



Созданы
для полёта

ПТИЦЫ РОЖДЕНЫ ДЛЯ ПОЛЕТА.
НЕБО — ИХ ДОМ И СТИХИЯ.
ДЛЯ КОМПАНИИ «АЭРОФЛОТ» НЕБО
ДАВНО СТАЛО ВТОРЫМ ДОМОМ,
НОВОЙ ВЫСОТОЙ ДЛЯ УСТРЕМЛЕНИЙ,
ПЛАНОВ, ВНУТРЕННЕГО РОСТА.
МЫ ЛЕТАЕМ, СОЕДИНЯЯ СТРАНЫ,
КОНТИНЕНТЫ И ЛЮДЕЙ ВСЕГО МИРА.
ПОТОМУ ЧТО

МЫ СОЗДАНЫ ДЛЯ ПОЛЕТОВ.



ГОДОВОЙ ОТЧЕТ ОАО «АЭРОФЛОТ» ЗА 2011 ГОД

Годовой отчет Общества утвержден
Советом директоров ОАО «Аэрофлот»
на заседании 11.05.2012

СОДЕРЖАНИЕ

• О компании	4
• Ключевые показатели ОАО «Аэрофлот»	6
• Карта маршрутов и состав парка воздушных судов	8
• Основные события 2011 года	12
• Признание пассажиров и профессионалов	17
• Обращение председателя Совета директоров	18
• Обращение генерального директора	20
1 ОБЗОР РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК	24
1.1 Мировой рынок авиаперевозок	25
1.2 Российский рынок авиаперевозок, положение компании в отрасли	27
2 ОПИСАНИЕ БИЗНЕСА	34
2.1 Комплексная стратегия развития	35
2.2 Описание Группы «Аэрофлот»	39
2.2.1 Структура Группы	39
2.2.2 Консолидация авиационных активов	40
2.2.3 Деятельность прочих обществ с участием ОАО «Аэрофлот»	43
2.3 Операционная деятельность	44
2.3.1 Производственные результаты	44
2.3.2 Безопасность	49
2.3.3 Маршрутная сеть	51
2.3.4 Парк воздушных судов	55
2.3.5 Техническое обслуживание и ремонт	57
2.3.6 Развитие бренда и качества услуг	58
2.3.7 Информационные технологии и НИОКР	60
2.3.8 Организация продаж	63
3 РИСКИ И УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ	68
3.1 Риски по основной деятельности	69
3.2 Финансовые риски	74
3.3 Страхование	76
4 КОРПОРАТИВНАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ	80
4.1 Персонал и кадровая политика	81
4.1.1 Работа с персоналом	81
4.1.2 Авиационная школа Аэрофлота	85
4.2 Охрана окружающей среды	86
4.2.1 Сведения о расходовании энергоресурсов в 2011 году	87
4.3 Благотворительность и социальные программы	88

5 КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ И ЦЕННЫЕ БУМАГИ	92
5.1 Принципы и структура корпоративного управления	93
5.1.1 Собрания акционеров	94
5.1.2 Совет директоров	96
5.1.3 Комитеты Совета директоров	102
5.1.4 Правление	105
5.1.5 Контроль финансово-экономической деятельности	112
5.1.6 Корпоративное управление в рамках Группы «Аэрофлот»	114
5.1.7 Раскрытие информации	115
5.2 Уставный капитал	116
5.3 Отчет о выплате дивидендов	118
5.4 Ценные бумаги	119
6 ФИНАНСОВЫЙ ОТЧЕТ	124
6.1 Мнение руководства о финансовой отчетности	125
6.2 Обращение заместителя генерального директора по финансам и инвестициям	126
6.3 Аудиторское заключение по бухгалтерской (финансовой) отчетности	129
6.4 Агрегированный бухгалтерский баланс на 31 декабря 2011 года	131
6.5 Пояснения и комментарии к бухгалтерскому балансу	132
6.6 Расчет оценки стоимости чистых активов ОАО «Аэрофлот» за 2011 год	135
6.7 Агрегированный отчет о прибылях и убытках ОАО «Аэрофлот» за 2011 год	136
6.8 Описание заемных средств	137
6.9 Доходы от авиаперевозок и выполненных услуг	138
6.10 Расходы по эксплуатационной деятельности	139
6.11 Финансовые результаты	142
6.12 Анализ финансового состояния	144
7 ПРИЛОЖЕНИЯ	148
7.1 Сведения о результатах исполнения поручений Президента и Правительства Российской Федерации за 2011 год	149
7.2 Сведения о крупных сделках, сделках с заинтересованностью	150
7.3 Сведения о соблюдении Кодекса корпоративного поведения	152
7.4 Производственная статистика авиакомпаний Группы «Аэрофлот»	162
7.5 Краткий словарь терминов и сокращений	166
7.6 Перечень офисов и представительств	168
7.7 Контактная информация	174

О КОМПАНИИ

1923^{ГОД}

ИСТОРИЯ
АВИАКОМПАНИИ
АЭРОФЛОТ НАЧАЛАСЬ
В 1923 ГОДУ

3

ДИНАМИЧНО
РАЗВИВАЮЩИЕСЯ
АВИАКОМПАНИИ

КОМПАНИЯ АЭРОФЛОТ
ВХОДИТ В ТРОЙКУ
САМЫХ ДИНАМИЧНО
РАЗВИВАЮЩИХСЯ
АВИАКОМПАНИЙ МИРА

10

ВЕДУЩИХ
АВИАГРУПП
В ЕВРОПЕ

КОМПАНИЯ АЭРОФЛОТ
ВХОДИТ В ЧИСЛО
10 ВЕДУЩИХ В ЕВРОПЕ
АВИАГРУПП С НАИБОЛЕЕ
УСПЕШНЫМИ ФИНАНСОВЫМИ
ПОКАЗАТЕЛЯМИ

20

САМЫХ ДОРОГИХ
БРЕНДОВ
АВИАКОМПАНИЙ

БРЕНД АЭРОФЛОТА
ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ
20 САМЫХ ДОРОГИХ БРЕНДОВ
АВИАКОМПАНИЙ МИРА

112

СОБСТВЕННЫХ
НАПРАВЛЕНИЙ

МАРШРУТНАЯ СЕТЬ
АЭРОФЛОТА ОБСЛУЖИВАЛА
112 СОБСТВЕННЫХ
РЕГУЛЯРНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ
В 53 СТРАНАХ МИРА,
ВКЛЮЧАЯ РОССИЮ

173

СТРАНЫ
МИРА

БЛАГОДАРЯ УЧАСТИЮ
В АЛЬЯНСЕ SKYTEAM
ПАССАЖИРЫ КОМПАНИИ
ИМЕЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ
ПЛАНИРОВАТЬ СВОИ
ПУТЕШЕСТВИЯ В 926 ПУНКТОВ
В 173 СТРАНАХ МИРА

112

ВОЗДУШНЫХ
СУДОВ

В ПАРКЕ АЭРОФЛОТА
ПО СОСТОЯНИЮ НА 31.12.2011,
ИЗ КОТОРЫХ
109 ПАССАЖИРСКИХ
САМОЛЕТОВ

14 222

ЧЕЛОВЕК

СРЕДНЕСПИСОЧНАЯ
ЧИСЛЕННОСТЬ ПЕРСОНАЛА
ЗА 2011 ГОД

1

ПЕРВОЕ МЕСТО
НА РОССИЙСКОМ
РЫНКЕ МЕЖДУ-
НАРОДНЫХ
И ВНУТРЕННИХ
ПЕРЕВОЗОК.



АЭРОФЛОТ – ЛИДЕР РОССИЙСКОГО РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК И ОДНА ИЗ КРУПНЕЙШИХ АВИАКОМПАНИЙ СТРАН СНГ И ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ, ИСТОРИЯ КОТОРОЙ НАЧАЛАСЬ В 1923 ГОДУ.

В 2011 ГОДУ УСЛУГАМИ АЭРОФЛОТА ВОСПОЛЬЗОВАЛОСЬ РЕКОРДНОЕ КОЛИЧЕСТВО ПАССАЖИРОВ – 14 МЛН ЧЕЛОВЕК; ЭТО НАИВЫСШИЙ ПОКАЗАТЕЛЬ ЗА ВСЮ ИСТОРИЮ АВИАКОМПАНИИ. К 2025 ГОДУ НОВОЙ СТРАТЕГИЕЙ АЭРОФЛОТА ПРЕДУСМОТРЕНО ВХОЖДЕНИЕ В ЧИСЛО 20 КРУПНЕЙШИХ ГЛОБАЛЬНЫХ ИГРОКОВ РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК ПО ОБЪЕМУ ПАССАЖИРОПОТОКА И ВЫРУЧКЕ. УВЕЛИЧЕНИЕ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК ЗАПЛАНИРОВАНО НА УРОВНЕ ДО 70 МЛН ПАССАЖИРОВ В ГОД И ВЫШЕ.

Компания «Аэрофлот» является флагманом Группы «Аэрофлот», в состав которой входят пять российских авиакомпаний: ОАО «Донавиа», ОАО «Авиакомпания «Россия», ОАО «Оренбургские авиалинии», ОАО «Авиакомпания «Сахалинские Авиатрассы», ОАО «Владивосток Авиа».

В 2011 году компания «Аэрофлот» стала обладателем престижной международной премии SkyTrax World Airline Awards в категории «Лучшая авиакомпания Восточной Европы» и вошла в тройку самых динамично развивающихся авиакомпаний мира. По итогам ежегодного рейтинга влиятельного международного издания Airline Business Группа «Аэрофлот» вошла в число 10 ведущих в Европе авиагрупп с наиболее успешными финансовыми показателями. Бренд Аэрофлота является одним из 20 самых дорогих брендов авиакомпаний мира, по оценке компании Brand Finance, проведенной по итогам 2010 года.

В 2011 году маршрутная сеть Аэрофлота обслуживала 112 собственных регулярных направлений в 53 странах мира, включая Россию. Благодаря участию ОАО «Аэрофлот» в глобальном альянсе SkyTeam, пассажиры компании имеют возможность планировать свои путешествия по всей сети альянса, которая в совокупности включает 926 пунктов в 173 странах мира.

