРШЕННЫЕ ЧЛЕНАМИ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ ОАО «АЭРОФЛОТ» В ТЕЧЕНИЕ 2013 ГОДА

п. п.	ФИО	Должность	Вид сделки (покупка/продажа)	Дата	Количество (шт.)	Доля от уставного капитала (%)
1	Богданов Кирилл Игоревич	Член Правления	Покупка	05.02.2013	787 700	0,071
2	Богданов Кирилл Игоревич	Член Правления	Продажа	05.02.2013	787 700	0,071
3	Галкин Дмитрий Юрьевич	Член Правления	Покупка	08.11.2013	462 000	0,0416
4	Галкин Дмитрий Юрьевич	Член Правления	Продажа	11.11.2013	462 000	0,0416
5	Авилов Василий Николаевич	Член Правления	Покупка	16.01.2013	429 000	0,03863
6	Авилов Василий Николаевич	Член Правления	Продажа	16.01.2013	429 000	0,03863
7	Чалик Игорь Петрович	Член Правления	Покупка	19.12.2013	462 000	0,04171
8	Чалик Игорь Петрович	Член Правления	Продажа	19.12.2013	462 000	0,04171
9	Калмыков Андрей Юрьевич	Член Правления	Продажа	15.01.2013	196 000	0,018
10	Калмыков Андрей Юрьевич	Член Правления	Продажа	18.01.2013	196 000	0,018
11	Калмыков Андрей Юрьевич	Член Правления	Покупка	23.01.2013	788 700	0,071
12	Калмыков Андрей Юрьевич	Член Правления	Продажа	23.01.2013	788 700	0,071
13	Зингман Вадим Яковлевич	Член Правления	Покупка	11.01.2013	788 700	0,071
14	Зингман Вадим Яковлевич	Член Правления	Продажа	11.01.2013	788 700	0,071
15	Бушланов Константин Михайлович	Член Правления	Покупка	21.01.2013	429 000	0,03862
16	Бушланов Константин Михайлович	Член Правления	Продажа	21.01.2013	429 000	0,03862
17	Каллегари Джорджио	Член Правления	Покупка	26.12.2013	384 000	0,3457
18	Каллегари Джорджио	Член Правления	Продажа	26.12.2013	384 000	0,3457
19	Курмашов Шамиль Равильевич	Член Правления	Покупка	29.01.2013	788 700	0,071
20	Курмашов Шамиль Равильевич	Член Правления	Продажа	29.01.2013	788 700	0,071
21	Савельев Виталий Геннадьевич	Член Совета директоров, член Правления, генеральный директор	Покупка	19.07.2013	1 649 265	0,148
22	Савельев Виталий Геннадьевич	Член Совета директоров, член Правления, генеральный директор	Продажа	19.07.2013	20 100	0,0018
23	Савельев Виталий Геннадьевич	Член Совета директоров, член Правления, генеральный директор	Продажа	22.07.2013	641 300	0,0577
24	Савельев Виталий Геннадьевич	Член Совета директоров, член Правления, генеральный директор	Продажа	23.07.2013	108 200	0,0097
25	Савельев Виталий Геннадьевич	Член Совета директоров, член Правления, генеральный директор	Продажа	25.07.2013	58 600	0,0052
26	Савельев Виталий Геннадьевич	Член Совета директоров, член Правления, генеральный директор	Продажа	26.07.2013	85 000	0,0076
27	Савельев Виталий Геннадьевич	Член Совета директоров, член Правления, генеральный директор	Продажа	29.07.2013	736 065	0,0662
28	Сапрыкин Дмитрий Петрович	Член Совета директоров, член Правления	Продажа	10.01.2013	1 278 044	0,115
29	Сапрыкин Дмитрий Петрович	Член Совета директоров, член Правления	Покупка	16.01.2013	788 700	0,071
30	Сапрыкин Дмитрий Петрович	Член Совета директоров, член Правления	Продажа	30.01.2013	788 700	0,071

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.
Альянс SkyTeam (SkyTeam Alliance) –	международный альянс авиаперевозчиков, создан 22 июня 2000 года.
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.
Группа «Аэрофлот» –	это совокупность финансово и экономически связанных предприятий, являющихся самостоятельными юридическими лицами, которые осуществляют скоординированную деятельность на рынке авиаперевозок, где головная (материнская) компания – ОАО «Аэрофлот» – в силу преобладающего или значительного участия в уставных капиталах других компаний выступает в роли корпоративного центра.
ГСМ –	горюче-смазочные материалы.
Класс обслуживания –	набор услуг и уровень комфорта, предоставляемые пассажирам в соответствии с договором воздушной перевозки.
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.
Коэффициент занятости кресел –	отношение количества выполненных пассажиро-километров к располагаемым кресло-километрам в процентном отношении.
Коэффициент коммерческой загрузки –	отношение количества выполненных тонно-километров к предельным тонно-километрам в процентном отношении.
Кресло-километр (ккм) –	мера измерения провозной емкости, которой располагает авиакомпания; обозначает перемещение 1 пассажирского кресла на расстояние 1 км.
Маркетинговый партнер –	сторона и/или перевозчик, имеющая право применять свой код на рейсе партнера-оператора и указывать его в графе «Перевозчик» полетных купонов авиабилетов, оформленных на код-шеринговый рейс, но не осуществляющая технического, наземного обслуживания и операционного контроля воздушного судна, на котором выполняется код-шеринговый рейс.
МВЛ –	международные воздушные линии.
ОАО «Аэрофлот» –	открытое акционерное общество «Аэрофлот – российские авиалинии», созданное постановлениями Правительства Российской Федерации № 267 от 01.04.1993 и № 314 от 12.04.1994, осуществляющее воздушные перевозки пассажиров, багажа, почты и груза, а также предоставляющее услуги на основе свидетельства эксплуатанта и соответствующих лицензий.
Пассажиро-километр (пкм) –	перевозка 1 пассажира на расстояние 1 км.
Рыночная капитализация –	суммарная рыночная стоимость акций компании.
ТКП –	Транспортная клиринговая палата.
Тонно-километр (ткм) –	перевозка одной тонны коммерческой загрузки – пассажиров (из расчета 90 кг за 1 пассажира), груза, почты – на расстояние 1 км.
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. Электронный билет не имеет непосредственной связи с Интернет-продажами перевозок, хотя через Интернет продавать электронные билеты проще, чем обычные.
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, создана в 1945 году для развития сотрудничества между авиакомпаниями в целях обеспечения безопасности, надежности и экономичности полетов в интересах потребителей. Сегодня членами Ассоциации являются 270 авиакомпаний из 140 стран мира. Сайт ассоциации: www.iata.org .
ICAO (International Civil Aviation Organization) –	Международная организация гражданской авиации, созданная в результате подписания Чикагской конвенции 1944 года о международной гражданской авиации. ICAO является специализированным учреждением ООН, ответственным за разработку международных стандартов, рекомендуемой практики и правил в технической, экономической и правовой областях деятельности международной гражданской авиации. Сайт организации: www.icao.int .
IOSA (International Operational Safety Audit) –	международный аудит эксплуатационной безопасности, который включает в себя следующие направления деятельности компании: организацию и управление компанией, летную эксплуатацию, инжиниринг и техническое обслуживание самолетов, наземное обслуживание самолетов, управление эксплуатацией и диспетчеризацию полетов, сервис на борту, авиационную безопасность, обеспечение перевозки грузов / опасных грузов.
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.



ПЕРЕЧЕНЬ ОФИСОВ И ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВ

Перечень офисов продаж представительств и филиалов на территории Российской Федерации