Компания «Аэрофлот» располагает самым современным парком воздушных судов в России и одним из самых молодых в Европе. По состоянию на 31 декабря 2011 года в парке Аэрофлота насчитывалось 112 воздушных судов, в том числе 109 пассажирских самолетов, средний возраст которых составляет 5,3 года.

В 2011 году работа ОАО «Аэрофлот» обеспечивалась 14 222 специалистами.

Стратегия развития Группы «Аэрофлот» направлена на формирование глобального сетевого игрока с основным центральным хабом в Москве и региональными центрами в Северном, Южном и Дальневосточном федеральных округах России. Расширению присутствия Группы на российском и международных рынках будет способствовать начатая в ноябре 2011 года консолидация авиационных активов, принадлежавших ранее Государственной корпорации «Ростехнологии».

Государству принадлежит 51.17% акций ОАО «Аэрофлот». Указом Президента Российской Федерации от 4 августа 2004 года № 1009 ОАО «Аэрофлот» включено в Перечень стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ.

КЛЮЧЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ
ОАО «АЭРОФЛОТ»



	2011	2010	ИЗМЕНЕНИЕ
ОСНОВНЫЕ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ			
Перевезено пассажиров, тыс. чел.	14 173,8	11 285,8	+25,6%
Выполненный пассажирооборот, млн пкм	42 020,9	34 777,1	+20,8%
Занятость пассажирских кресел, %	77,5	77,2	+0,3 п. п.**
Выполненный тоннокилометраж, млн ткм	4 690,5	4 082,1	+14,9%
Перевезено грузов и почты, тыс. т	160,6	163,4	-1,7%
Коммерческая загрузка, %	62,2	63,2	-1,0 п. п.
ОСНОВНЫЕ ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ			
Доходы от основной деятельности, млрд руб.	135,8	112,6*	+20,6%
Доходы от перевозок пассажиров, грузов и почты, млрд руб.	119,2	98,0*	+21,6%
Прибыль до налогообложения, млрд руб.	13,8	14,7*	-5,5%
Чистая прибыль, млрд руб.	10,4	11,7*	-11,0%
Чистые активы на конец года, млрд руб.	50,3	42,0*	+19,7%
Объем капитальных вложений, млрд руб.	1,6	0,9	+77,8%
ПОКАЗАТЕЛИ СТОИМОСТИ КОМПАНИИ			
Чистая прибыль на 1 акцию, руб.	9,4	10,5	-10,5%
Рыночная капитализация на конец года, млрд долл. США	1,74	2,89	-39,7%
ФИНАНСОВЫЕ КОЭФФИЦИЕНТЫ			
Коэффициент текущей ликвидности (коэффициент покрытия)	2,0	2,8	-0,8 п. п.
Уровень собственного капитала	0,54	0,59	-0,05 п. п.

* В соответствии с приказами Минфина России от 24.12.2010 № 186н и 02.07.2010 № 66н в Учетную политику ОАО «Аэрофлот» на 2011 год (для целей бухгалтерского учета) были внесены изменения, утвержденные приказом генерального директора от 26.10.2011 № 503. Отчетность Общества за 2011 год, 2010 год и 2009 год сформирована в сопоставимых показателях с аналогичными периодами.

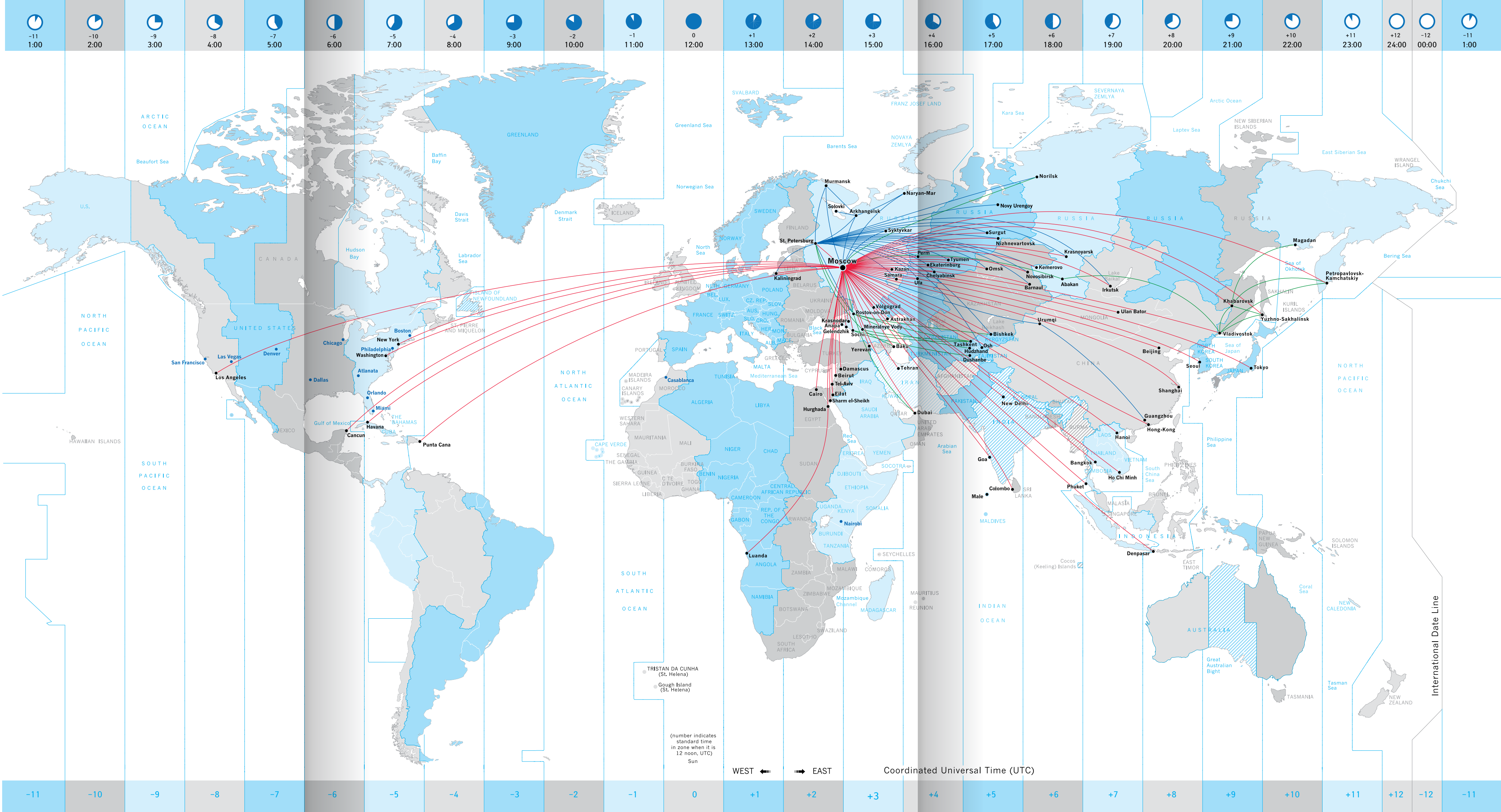
** П. п. — процентный пункт.

КАРТА МАРШРУТОВ АЭРОФЛОТА

Собственные регулярные рейсы
в 112 пунктов 53 стран мира

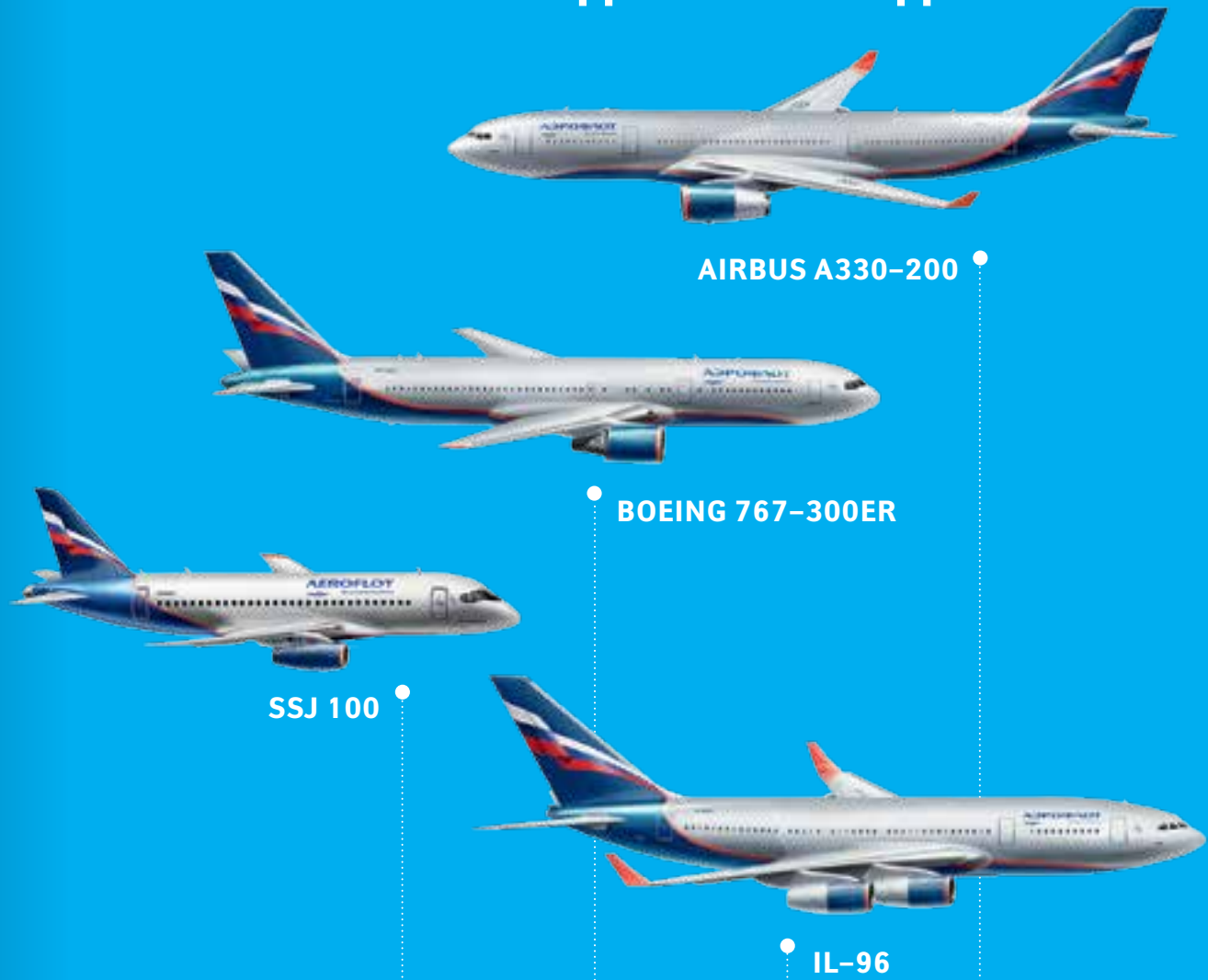
СПЕЦИАЛЬНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:

- Собственные рейсы авиакомпании «Аэрофлот»
- Совместные рейсы с авиакомпаниями — партнерами Аэрофлота
- Совместные рейсы с дочерними авиакомпаниями Аэрофлота
- Пункты перелетов Аэрофлота в партнерстве с участниками альянса SkyTeam через их базовые аэропорты





СОСТАВ ПАРКА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ



ДЛИНА, М	29,94	54,9	55,35	58,8
РАЗМАХ КРЫЛА, М	27,8	47,6	57,66	60,3
ЧИСЛО МЕСТ	87	218	256	241
МАКС. ВЗЛЕТНАЯ МАССА, КГ	45 880	186 800	250 000	230 000
ДВИГАТЕЛИ	SaM146-1S17x2	General Electric CF6-80Cx2	ПС-90А (PS-90А) 5x4	Rolls-Royce Trent 772В 5x2
КРЕЙСЕРСКАЯ СКОРОСТЬ, КМ/Ч	830	930	880	930
МАКС. ВЫСОТА ПОЛЕТА, М	12 100	13 100	13 100	12 630
ДАЛЬНОСТЬ ПОЛЕТА, КМ	2400	10 700	10 000	11 200
КОЛИЧЕСТВО САМОЛЕТОВ	4	9	6	5



ДЛИНА, М	63,3	37,57	44,51	33,84
РАЗМАХ КРЫЛА, М	60,3	34,1	34,1	34,1
ЧИСЛО МЕСТ	302	140	170	116
МАКС. ВЗЛЕТНАЯ МАССА, КГ	230 000	75 500	89 000	70 000
ДВИГАТЕЛИ	Rolls-Royce Trent 772В 5x2	CFM 56-5В 5x2	CFM 56-5В 5x2	CFM 56-5В 5x2
КРЕЙСЕРСКАЯ СКОРОСТЬ, КМ/Ч	930	880	880	880
МАКС. ВЫСОТА ПОЛЕТА, М	12 630	12 130	12 130	12 130
ДАЛЬНОСТЬ ПОЛЕТА, КМ	9100	5000	4200	5200
КОЛИЧЕСТВО САМОЛЕТОВ	9	43	18	15

ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ 2011 ГОДА

УВЕЛИЧЕНИЕ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК И РЫНОЧНОЙ ДОЛИ

- В соответствии с решением Правительства РФ о создании национального перевозчика на базе ОАО «Аэрофлот», в ноябре 2011 года состоялась передача Аэрофлоту авиационных активов, ранее принадлежавших Государственной корпорации «Ростехнологии».
- В 2011 году Аэрофлот начинал реализацию блочных грузовых перевозок посредством проведения электронных торгов. В первых торгах приняли участие 15 компаний. Аукцион проходил на торговой площадке «Сбербанк АСТ». Рост цен в ходе первых торгов превысил первоначальный уровень на 19,3%.

РАЗВИТИЕ МАРШРУТНОЙ СЕТИ

РАСШИРЕНИЕ ПРИСУТСТВИЯ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ:

- Аэрофлот в летнем расписании 2011 года увеличил количество рейсов в неделю по следующим направлениям: Анапа (с 7 до 14), Владивосток (с 13 до 14), Волгоград (с 7 до 14), Екатеринбург (с 21 до 28), Иркутск (с 14 до 21), Казань (с 7 до 27), Калининград (с 21 до 35), Краснодар (с 21 до 35), Красноярск (с 14 до 21), Нижневартовск (с 7 до 14), Омск (с 14 до 21), Пермь (с 7 до 21), Сочи (с 28 до 35), Тюмень (с 7 до 14), Уфа (с 7 до 14), Хабаровск (с 10 до 12), Челябинск (с 7 до 21).
- Компания возобновила выполнение регулярных рейсов на воздушной линии Москва — Нижний Новгород.

РАСШИРЕНИЕ ПРИСУТСТВИЯ В СНГ:

- Вступило в силу соглашение с украинским перевозчиком «АэроСвит» о совместной эксплуатации воздушных линий Москва — Киев, Москва — Днепропетровск, Москва — Симферополь.
- Аэрофлот возобновил полеты по маршруту Москва — Минск — Москва с регулярностью два рейса в неделю.

РАСШИРЕНИЕ ПРИСУТСТВИЯ В ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЕ:

- Аэрофлот начал выполнять регулярные полеты по маршруту Москва — Тиват — Москва.



РАСШИРЕНИЕ ПРИСУТСТВИЯ В ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЕ:

- Аэрофлот и авиакомпания KLM расширили сотрудничество в рамках действующего кодшерингового соглашения на авиалинии Москва — Амстердам — Москва.

УСИЛЕНИЕ ПРИСУТСТВИЯ В АЗИАТСКОМ РЕГИОНЕ:

- Принято решение об открытии в 2012 году представительств компании в городах Хошимин (Вьетнам) и Гуанчжоу (КНР).

ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЯ ВНУТРИ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»:

- Аэрофлот открыл продажи под своим маркетинговым кодом SU на следующие направления авиакомпании «Донавиа»: Сочи — Душанбе — Сочи; Сочи — Санкт-Петербург — Сочи; Сочи — Ташкент — Сочи; Ростов-на-Дону — Борисполь — Ростов-на-Дону; Ростов-на-Дону — Прага — Ростов-на-Дону; Ростов-на-Дону — Дубай — Ростов-на-Дону; Ростов-на-Дону — Стамбул — Ростов-на-Дону и др.
- Аэрофлот выполнил первый регулярный рейс в Канкун, Мексика.

РАСШИРЕНИЕ И МОДЕРНИЗАЦИЯ ПАРКА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

- В течение 2011 года парк Аэрофлота пополнился новыми самолетами: восемь A320 и четыре A330 производства компании Airbus и четыре Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100).

НАЧАЛО ЭКСПЛУАТАЦИИ СОВРЕМЕННЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ РОССИЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА:

- В Комсомольске-на-Амуре состоялся премьерный полет нового авиалайнера SSJ 100 с бортовым номером 95008, названного в честь прославленного летчика, Героя Советского Союза Михаила Водопьянова.
- Аэрофлот выполнил первый регулярный рейс на новом региональном самолете российского производства (SSJ 100) по маршруту Москва — Санкт-Петербург.

ПЛАНЫ ПО УВЕЛИЧЕНИЮ ФЛОТА:

- Аэрофлот и компания Boeing подписали соглашения о покупке 16 новых воздушных судов Boeing 777-200ER/300ER (начало поставок с IV квартала 2012 года).
- Аэрофлот и Государственная корпорация «Ростехнологии» заключили рамочное соглашение по операционному лизингу воздушных судов MC-21 (с 2017 года).
- Совет директоров ОАО «Аэрофлот» одобрил сделку аренды на условиях финансового лизинга трех самолетов Airbus A330-300.

ПОВЫШЕНИЕ
УРОВНЯ КАЧЕСТВА
УСЛУГ

- Введена новая лояльная система определения нормы провоза багажа на основе штучной системы на всех маршрутах. Новая система нормы багажа является стандартом среди перевозчиков альянса SkyTeam и обеспечивает интеграцию качества услуг Аэрофлота.
- Следуя рекомендациям ведущих винных экспертов с мировым именем, Аэрофлот существенно обновил, расширил и качественно улучшил ассортимент вин и шампанского для пассажиров бизнес-класса на бортах своих лайнеров.
- Качественно изменилась программа развлечений на бортах лайнеров Аэрофлота. Аудио- и видеопрограмма состоит из художественных фильмов, популярных сериалов, мультфильмов, программы новостей, спортивных и автомобильных сюжетов, документальных фильмов и телевизионных шоу, популярных игр, видеоклипов, музыки и аудиокниг. В общей сложности — 200 наименований.
- На постоянной основе проводились презентации нового бортового меню. Специально для пассажиров, соблюдающих пост, был разработан новый вид специального питания — «Постное меню».
- Введена услуга «Деловой проездной» по 11 направлениям — «единый билет» на несколько полетов «туда и обратно» на выбранном маршруте.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ
ИННОВАЦИОННОГО
РАЗВИТИЯ

- Аэрофлот отмечен специальной наградой за лучшее внедрение инновационного продукта SAP в транспортной отрасли. Церемония награждения состоялась в рамках международного бизнес-форума Sapphire-2011 в Мадриде, Испания.
- В Аэрофлоте объявлен конкурс инновационных идей и рационализаторских предложений «Банк идей».
- В аэропорту Мюнхена, Германия, начала работу система самостоятельной регистрации на рейсы Аэрофлота через мобильный телефон. В 2011 году система самостоятельной регистрации на рейсы компании действовала в аэропортах Праги, Ларнаки, Франкфурта, Дюссельдорфа, Гамбурга и Ганновера. К весне 2012 года данная услуга внедрена в аэропортах Амстердама, Осло, Риги, Копенгагена, Будапешта, Стокгольма и Ниццы.