Офисы и кассы продаж в Москве			
Адрес	Телефон	E-mail	Часы работы офиса
Ул. Арбат, д. 10	+7 (495) 223-55-55 +7 (499) 500-75-97	arb@aeroflot.ru	Пн–сб: 9:00–20:30 Вс: 9:00–16:30
Енисейская ул., д. 19	+7 (495) 223-55-55	ens@aeroflot.ru	Пн–сб: 9:00–20:30 Вс: 9:00–16:30
Ул. Коровий Вал, д. 7, стр. 1	+7 (495) 223-55-55	krv@aeroflot.ru	Пн–сб: 9:00–20:30 Вс: 9:00–16:30
Ул. Кузнецкий Мост, д. 3	+7 (495) 223-55-55	kzm@aeroflot.ru	Пн–сб: 9:00–20:30 Вс: 9:00–16:30
Ул. Петровка, д. 20/1	+7 (495) 223-55-55	ptr@aeroflot.ru	Пн–сб: 9:00–20:30 Вс: 9:00–16:30
Ул. Пятницкая, д. 37/19	+7 (495) 223-55-55	ptn@aeroflot.ru	Пн–сб: 9:00–20:30 Вс: 9:00–16:30
Ул. 1-я Тверская-Ямская, д.32	+7 (495) 223-55-55	tvr@aeroflot.ru	Пн–сб: 9:00 — 20:30 Вс: 9:00 — 16:30
Фрунзенская наб., д. 4	+7 (495) 223-55-55	fru@aeroflot.ru	Пн–сб: 9:00–20:30 Вс: 9:00–16:30
Аэропорт Шереметьево, терминал D*	+7 (495) 223-55-55	-	Круглосуточно (2 перерыва по 15 мин: 8:45–9:00; 19:45–20:00)
Аэропорт Шереметьево, терминал E	+7 (495) 223-55-55	-	Круглосуточно (2 перерыва по 15 мин: 8:45–9:00; 19:45–20:00)
Аэропорт Шереметьево, терминал F	+7 (495) 223-55-55	-	Круглосуточно (2 перерыва по 15 мин: 8:45–9:00; 19:45–20:00)

* Кассы Аэрофлота расположены в левом крыле терминала D, на 3-м этаже в зоне вылета внутренних рейсов – напротив стоек регистрации 21–28.

Представительства на территории Российской Федерации				
Город	Код	Телефон	Факс	Адрес
Абакан	3902	296-500	–	ул. Дружбы Народов, д. 59а, здание аэровокзала
Анапа	86133	322-55	315-66	ул. Крымская, д. 170
Архангельск	8182	651-455	651-455	Набережная Северной Двины, д. 30
Астрахань	8512	511-111	511-112	пр-т Губернатора А. Гужвина, д. 3
Барнаул	3852	369-902	380-245	ул. Димитрова, д. 85а
Благовещенск	4162	318-770	318-770	ул. Ленина, д. 108
Волгоград	8442	385-480	964-468	пр-т Ленина, д. 15
Геленджик	–	+7(905)438- 52-22	–	аэропорт Геленджик
Екатеринбург	343	356-5574	356-5570	ул. Белинского, д. 41
Иркутск	3952	211-398	211-326	ул. Степана Разина, д. 27, оф. 107
Казань	843	200-95-85	200-95-85	ул. Бутлерова д. 35/15
Кемерово	3842	349-451	349-451	ул. Коломейцева, д. 1
Краснодар	861	267-3607	267-1907	ул. Красная, д. 65
Красноярск	391	274-37-28	274-37-27	ул. Карла Маркса, д. 73а
Магнитогорск	-	+7(967)869-77-74	–	аэропорт Магнитогорск
Минеральные Воды	87922	562-18	599-20	аэропорт Минеральные Воды
Нижневартонск	3466	243-232	245-555	ул. Омская, д. 11
Нижний Новгород	831	434-4040	434-4188	пл. Горького, д. 6
Новокузнецк	3843	+7(913)989-02-74	–	Аэровокзал, 2-й этаж, к. 13
Новосибирск	383	223-1576	217-9698	Красный пр-т, д. 28
Омск	3812	251-322	247-955	ул. Гагарина, д. 14, оф. 4.2
Оренбург	3532	660-555	–	ул. Туркестанская, д. 9
Пермь	342	290-1303	290-1304	ул. Ленина, д. 10
Петропавловск-Камчатский	4152	300-722	300-830	ул. Советская, д. 35, каб. 326
Ростов-на-Дону	863	218-6618	286-9542	пр. Шолохова, д. 24
Самара	846	276-0277	276-02-80	ул. Ленинская, д. 141
Сочи/Адлер	8622	2644-511	2645-675	ул. Роз, д. 61а
Сургут	3462	233-966	363-305	ул. Ленина, д. 41
Томск	3822	901-129	901-129	пр. Кирова, д. 51а, стр. 15
Тюмень	3452	681-155	383-872	ул. Малыгина, д. 84, стр. 1



Представительства на территории Российской Федерации				
Город	Код	Телефон	Факс	Адрес
Улан-Удэ	3012	210-347	210-347	ул. Коммунистическая д. 47а, офис 3
Уфа	347	279-60-55	279-60-75	ул. Ленина, д. 5/3
Чита	3022	321-808	321-808	ул. Звездная д. 17, кор. 1
Хабаровск	4212	783-435	783-456	ул. Пушкина, д. 50
Челябинск	351	237-09-17	237-09-17	ул. Свободы, д. 90
Южно-Сахалинск	4242	788-755	784-555	пр. Мира, д. 172
Якутск	4112	40-26-06	40-26-07	ул. Ойунского д. 8, офис 6
Филиалы на территории РФ				
Владивосток	423	2205-235	2205-403	ул. Светланская, д. 143
Калининград	4012	916-455	956-454	пл. Победы, д. 4
Санкт-Петербург	812	438-55-81	572-43-10	ул. Рубинштейна д. 1/43

Представительства за рубежом				
Страна/Город	Код	Телефон	Факс	Адрес
Австрия				
Вена	43-1	512-1501	512-150-178	Opernring 1/R/417-419, 1010 Vienna
Азербайджан				
Баку	994-12	498-11-67	498-11-66	U. HADJIBEKOV STR., 23, BAKU, AZERBAIDJAN, AZ 1000
Армения				
Ереван	374-10	532-131	522-435	0010, Армения, г. Ереван, ул. Ами-ряна, 12
Белоруссия				
Минск	375-17	328-69-79	328-68-95	220030, г. Минск, Ул. Я.Купалы 25, офис 101
Бельгия				
Брюссель	32-2	513-60-66	512-29-61	BRUSSELS AIRPORT BOX 2 1930 ZAVENTEM
Болгария				
София	359-2	962-10-01	962-55-66	1407 SOFIA, BULGARIA, ZLATEN ROG STREET, 22, 1-st FLOOR, OFFICE 2B
Великобритания				
Лондон	44-20	735-522-33	735-523-23	70 PICCADILLY LONDON, W1J 8HP, UK
Венгрия				
Будапешт	361	318-59-55	317-17-34	HUNGARY 1050 BUDAPEST, JOZSEF ATTILA UTCA 18
Вьетнам				
Ханой	84-4	377-187-42	377-185-22	209-210, Bld. D1, 298 KIM MA ST., BA DINH, DIST.
Хошимин	84-8	354-725-88	-	9th floor, Hai Au Building, 39B Truong Son, Ward 4, Tan Binh District, Ho Chi Minh City
Германия				
Берлин	49-30	226-981-37	226-981-36	B-12489 BERLIN JUSTUS-VON-LIEBIG-STRASSE 7
Гамбург	49-40	5075-27-46	502-837	Flughafen Hamburg Terminal 1 Flughafen- Str.1-3 22335 Hamburg
Ганновер	49-511	724-7814	977-2064	Flughafen Hannover Terminal B Flughafen- Str.6 30855 Langenhagen
Дюссельдорф	49-211	421-65-56	528-76-99	FLUGHAFEN DUSSELDORF TERMINAL RING 1B, TS 1.642-643
Мюнхен	49-89	975-918-14	975-910-90	FLUGHAFEN MUENCHEN TERMINAL 1, MODUL C, RAUM C4365 85356 MUENCHEN
Франкфурт	49-69	273-006-11	273-006-19	Hansaallee 154, Haus "Hamburg", 60320 Frankfurt am Main