СОВЕРШЕНСТВО-
ВАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ
ГРУППОЙ

- Совет директоров Аэрофлота утвердил обновленную стратегию развития, направленную на формирование к 2025 году на базе ОАО «Аэрофлот» глобального сетевого перевозчика, одной из ведущих по количеству перевезенных пассажиров авиакомпаний мира.
- Аэрофлот завершил сделку по продаже 100% акций дочерней авиакомпании — ЗАО «Нордавиа».

ПОДГОТОВКА
И ПОВЫШЕНИЕ
КВАЛИФИКАЦИИ
ПЕРСОНАЛА

- Состоялось открытие Авиационной школы Аэрофлота, созданной для обучения сотрудников Аэрофлота и других авиакомпаний по 120 авиационным специальностям.
- Пилоты нового летного отряда самолетов SSJ 100 приступили к программе обучения в ЗАО «Гражданские самолеты Сухого».
- В Аэрофлоте началось обучение сотрудников Департамента наземного обеспечения перевозок, аэропорта Шереметьево и ООО «Воздушные ворота Северной столицы» (аэропорт Пулково) по наземному обслуживанию самолетов SSJ 100.
- В Аэрофлот поступил полнопилотажный тренажер нового поколения FFS A320 серии 7000, приобретенный у канадской фирмы CAE Inc.
- В тренажерный комплекс Аэрофлота поступил новый тренажер дверей DT A321/320 производства английской компании RP Aero System для подготовки бортпроводников самолетов семейства A320/321/319.

БЕЗОПАСНОСТЬ

- Аэрофлот успешно завершил процедуру очередного, четвертого аудита на соответствие стандарту IOSA (аудит эксплуатационной безопасности IATA).
- В офисном комплексе Аэрофлота в Мелькисарово создан Ситуационный центр для эффективного и оперативного принятия управленческих решений в чрезвычайных ситуациях любой сложности. Не имеющий аналогов в авиационной отрасли России центр оборудован лучшими технологиями с применением инновационных разработок, современным оборудованием и специально разработанным программным обеспечением.
- В терминале D аэропорта Шереметьево прошли пробные учения по отработке преодоления кризисных ситуаций с использованием нового Ситуационного центра Аэрофлота.

СОЦИАЛЬНАЯ
ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

- Генеральный директор ОАО «Аэрофлот» Виталий Савельев и президент Олимпийского комитета России Александр Жуков подписали договор об авиаперевозках олимпийской делегации Российской Федерации на Игры XXX Олимпиады 2012 года в Лондоне, Великобритания.
- В Москве при участии МАОО «Ассоциация шахматных федераций» и Российской шахматной федерации прошел юбилейный, десятый, шахматный турнир Aeroflot Open – 2011.

ОСНОВНЫЕ
СОБЫТИЯ ПОСЛЕ
ОТЧЕТНОЙ ДАТЫ:

- ОАО «Аэрофлот» заключило сделку с ООО «Руспорт» по продаже 50% доли в уставном капитале «Аэропорт Москва».
- В рамках ежегодного мониторинга Международное рейтинговое агентство Fitch подтвердило кредитный рейтинг ОАО Аэрофлот» на уровне BB+, прогноз изменения «Стабильный».
- Завершилось объединение ОАО «Терминал» и ОАО «Международный аэропорт Шереметьево» (МАШ). Доля ОАО «Аэрофлот» в ОАО «МАШ» составила 8,96%.
- На очередном заседании Совета директоров ОАО «Аэрофлот» под председательством Кирилла Андросова было принято решение о проведении очередного общего собрания акционеров ОАО «Аэрофлот» 25 июня 2012 года.

ПРИЗНАНИЕ ПАССАЖИРОВ
И ПРОФЕССИОНАЛОВ

- «Лучшая авиакомпания Восточной Европы» — премия World Airline Awards, учрежденная международным независимым британским агентством SkyTrax Research.
- Одна из трех самых динамично развивающихся авиакомпаний мира — по признанию SkyTrax Research.
- «Лучшая российская авиакомпания для бизнес-путешественников» — награда Russian Business Travel & MICE Award.
- Один из 20 самых высоко оцененных брендов авиакомпаний мира — по данным исследования британской компании BrandFinance, мирового лидера по оценке брендов.
- Одна из 10 ведущих европейских авиагрупп с наиболее успешными финансовыми показателями — согласно ежегодному рейтингу Airline Business.
- Одна из 10 авиакомпаний с лучшим меню на борту воздушного судна — согласно рейтингу ведущего британского интернет-портала по поиску авиабилетов Skyscanner.net.
- Номинант престижной ежегодной премии World Travel Awards 2011 — «Оскара» для туристического бизнеса по категориям: «Лучшая европейская авиакомпания», «Лучший бизнес-класс европейской авиакомпании», «Лучший в мире сайт авиакомпании».
- Обладатель премии «HR-БРЕНД 2010» (второе место в номинации «Транспорт»), учрежденной компанией HeadHunter.
- Премия «Аристос-2011» в главной номинации «Высший руководитель» — присуждена генеральному директору Аэрофлота Виталию Савельеву.
- Премии «Финансовый Олимп 2010» в номинации «Финансовый директор» и «Финансовый директор 2011» в главной номинации «Лучшая динамика финансовых результатов» — присуждены заместителю генерального директора Аэрофлота по финансам и инвестициям Шамилю Курмашову.
- Премия «Лучший налогоплательщик года» присуждена в рамках XVII церемонии официального общественного признания «Элита национальной экономики».
- Лауреат всероссийской премии «Финансово-экономический Олимп» в номинации «Налогоплательщик года».
- Специальная награда за лучшее внедрение инновационного продукта SAP в транспортной отрасли вручена в рамках международного бизнес-форума Sapphire-2011 в Мадриде, Испания.

ОБРАЩЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ



АНДРОСОВ
Кирилл Геннадьевич

Председатель Совета директоров
ОАО «Аэрофлот»

Уважаемые акционеры!

В XXI веке скорость обмена информацией и скорость принятия решений радикально изменили отношение к бизнесу, да и сами бизнес-процессы. Это касается всех отраслей и в первую очередь нашей — авиатранспортной, потому что мы помогаем бизнесу и людям быть глобальными и мобильными.

В начале второго десятилетия XXI века ОАО «Аэрофлот» встало перед выбором: расти вместе с рынком, то есть плыть по течению и не бороться за лидерство, или пойти другим путем — переломить тенденцию, развиваться так же быстро и войти в число лидеров глобального рынка. Возможно, выбрав первый путь, нам и удастся сохраниться в первой сотне рейтинга мировых авиакомпаний. Но потенциал российского рынка и наших клиентов обязывает нас быть более амбициозными.

Сейчас Аэрофлот заканчивает внедрение самых передовых авиационных технологий. Это касается флота, нашей IT-платформы, технологий сервиса и бортового питания. Аэрофлот имеет один из самых высоких финансовых рейтингов среди мировых авиакомпаний. Мы обладаем всеми конкурентными преимуществами и имеем потенциал для увеличения доли на рынке внутренних и международных авиаперевозок. Аэрофлот способен стать глобальным игроком. Это — вызов рынка.

Ключевым событием 2011 года стало принятие Группой «Аэрофлот» долгосрочной стратегии развития до 2025 года и переход Группы на мультибрендовую бизнес-модель. Именно такая модель отличает крупные авиационные группы — локомотивы мирового авиационного рынка.

Катализатором перехода на новую стратегию стало реформирование существующих дочерних авиакомпаний и консолидация Группой «Аэрофлот» региональных российских авиаперевозчиков. Это разумная консолидация однородных активов в руках эффективной управляющей компании — «Аэрофлот — российские авиалинии». В наступивший 2012 год Аэрофлот вошел в совершенно новом

ОБРАЩЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ



качестве — в качестве авиагруппы, начавшей реализовывать видение своего будущего в устойчивом глобальном развитии.

Главная особенность стратегии-2025 — Аэрофлот будет присутствовать практически во всех сегментах рынка. Каждый перевозчик Группы «Аэрофлот» займет свою сервисную нишу. Будут созданы компании для региональных перевозок: южная, северо-западная и дальневосточная. Появится чартерный перевозчик. Также в планах, по мере возникновения соответствующих условий в России, создание низкобюджетной авиакомпании. Собственно Аэрофлот сосредоточится на перевозках премиум-класса, задавая высокие стандарты качества и эффективности авиакомпаниям не только Группы, но и всей отрасли.

Стратегия предусматривает увеличение пассажиропотока и выручки в четыре раза. К 2025 году пассажиропоток Группы «Аэрофлот» составит почти 75 миллионов человек, из них 30 миллионов внутри России.

Все пассажиры Группы «Аэрофлот», на каком бы удалении от Москвы они ни проживали, получают возможность долететь до регионального или столичного аэропорта-хаба, откуда, потратив минимум времени на пересадку, отправиться дальше. В зарубежных хабах наши партнеры по глобальному авиальянсу SkyTeam обеспечат, при необходимости, наиболее оптимальные стыковки пересадочных рейсов. Жителям самых удаленных регионов страны станут доступны маршруты практически в любую точку мира.

В свою очередь Аэрофлот, лучшая европейская компания альянса, планирует, используя выгодное транзитное положение нашей страны, создать в Москве хаб на пути из Европы в Восточную Азию и из Индии в Северную Америку. Доля стыковочных пассажиров составит не менее 60%. В Северо-Западном, Южном и Дальневосточном федеральных округах будут созданы региональные хабы. Это обеспечит дочерним авиакомпаниям Группы «Аэрофлот» высокий объем бизнеса, а населению российских регионов — высокую степень мобильности. Подобная мультихабовая схема опробована и хорошо зарекомендовала себя в международной практике. Теперь Аэрофлот реализует ее в России.

В соответствии со стратегией развития парк воздушных судов всех компаний Группы «Аэрофлот» будет серьезно модернизирован. Устаревшие, топливозатратные суда в дочерних компаниях заменят более экономичные и безопасные современные лайнеры, соответствующие маршрутной сети и задачам увеличения региональных перевозок. К 2025 году парк будет насчитывать около 700 воздушных судов.