Представительства за рубежом				
Страна/Город	Код	Телефон	Факс	Адрес
Ханн (региональное представительство по грузовым перевозкам в Европе)	49-6543	508-600	508-606	55483 Hahn Airport, Building 860, Germany
Штутгарт	49-711	948-49-10	948-49-13	STUTTGART 70629 Flughafen Stuttgart Terminal 3 Ebene 3 Raum 3301
Греция				
Афины	30-210	353-06-11	353-21-48	ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT "ELEFTHERIOS VENIZELOS" VING H, 3-rd Floor P.O. BOX 80084 T.K. 19019 ATTIKI
Дания				
Копенгаген	45	331-263-38	331-411-82	DENMARK KOEBENHAVNS LUFTHAVN, TERMINAL 2, 2 SAL 2770 KASTRUP
Египет				
Каир	202	239-004-29	239-004-07	CAIRO/EGYPT 18, El Boustan st. El Boustan Commercial Centre
Индия				
Дели	91-11	233-104-26	237-232-45	ROOM 510, 5th FLOOR, ANSAL BHAWAN, 16, KASTURBA GANDHI MARG, NEW DELHI - 110001 (INDIA)
Израиль				
Тель-Авив	972-3	975-72-37	975-72-43	Ben Gurion Airport 70100 Israel
Иран				
Тегеран	98-21	889-19-314	889-10-888	IRAN, TEHRAN, VALI ASR AVE., SADR STR, 62
Испания				
Барселона	34-93	430-58-80	419-95-51	Aeropuerto de Barcelona, Terminal 1, Dique Norte, planta 0, Oficina №431
Мадрид	34-91	431-37-07	431-80-98	OFICINA 42739, Terminal 1, Aeropuerto Barajas, Madrid 28042. Espana
Малага	34-95	297-45-34	297-45-33	AEROPUERTO DE MALAGA, MALAGA, ESPANA, 29004
Италия				
Болонья	39 051	64 72 207	64 72 207	Aeroporto di Bologna, Via Trionvirato, 84, 40132 Bologna, Italia
Венеция	39-041	269-84-84	269-84-47	Aeroport Marko Polo, Tessera, Venezia, Luigi Broglio street 8, 30030 ITALIA
Милан	3902	585-810-14	585-810-15	Aeroporto Interc. Malpensa 21010 Ferno (VA)
Рим	3906	420-385-05	429-049-23	00187 ROMA VIA L.BISSOLATI 76
Казахстан				
Алма-Ата	727	291-54-16	-	ул. Бегалина, д.42
Канада				
Торонто	+1416	776-3932	776-3639	Toronto Pearson International Airport Terminal 3, Office J305 P.O. Box 6009 Toronto AMF, ON L5P 1B2
Кипр				
Ларнака	357	2400-8456	2400-8458	P.O. 43062, P.C. 6650 New Int'l Airport Larnaca CYPRUS
Киргизия				
Бишкек	996-312	620-074	620-075	Бульвар Эркиндик, д.64/1
Китай				
Гонконг	852	253-726-11	253-726-14	Room 1005, 10 th Floor Jubilee Centre, 18 Fenwick Street, Wanchai, Hong Kong
Гуанчжоу	86-20-	360-504-10	360-664-82	Guangzhou Baiyun International Airport, Guangzhou, 510470 China, Hotel Pullman Guangzhou Baiyun Airport, room W202
Пекин	86-10	650-024-12	650-125-63	GENERAL REPRESENTATION OF AEROFLOT IN CHINA N2 CHAO YANG MEN BEI DA JIE, BEIJING 100027, PR CHINA