Группа «Аэрофлот» будет присутствовать на четырех континентах и осуществлять регулярные полеты в 80 стран мира.

В результате реализации стратегии Группа «Аэрофлот» должна войти в Топ-5 европейских и Топ-20 мировых лидеров по пассажиропотоку и выручке. Это — наша цель.

Совет директоров ОАО «Аэрофлот» оценивает перспективы новой стратегии с точки зрения не только будущей капитализации компании, но и активного развития индустрии воздушного транспорта и повышения мобильности нашего населения. Это достойный вызов и мы к нему готовы.

**Председатель Совета директоров
ОАО «Аэрофлот»**
Кирилл Андросов

ОБРАЩЕНИЕ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА



САВЕЛЬЕВ
Виталий Геннадьевич

Генеральный директор
ОАО «Аэрофлот»

Уважаемые акционеры!

В последние годы Аэрофлот продолжает уверенно развиваться по всем направлениям деятельности. В 2011 году возрос пассажиропоток, увеличилась выручка, продолжилась модернизация авиапарка, повысилось качество сервиса и эффективность бизнес-процессов. Аэрофлот ещё больше увеличил отрыв от ближайших конкурентов, упрочив лидерство в России на рынке внутренних и международных авиаперевозок. Несмотря на нестабильность мировой экономики, мы смогли сформировать крепкую базу для последующего рывка вперед, перехода в высшую лигу мирового воздушного транспорта.

Главный наш положительный результат: Аэрофлот установил очередной рекорд, перевез 14,2 млн пассажиров за год. А с учетом компаний Группы «Аэрофлот» — более 20 млн человек, каждого третьего авиапассажира России. В 2011 году существенно увеличился пассажирооборот, вырос процент занятости пассажирских кресел.

Аэрофлот растет быстрее рынка. И, что важно, это прибыльный рост — нам удалось сохранить баланс между наращиванием операционных показателей и доходностью. Выручка Аэрофлота по итогам 2011 года выросла на 20,6% и составила 135,8 млрд руб., чистая прибыль достигла 10,4 млрд руб. В 2011 году Аэрофлот впервые вошел в десятку лучших транспортных и туристических компаний мира в престижном рейтинге Boston Consulting Group. В разделе «Транспорт и туризм» наша авиакомпания — единственный представитель российского бизнеса. Нам удалось обогнать даже мировых лидеров отрасли.

Мы продолжили модернизацию авиапарка компании. Наш флот — лучший в стране и один из самых современных и быстрорастущих в Европе. По состоянию на конец 2011 года в нем 112 воздушных судов, средний возраст которых около пяти лет.

Отчетный год ознаменовался для нас важным долгожданным событием. В парк компании поступили новейшие

ОБРАЩЕНИЕ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА



отечественные самолеты SSJ 100, им предстоит стать основой нашего ближнемагистрального флота. Мы планируем нарастить долю отечественной техники в парке Аэрофлота до 40% к 2025 году. Ожидаем поступление и лучших зарубежных моделей — Boeing 777, Boeing 787 Dreamliner, Airbus A350.

Все воздушные суда Аэрофлота отвечают мировым стандартам обеспечения безопасности. В отчетном году мы прошли очередной аудит на соответствие стандарту эксплуатационной безопасности IATA. В ходе аудита не было выявлено ни одного несоответствия требованиям стандарта. Это уникальный результат не только для российских, но и для мировых авиаперевозчиков. Аэрофлот подтвердил, что наша авиакомпания — самая безопасная в России и одна из самых надежных в мире. Мы располагаем крупнейшим в Восточной Европе центром управления полетами, в 2011 году открыли собственную авиационную школу и уникальный ситуационный центр.

В отчетном году, объявленном в авиакомпании Годом пассажира, нам многое удалось сделать для улучшения сервиса. Модернизировали систему продажи билетов, регистрации на рейс, обработки грузов и багажа. Улучшили качество обслуживания пассажиров в полете и в базовом аэропорту Шереметьево. Модернизировали систему развлечений на борту. Меню бортового питания Аэрофлота признано одним из лучших в мире и вошло в Топ-5 рейтинга американской компании Huffington Post и Топ-10 мирового рейтинга Skyscanner.

Аэрофлот стал первой авиакомпанией в России, лояльность клиентов которой была оценена с помощью индекса NPS. За последний год NPS Аэрофлота вырос на 8% и составил 52%. Это выше, чем у всех европейских авиаперевозчиков. Подъем индекса всего на один процент позволяет Аэрофлоту получить в доходной части 15 млн долларов. Восемь процентов, которые Аэрофлот добавил за год — это 120 млн долларов дополнительного дохода за счет изменения качества обслуживания и лояльности пассажиров.

Деятельность Аэрофлота в 2011 году отмечена множеством отраслевых наград и престижных международных премий. В том числе самой заветной для каждого перевозчика, своеобразным «авиационным Оскаром» — международной премией SkyTrax World Airline Awards. На авиакосмическом салоне в Ле-Бурже Аэрофлот вошел в Топ-3 наиболее динамично развивающихся авиакомпаний мира и официально признан «Лучшей авиакомпанией Восточной Европы». Всего за прошедший год Аэрофлот получил около 20 отраслевых

наград и номинаций. Эксперты отмечают активную деятельность Аэрофлота и по улучшению сервиса, и по повышению эффективности бизнеса, и по консолидации российской авиаотрасли.

В ноябре 2011 года в Группу компаний Аэрофлот вошли новые региональные участники. Впереди ответственная и сложная работа по интеграции компаний Группы. Мы создаем единый центр планирования и координации, контролирующей все аспекты производственной деятельности, включая техническое обслуживание и ремонт авиатехники, работу в аэропортах, управление кризисными ситуациями, экипажами и флотом, маршрутной сетью и продажами. На безубыточный уровень присоединенные авиакомпании планируем вывести в течение ближайших двух лет.

Столь масштабный проект по созданию авиахолдинга, способного составить конкуренцию грандам мирового авиарынка, реализуется в России впервые. В результате парк воздушных судов Группы будет серьезно модернизирован. Повысится качество сервиса и эффективность бизнес-процессов. Пассажиропоток региональных авиакомпаний вырастет почти в пять раз. Улучшится транспортная доступность российских регионов, возрастет мобильность населения, повысится безопасность авиаперевозок.

Это задачи государственной важности. И Аэрофлот их решает. Мы — национальная компания, и у нас не может быть никакой другой позиции, кроме государственной. Но без поддержки акционеров нам не обойтись. Процесс интеграции не должен снизить эффективность собственно Аэрофлота. А эффект от синергии в будущем очевиден.

Мы надеемся, что к 2025 году Группа «Аэрофлот» войдет в пятерку европейских и Топ-20 мировых лидеров по объемам перевозок и Аэрофлот станет глобальной сетевой компанией. Безусловно, одним из мощнейших авиаперевозчиков мира, агентом экономического развития отрасли и страны. Достигнутые в 2011 году высокие показатели демонстрируют, что у нас есть потенциал для достижения этой цели. И мы его обязательно используем.

Генеральный директор ОАО «Аэрофлот»
Виталий Савельев

МАСШТАБНЫЙ БИЗНЕС

14 222

ЧЕЛОВЕКА

АЭРОФЛОТ — САМЫЙ КРУПНЫЙ
РОССИЙСКИЙ АВИАПЕРЕВОЗЧИК,
ОДНА ИЗ КРУПНЕЙШИХ АВИАКОМПА-
НИЙ СНГ И ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ.
СРЕДНЕСПИСОЧНАЯ ЧИСЛЕННОСТЬ
ПЕРСОНАЛА **14 222** ЧЕЛОВЕКА

созданы для полёта



АЛЬБАТРОС

Самая крупная из летающих птиц —
странствующий альбатрос. Размах его
крыльев достигает абсолютно рекордных
размеров — 3,7 метра и даже больше.

1

ОБЗОР РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК

1.1	Мировой рынок авиаперевозок	25
1.2	Российский рынок авиаперевозок, положение компании в отрасли	27

МИРОВОЙ РЫНОК АВИАПЕРЕВОЗОК

Для мировой авиационной отрасли 2011 год оказался удачным как с точки зрения результатов, так и с точки зрения качественных отраслевых изменений.

ОБЩИЕ ДОХОДЫ ОТРАСЛИ, ПО ДАННЫМ
МЕЖДУНАРОДНОЙ АССОЦИАЦИИ ВОЗДУШНОГО
ТРАНСПОРТА (IATA), СОСТАВИЛИ

596 МЛРД ДОЛЛ. США,
ЧТО НА 9% ВЫШЕ
РЕЗУЛЬТАТОВ 2010 ГОДА

При этом наибольший вес доходов приходится на пассажирские перевозки. Соотношение доходов от пассажирских и грузовых авиаперевозок в 2011 году не претерпело особых изменений — 79 и 11% соответственно. По итогам 2011 года зафиксировано незначительное увеличение (на 5%) общих расходов, за исключением топливных.

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЫНОК АВИАПЕРЕВОЗОК
ПРОДОЛЖИЛ СВОЕ РАЗВИТИЕ В 2011 ГОДУ,
НЕСМОТЯ НА ВЫСОКИЕ ЦЕНЫ НА ТОПЛИВО
И ОЖИДАНИЕ ВТОРОЙ ВОЛНЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО
КРИЗИСА. ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ГОДА ПАССАЖИРСКИЕ
ПЕРЕВОЗЧИКИ ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛИ ЛУЧШУЮ
ДИНАМИКУ, ЧЕМ ГРУЗОВЫЕ АВИАКОМПАНИИ.**

Всего регулярными рейсами авиакомпаний было перевезено около 2,8 млрд пассажиров. Это на 6% выше результата 2010 года и на 72% превышает показатель 2001 года. Доходы от пассажирских перевозок за 2011 год возросли на 10%. При этом уровень загрузки кресел составил 78,1%. Это немного меньше рекордного значения предыдущего года, но тем не менее и одно из лучших значений за прошедшие десять лет.