Представительства за рубежом				
Страна/Город	Код	Телефон	Факс	Адрес
Шанхай	86-21	627-980-33	627-980-35	Suite 664, Shanghai Centre, 1376, Nan Jing Xi Road, Shanghai, China PRC 200040
Корея (Южная)				
Сеул	822	771-32-71	569-32-76	Rm.207, SHIN A BLDG, 50, 11 GIL SEOSOMUN-RO, JUNG-GU, SEOUL, KOREA, 100-752
Куба				
Гавана	537	204-32-00	204-55-93	5-ta AVENIDA, ENTRE 76 Y 78, EDIFICIO BARCELONA, OFICINA 208, MIRAMAR TRADE CENTER, MIRAMAR, PLAYA, CIUDAD HABANA, CUBA
Латвия				
Рига	371-6	778-07-70	778-07-71	DZIRNAVU STR., 57A, RIGA, LATVIA LV-1010
Ливан				
Бейрут	9611	739-596	739-597	GEFINOR CENTER, BLOCK "B", 10th FLOOR, OFFICE 10025 CLEMANCEAU STR., RAS-BEIRUT/3234, BEIRUT, LEBANON
Монголия				
Улан-Батор	976-11	319-286	323-321	MONGOLIA, ULAAN BAATOR, SEOUL STREET, 15 AEROFLOT 210644
Мальдивы				
Мале	960	333-00-82	333-00-79	Maldives, Male 20026 boduthakurufaanu magu H.Aagadhage/1st floor
Нидерланды				
Амстердам	31-20	625-40-49	625-91-61	1118BG Schiphol , Schiphol Boulevard 159 AMSTERDAM NETHERLANDS
Норвегия				
Осло	47	648-104-10	648-184-12	NORWAY 2060 GARDERMOEN, Edvard Griegs vei 1
Объединенные Арабские Эмираты				
Дубай	971-4	222-22-45	222-77-71	PO BOX 1020 AL MAKTOUM STREET, AL MAZROEI BLDG, OFFICE 101, DEIRA, DUBAI, U.A.E.
Польша				
Варшава	48-22	628-17-10	628-25-57	POLAND, WARSZAWA 00-697 AL. JEROZOLIMSKIE 65/79
Республика Корея				
Сеул	82-2	569-32-71	569-32-76	Rm.207, SHIN A BLDG, 50, 11 GIL SEOSOMUN-RO, JUNG-GU, SEOUL, KOREA, 100-752
Румыния				
Бухарест	4-021	315-03-14	312-51-52	ROMANIA, 2-4, GHEORGHE MANU ST., 010445 District 1, Bucharest
Сербия				
Белград	381-11	328-60-71	328-60-83	11000 BELGRADE Kneza Mihajlova, 30
США				
Вашингтон	1-202	499-59-29	1-866-535 5915	1101 17 STREET, NW. SUITE 716 WASHINGTON DC 20036
Лос-Анджелес	1-323	272-48-61	413-21-59	USA LOS ANGELES, 9100 WILSHIRE BLVD. SUITE 175, BEVERLY HILLS, CA 90212
Майами	1-305	869-19-46	869-19-46	6450 NW 25 street, Building 704, Miami, FL 33122



Представительства за рубежом				
Страна/Город	Код	Телефон	Факс	Адрес
Нью-Йорк	1-212	944-23-00	944-52-00	358 Fifth Avenue suite 1103, New York
Таиланд				
Бангкок	662	1-34-22-27	1-34-21-79	Suvarnabhimi Airport, Concourse G, Room G2-085, 999 Moo 1 Nong Prue, BangPhli Samut Prakan 10540, Thailand
Турция				
Анталья	902-42	330-31-06	330-34-77	ANTALYA INTERNATIONAL AIRPORT, TERMINAL-2 Z-196
Стамбул	90-212	296-67-25	296-67-37	Harbiye Mah., Cumhuriyet Cad N48 B, Sisli, Istanbul, Turkey
Узбекистан				
Ташкент	998-71	120-05-55	120-05-57	73, BOBUR STREET, TASHKENT , UZBEKISTAN, 100029
Украина				
Днепропетровск	38-056	239-57-71	239-57-85	49042 Украина, Аэропорт гражданской авиации
Донецк	38-050	368-02-52	-	83021 Украина, г. Донецк, ул. Взлетная, 1
Киев	38-044	369-5-555	245-48-81	01032, Украина, ул. Саксаганского, 112-А
Одесса	38-0482	39-33-01	39-33-04	Международный аэропорт «Одесса»
Симферополь*	38-0652	595-606	595-606	пл. Аэропорта, 6, г. Симферополь
Харьков	38-057	766-36-17	-	61031, Украина, г. Харьков Аэропорт ул. Ромашкина, 1
Финляндия				
Хельсинки	358-9	424-771-14	821-472	HELSINKI – VANTAAN LENTOASEMA TERMINAALI 2 01530 VANTAA FINLAND
Франция				
Ницца	33-4	932-14-482	932-14-544	AEROFLOT AEROPORT NICE – COTE D'AZUR TERMINAL 2, 06281 NICE CEDEX 3
Париж	33-1	418-40-787	494-70-516	Le Dome – Batiment 4-4, rue de la Haye – 95731 Roissy CDG Cedex – France
Хорватия				
Загреб	385-1	487-20-55	487-20-51	10000 CROATIA, ZAGREB, HEBRANGA ANDRIJE 4, STAN 2; 21120, SPLIT AEROPORT, KASTELA, CESTA DR.F.TUDMANA, 96
Чехия				
Прага	420	227-020-020	224-812-683	TRUHLARSKA, 5 110 00 PRAGUE 1, 11000, CZECH REPUBLIC
Швейцария				
Женева	41	22-717-88-00	22-798-24-30	15, Route de l'Aéroport-CP-7 , CH-1215 Geneve 15, Suisse
Цюрих	41-43	816-40-48	816-40-90	Terminal 2 CH-8060 ZURICH 60 Flughafen
Швеция				
Стокгольм	46-8	593-617-05	593-602-16	box 19, 19045, Stockholm Arlanda Sweden
Япония				
Токио	81-3	553-287-81	553-288-21	Toranomon Kotohira Tower 16F, 1-2-8 Toranomom, Minato-ku, Tokyo, Japan 105-0001