Объем грузовых перевозок незначительно снизился и составил 47,6 млн тонн. Это практически столько же, как и годом ранее, и на 65% больше, чем десять лет назад. Доходы от грузовых перевозок остались на уровне прошлого года — 66 млрд долл. США. Во многом стагнация на рынке грузовых перевозок была связана с напряженным ожиданием новой волны мирового экономического кризиса, а также с последствиями сильного землетрясения в Японии.

Расходы авиаперевозчиков в 2011 году возросли на 11% и составили 582 млрд долл. США (по данным IATA). Основной причиной послужил рост цен на топливо, увеличение которых в отчетном периоде составил 28% (с 91,4 до 127,5 долл. США за баррель). В среднем, в 2011 году расходы на топливо составляли 30% от всех расходов авиакомпаний. Это один из самых высоких показателей за прошедшие десять лет. Однако, несмотря на это, 2011 год оказался для отрасли прибыльным. По предварительным расчетам, чистая прибыль составит 7,9 млрд. долл. США (+1,3%). Для сравнения: десять лет назад при топливной составляющей всего в 13% отрасль была убыточной и чистый убыток составлял 13 млрд долл. США (-4,2%). Это говорит о произошедших значительных качественных изменениях в бизнес-моделях авиакомпаний.

СНИЖЕНИЕ ТОПЛИВНОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ
В СЕБЕСТОИМОСТИ ПРОДУКТА, ПРОДОЛЖЕНИЕ
ПРОЕКТОВ СОВМЕСТНОГО БИЗНЕСА
И ПЕРЕГРУППИРОВКА СИЛ В РЯДЕ РЕГИОНОВ
МИРА СТАЛИ ОСНОВНЫМИ ОТРАСЛЕВЫМИ ТЕМАМИ
В 2011 ГОДУ.

Одной из центральных отраслевых тем является активный поиск решений для снижения финансовых и экологических издержек, связанных с топливом. В отчетном периоде крупнейшим событием в этой области стал запуск в Катаре завода по производству авиакеросина (GTL) из природного газа. По прогнозам, стоимость этого топлива в первое время будет сравнима со стоимостью обычного керосина; исследования показали, что его использование позволяет сократить выбросы CO₂. Также кампания по поиску биотоплива продолжила набирать обороты, хотя приемлемое для отрасли решение пока не найдено.

В 2011 ГОДУ МИРОВАЯ ОТРАСЛЬ ПРОДОЛЖИЛА
ДВИЖЕНИЕ К ГЛОБАЛЬНОЙ МОДЕЛИ
ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ.

В отчетном периоде схема развития авиакомпаний путем создания совместных предприятий (joint-business) — прототипа будущих транснациональных авиационных групп — была успешно реализована в транстихоокеанском регионе. Власти США и Австралии пришли к соглашению о создании совместного партнерства между American Airlines и австралийской Qantas. Также было одобрено партнерство между Delta Air Lines и Virgin Australia. Ожидается, что в 2012 году этот тренд получит новое развитие.

Одним из трендов года на европейском рынке стало усиление интереса европейских авиакомпаний к расширению географии полетов в Китай. Фактически это очередная попытка европейских перевозчиков открыть маршруты в китайские города, расположенные вне трех основных китайских мегаполисов (Пекин, Шанхай–Нанкин, Гонконг–Гуанчжоу). Появились или готовятся к открытию рейсы в Чунцин (Finnair), Сямынь (KLM), Шеньян, Циндао (Lufthansa), Ухань (Air France). Расширение сети маршрутов — реакция европейских авиакомпаний на новейшие территориальные изменения китайской экономики

Развитие сегмента низкобюджетных перевозчиков в ЕС стало носить более спокойный характер. Основной причиной может быть финансовый кризис в еврозоне. Кроме того, ведущие авиационные группы вышли на рынок с новыми программами. Так, Air France — KLM запустила программу открытия региональных точек базирования, рассчитанных в первую очередь на перехват пассажиров низкобюджетного сегмента. Группа Lufthansa передала своей дочерней авиакомпании — Germanwings — ряд маршрутов из германских городов.

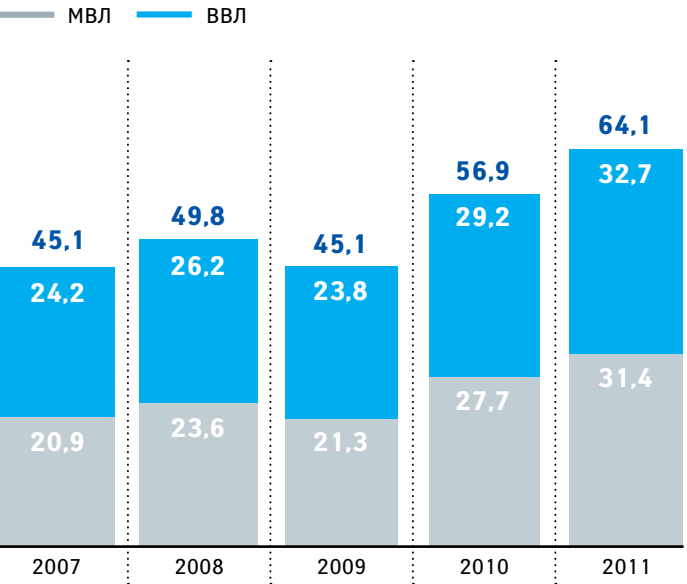
РОССИЙСКИЙ РЫНОК АВИАПЕРЕВОЗОК,
ПОЛОЖЕНИЕ КОМПАНИИ В ОТРАСЛИ

Для российской авиации 2011 год оказался чрезвычайно благоприятным. Это подтверждают как количественные результаты, так и произошедшие качественные отраслевые изменения.

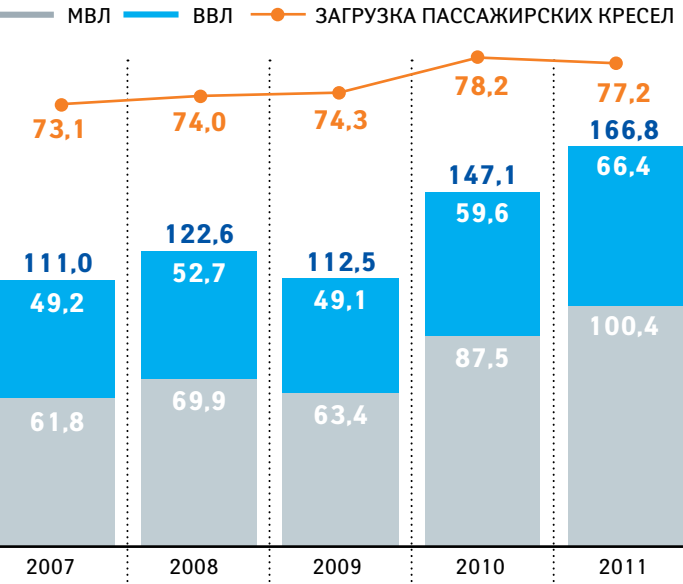
По данным Транспортной клиринговой палаты (ТКП), всего в 2011 году российскими авиакомпаниями перевезено 64,1 млн пассажиров, что на 12,6% выше показателей 2010 года.

Суммарный пассажирооборот российских авиакомпаний увеличился на 13,4% и составил 166,8 млрд пкм. Тоннокилометраж возрос на 11,2% и составил порядка 20 млрд ткм.

ДИНАМИКА ПАССАЖИРОПОТОКА ГА РФ,
(МЛН ЧЕЛОВЕК)



ДИНАМИКА ПАССАЖИРООБОРОТА ГА РФ, (МЛРД ПКМ)
И ЗАГРУЗКИ ПАССАЖИРСКИХ КРЕСЕЛ (%)



ВТОРОЙ ГОД ПОДРЯД КОЛИЧЕСТВО ПАССАЖИРОВ, ПЕРЕВЕЗЕННЫХ РОССИЙСКИМИ АВИАКОМПАНИЯМИ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЯХ (МВЛ), ОСТАЕТСЯ ПРИМЕРНО РАВНЫМ КОЛИЧЕСТВУ ПАССАЖИРОВ, ПЕРЕВЕЗЕННЫХ НА ВНУТРЕННИХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЯХ (ВВЛ).

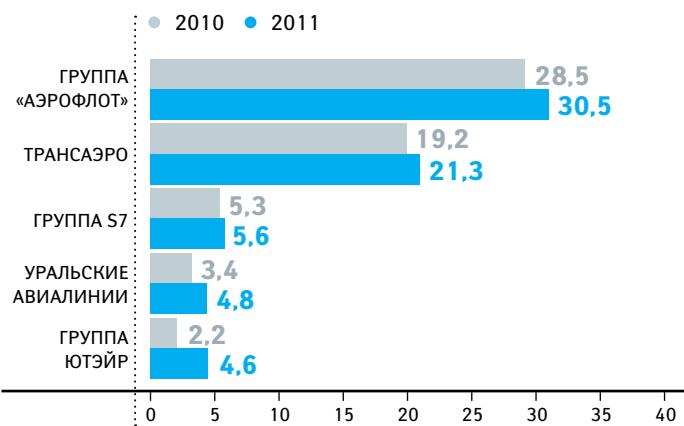
На международных направлениях российские авиакомпании перевезли 31,4 млн пассажиров (+13,2%). Средняя дальность международных полетов немного возросла и составила 3 199 км. Рост в основном был обеспечен полетами на нерегулярных международных направлениях.

Значительное воздействие на объем международных перевозок оказали события в Египте — основном массовом туристическом направлении в «зимний» период. Они привели к снижению нерегулярных перевозок на МВЛ с февраля (–20%) по май (–5%). Пик снижения пришелся на март (–37%). В то же время общий пассажиропоток на МВЛ продолжал расти.

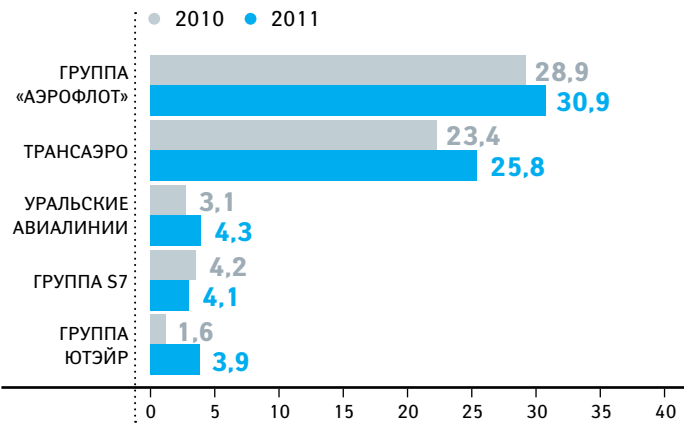
Лидером по темпам роста международных перевозок оказался сегмент направлений между Россией и странами СНГ. Однако такой результат является эффектом относительных показателей. Доля этого направления в общем объеме перевозок на МВЛ составила всего 16,5%, что несущественно отличается от результатов предыдущих пяти лет.

Лидерами рынка на МВЛ–направлениях стали авиакомпании «Аэрофлот» и «Трансаэро». Суммарная доля этих авиакомпаний увеличилась за год на 4% и составила 49% (с учетом дочерних авиакомпаний Аэрофлота — 64%)¹. Доля остальных авиакомпаний по отдельности не превышает 5%.

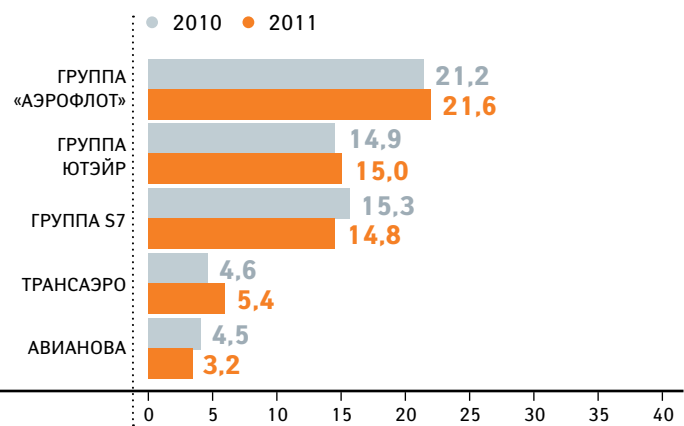
СТРУКТУРА РОССИЙСКОГО РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК ПО СУММАРНОМУ ПАССАЖИРОПОТОКУ НА МВЛ (%)



СТРУКТУРА РОССИЙСКОГО РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК ПО СУММАРНОМУ ПАССАЖИРООБОРОТУ НА МВЛ (%)

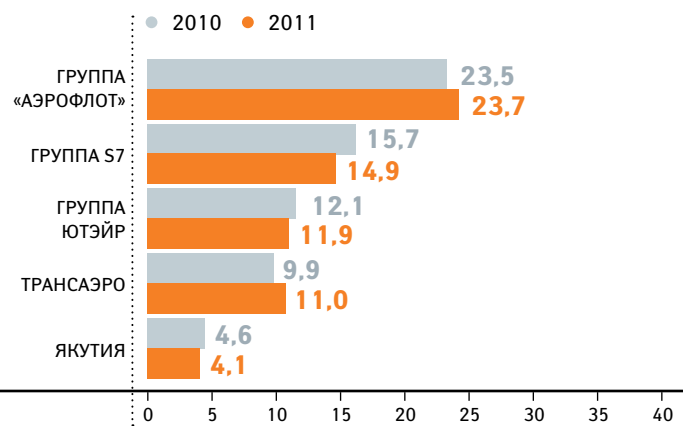


СТРУКТУРА РОССИЙСКОГО РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК ПО СУММАРНОМУ ПАССАЖИРОПОТОКУ НА ВВЛ (%)



На внутренних воздушных линиях в 2011 году было перевезено 32,7 млн пассажиров (+12%). Средняя дальность полетов не претерпела особых изменений и составила 2 027 км. Около 94% всех перевозок на внутренних линиях составили регулярные перевозки. Рынок продолжил развиваться за счет регулярных магистральных направлений, большинство из которых приходится на московский авиационный узел (МАУ). Объем местных, не магистральных, перевозок продолжил расти темпами, значительно уступающими средним показателям по рынку. Он увеличился на 2% и составил 1,6 млн пассажиров, что составляет 5% от числа всех внутренних перевозок.

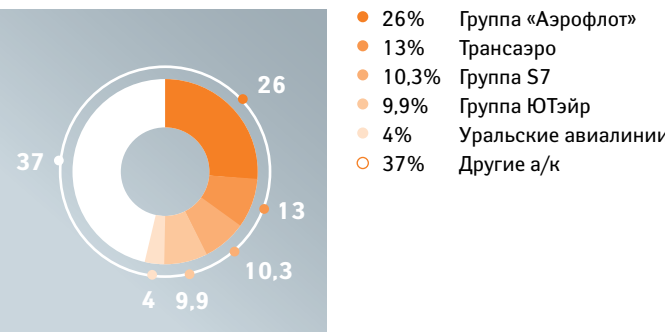
СТРУКТУРА РОССИЙСКОГО РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК ПО СУММАРНОМУ ПАССАЖИРООБОРОТУ НА ВВЛ (%)



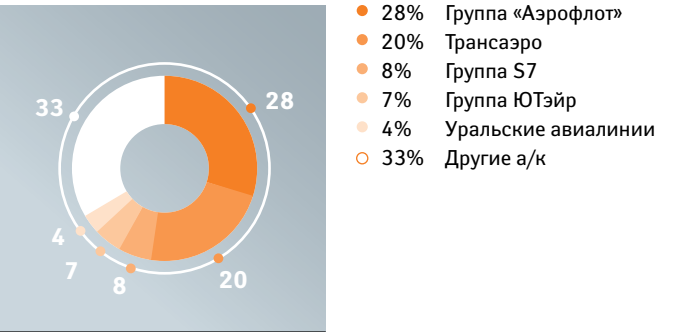
Лидерами на ВВЛ–направлениях стали: «Аэрофлот», «ЮТэйр» и S7. На их долю приходится 41% всех перевозок (59% с учетом дочерних компаний Аэрофлота). На российском рынке выделилась также группа авиакомпаний, уступающих в объеме внутренних перевозок группе лидеров, однако перевезших на российском рынке более 1 млн пассажиров. Это «Трансаэро», «Уральские авиалинии», «Нордавиа», «Кубань» (вместе со «Скай Экспресс»).

Основными участниками российского рынка пассажирских перевозок в отчетном периоде стали: Группа «Аэрофлот» (доля в пассажиропотоке ГА РФ по итогам года 26%), «Трансаэро» (13%), Группа S7 (10%) и Группа «ЮТэйр» (10%), а также «Уральские авиалинии» (4%).

СТРУКТУРА РОССИЙСКОГО РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК ПО СУММАРНОМУ ПАССАЖИРОПОТОКУ



СТРУКТУРА РОССИЙСКОГО РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК ПО СУММАРНОМУ ПАССАЖИРООБОРОТУ



Примечание:
¹ Учитывалась деятельность авиакомпаний, вошедших в состав Группы, за весь год.

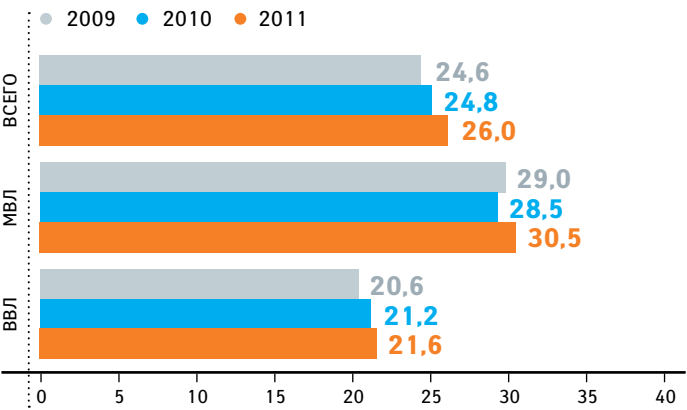
Помимо значительного количественного роста пассажиропотока в отрасли происходили существенные качественные изменения, которые ведут к переходу российской отрасли на новый этап развития. Он позволяет использовать преимущества глобализации и обеспечивает уход от существующей в России модели развития крупного, но второстепенного региона для мировой отрасли.

КОНСОЛИДАЦИЯ ОТРАСЛИ, ИЗМЕНЕНИЯ В УПРАВЛЕНИИ АЭРОПОРТАМИ И УСИЛЕНИЕ ВНИМАНИЯ ГОСУДАРСТВА К РАЗВИТИЮ ВНУТРЕННЕГО ТУРИЗМА СТАЛИ КЛЮЧЕВЫМИ ТЕНДЕНЦИЯМИ РОССИЙСКОГО АВИАЦИОННОГО РЫНКА.

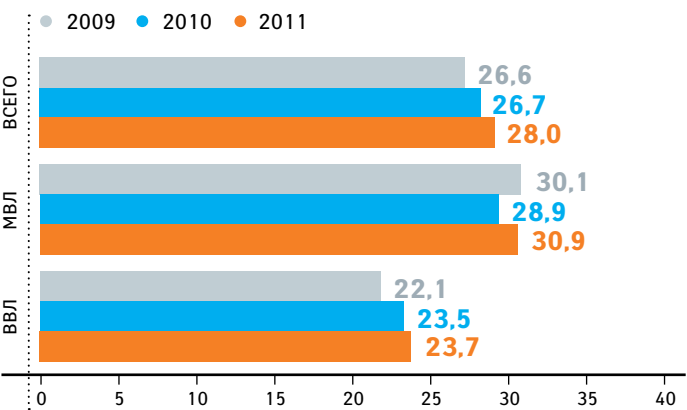
В сфере консолидации рынка продолжились процессы усиления основных игроков и ухода с рынка малоэффективных небольших авиакомпаний. Доля четырех ведущих российских перевозчиков¹ в 2011 году составила 59% (70,2%)², в то время как год назад этот показатель был на уровне лишь 55%. Именно эти участники показали значительный рост пассажиропотока. У остальных игроков рынка, за исключением «Уральских авиалиний» и чартерной туристической компании NordWind, абсолютный прирост пассажиропотока оказался незначительным.