* В марте 2014 года страна места нахождения представительства ОАО «Аэрофлот» в г. Симферополь изменена на Российскую Федерацию.

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Полное наименование – Открытое акционерное общество «Аэрофлот – российские авиалинии»

Сокращенное наименование – ОАО «Аэрофлот»

Свидетельство о внесении в ЕГРЮЛ – выдано УМНС России по г. Москве 02.08.2002 № 1027700092661

Идентификационный номер налогоплательщика – 7712040126

Место нахождения – Российская Федерация, г. Москва, ул. Арбат, д. 10

Почтовый адрес: 119002, Москва, ул. Арбат, д. 10

Сайт: www.aeroflot.ru

АКЦИОНЕРАМ И ИНВЕСТОРАМ

Для акционеров:

Тел./факс: +7 (495) 258-06-84

E-mail: emitent@aeroflot.ru

Для инвесторов:

Тел./факс: +7 (495) 258-06-86, (499) 500-69-63/факс

E-mail: ir@aeroflot.ru

ПРЕСС-СЛУЖБА

Тел.: +7 (499) 500-73-87, (495) 752-90-71

Факс: +7 (495) 753-86-39

E-mail: presscentr@aeroflot.ru

РЕГИСТРАТОР

ЗАО «Компьютершер Регистратор»

Номер лицензии: 10-000-1-00252

Место нахождения: г. Москва, ул. Ивана Франко, д. 8, бизнес-центр

Kutuzoff Tower

Тел. +7 (495) 926-81-60

Факс: +7 (495) 926-81-78

E-mail: info@nrcreg.ru

ФИЛИАЛ РЕГИСТРАТОРА В ШЕРЕМЕТЬЕВО

Место нахождения: Московская обл., г. Химки, аэропорт Шереметьево, терминал В, корпус 6, департамент подготовки авиационного персонала (ДПАП) ОАО «Аэрофлот»

Телефон: +7 (495) 578-36-80

Факс: +7 (495) 578-36-80

Время работы операционного зала:

понедельник–четверг: с 9:30 до 16:00, перерыв с 13:00 до 13:30;

пятница: с 9:30 до 14:30, без перерыва

ПРОГРАММА «АЭРОФЛОТ БОНУС»

Телефон: +7(495) 223-55-55

8-800-444-55-55 – для регионов России

Факс: +7 (495) 725-43-56

Время работы: круглосуточно

www.aeroflotbonus.ru

E-mail: bonus@aeroflot.ru

КОНТАКТНЫЙ ЦЕНТР

Бронирование авиабилетов и предоставление справочной информации осуществляются по тел.: +7 (495) 223-55-55, 8-800-444-55-55

Вопросы по авиабилетам, оплаченным через Интернет, можно направить

E-mail: callcenter@aeroflot.ru



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 ОАО «Аэрофлот» в будущем могут отличаться от представленных в настоящем годовом отчете прогнозов.