Помимо заметного увеличения пассажиропотока лидеры рынка проводили внутренние изменения, определяющие их долгосрочное развитие. Группа «Аэрофлот» консолидировала авиакомпании — активы «Ростехнологий» и первой в России перешла к новому качественному этапу развития — мультибрендовой стратегии. На эту стратегию развития перешли практически все ведущие авиационные группы мира.

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



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



Усиление крупных игроков и повышение качества конкуренции способствовали дальнейшему сокращению числа авиакомпаний. Наиболее заметным на рынке стало прекращение работы авиакомпаний «Дагестанские авиалинии», «Континент», «Кавминводываиа», лоукост-авиакомпания «Скай Экспресс» и лоукост-авиакомпания «Авианова». Государство также рекомендовало объединиться базирующимся в Татарстане авиакомпаниям «Татарстан» и быстроразвивающейся «Ак Барс Аэро».

Происходившие в 2011 году изменения в области управления российскими аэропортами способствовали повышению эффективности российской инфраструктуры. В связи с этим среда работы авиакомпаний на российском рынке стала более благоприятной. Изменения касались как московского авиаузла, так и крупных, по российским масштабам, региональных аэропортов.

Важным событием 2011 года стало начало гармонизации работы московских аэропортов. В прошлом году государство решило передать управление аэропортами Шереметьево и Внуково единому оператору. Это соответствует давно установившейся практике развития аэропортов в стратегических международных центрах и способствует развитию глобальных авиакомпаний.

ПОЛОЖИТЕЛЬНОЙ ТЕНДЕНЦИЕЙ В ОТЧЕТНОМ ПЕРИОДЕ СТАЛО УСИЛЕНИЕ ГЛОБАЛЬНОЙ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ВЕДУЩИХ РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ.

Кроме того, на повышение конкурентоспособности московских аэропортов повлияло изменение правил полетов, что позволяет увеличить пропускную способность аэропортов. Для Аэрофлота это означает появление новых возможностей для увеличения транзитных пассажиропотоков.

В связи с переводом ряда крупных российских аэропортов к специализированным операторам начались положительные преобразования в российских регионах.

Среди них российские аэропортовые холдинги «Ренова», «Базэл», «Новопорт». Вместе с тем продолжилось проникновение ведущих мировых операторов на российский рынок. Вслед за Fraport (аэропорт Пулково, Санкт Петербург) в России начал работать корейский Incheon International (IIAC).

РОССИЙСКАЯ ОТРАСЛЬ УХОДИТ ОТ НЕЭФФЕКТИВНОЙ МОДЕЛИ РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ, ВОЗНИКШЕЙ В 90-Х ГОДАХ.

В отчетном периоде продолжил расти прямой пассажиропоток, минующий Москву. Это означает, что через некоторое время Россия получит несколько площадок для развития хабов, а через них — региональной деловой активности. Это дополнительный мощный драйвер роста пассажиропотоков. Переход Группы «Аэрофлот» к мультибрендовой стратегии — подготовка к такому развитию событий.

Рост пассажиропотока на МВЛ вне Москвы в отчетном периоде был обусловлен динамикой туристических потоков. Крупные российские туроператоры переходят к сетевой модели развития. Они организуют прямые перелеты на курорты уже из целой серии городов России, хотя пока большинство из этих маршрутов носит характер нерегулярных полетов. Активное участие в развитии таких маршрутов принимает авиакомпания «Оренбургские авиалинии», входящая в Группу «Аэрофлот».

Кроме того, государство намерено наращивать поддержку межрегионального сообщения в малонаселенных регионах. Это соответствует общемировой практике. В то же время к стимулированию региональных перевозок начали подключаться операторы аэропортов. Наряду с этим в 2011 году была принята Федеральная целевая программа по развитию внутреннего туризма. Через некоторое время она также окажет благоприятное воздействие на российские межрегиональные туристические потоки.

Примечание:

¹ Группа «Аэрофлот», Группа «ЮТэйр», «Трансаэро» и Группа S7.

² Если считать деятельность авиакомпаний, вошедших в Группу «Аэрофлот» с начала 2011 года.

ВЫСОКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

135,8 МЛРД
РУБ.

ВЫРУЧКА КОМПАНИИ СОСТАВИЛА
135,8 МЛРД РУБ., ПРЕВЫСИВ
ПОКАЗАТЕЛЬ 2010 ГОДА НА **20,6%**

созданы для полёта

АФРИКАНСКИЙ СИП

Одна из самых высоколетающих птиц.
Максимальная зафиксированная
высота полета птицы 11 277 м.

2

ОПИСАНИЕ БИЗНЕСА

2.1	Комплексная стратегия развития	35
2.2	Описание Группы «Аэрофлот»	39
2.2.1	Структура Группы	39
2.2.2	Консолидация авиационных активов	40
2.2.3	Деятельность прочих обществ с участием ОАО «Аэрофлот»	43
2.3	Операционная деятельность	44
2.3.1	Производственные результаты	44
2.3.2	Безопасность	49
2.3.3	Маршрутная сеть	51
2.3.4	Парк воздушных судов	55
2.3.5	Техническое обслуживание и ремонт	57
2.3.6	Развитие бренда и качества услуг	58
2.3.7	Информационные технологии и НИОКР	60
2.3.8	Организация продаж	63

КОМПЛЕКСНАЯ СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ

Стратегическая цель:

- Создание глобальной сетевой авиакомпании

Стратегические направления:

- Увеличение объемов перевозок и рыночной доли
- Развитие маршрутной сети
- Постоянное повышение уровня качества продуктового предложения и обслуживания пассажиров
- Расширение использования современных информационных технологий и инновационного развития
- Совершенствование управления Группой
- Подготовка и повышение квалификации персонала

Стратегия Группы «Аэрофлот» направлена на укрепление лидирующих позиций на рынке авиаперевозок (на внутренних и международных маршрутах), вхождение в число ведущих по количеству перевезенных пассажиров авиакомпаний на глобальном уровне и постоянное повышение уровня качества обслуживания пассажиров.

СТРАТЕГИЯ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» НАПРАВЛЕНА НА УКРЕПЛЕНИЕ ЛИДИРУЮЩИХ ПОЗИЦИЙ НА РЫНКЕ АВИАПЕРЕВОЗОК.

В 2011 году Совет директоров компании одобрил стратегию развития Группы «Аэрофлот» как глобальной сетевой компании с основным центральным хабом в Москве и региональными центрами в Северном, Южном и Дальневосточном федеральных округах.

С учетом формирования широко дифференцированной группы авиакомпаний, стратегические цели компании распространяются на все соответствующие сегменты авиаперевозок, включая перевозки премиального класса, региональные и туристические перевозки и в дальнейшем, при наличии рыночных условий и необходимой инфраструктуры, бюджетные перевозки.

ПРИОРИТЕТЫ СТРАТЕГИИ АЭРОФЛОТА — БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ, МОДЕРНИЗАЦИЯ ПАРКА, ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ СОТРУДНИКОВ, ВНЕДРЕНИЕ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ, РЕАЛИЗАЦИЯ ПРИНЦИПОВ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ.

В организации операционной деятельности приоритетное внимание уделяется обеспечению безопасности полетов, обновлению и модернизации авиапарка, профессиональному развитию сотрудников, внедрению инновационных технологий и решений, реализации принципов социальной ответственности. Компания выполняет свои обязательства перед акционерами и стремится к максимальной финансовой эффективности.

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ И ЗАДАЧИ	ПЛАНЫ НА 2012 ГОД И ДАЛЬНЕЙШЕЕ БУДУЩЕЕ
УВЕЛИЧЕНИЕ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК И РЫНОЧНОЙ ДОЛИ	
Вхождение в Топ-20 глобальных игроков по пассажиропотоку и выручке к 2025 году.	Дальнейшее наращивание объемов перевозок, прежде всего на внутренних маршрутах в России и странах СНГ. Увеличение количества рейсов должно составить более 20%. По основным производственным показателям ожидается рост в среднем на 20% к уровню 2011 года.
Перевозка более 70 млн пассажиров в год, из них 30 млн на внутреннем рынке к 2025 году.	Обеспечение эффективной интеграции новых участников Группы (включая стандартизацию производственных процессов, управления сетью и парком воздушных судов, продаж и интеграцию информационных технологий), а также ребрендинг дочерних авиакомпаний.
РАЗВИТИЕ МАРШРУТНОЙ СЕТИ	
Организация регулярных полетов в 80 стран мира, включая страны Европы, Азии, Северной и Южной Америки и Африки.	На 2012 год запланировано увеличение частоты выполнения рейсов по уже имеющимся направлениям и расширение географии полетов.
Доминирующие позиции на внутреннем рынке в ключевых сегментах — в московском авиационном узле, Санкт-Петербурге и на Дальнем Востоке.	
Развитие главного хаба в Москве с долей стыковочных пассажиров не менее 60%.	
Развитие региональных центров (хабов) в Северо-Западном, Южном и Дальневосточном федеральных округах (на базе присоединяемых авиационных активов).	
ПОСТОЯННОЕ ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ КАЧЕСТВА ПРОДУКТОВОГО ПРЕДЛОЖЕНИЯ И ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ	
Развитие сильного, узнаваемого бренда.	Дальнейшее развитие услуг.
Стабильно высокое качество сервиса на уровне ведущих мировых компаний.	Предложение различных по ценовым параметрам продуктов в дальне-, средне- и ближнемагистральных сегментах в соответствии с мультибрендовой моделью.



СТРАТЕГИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ И ЗАДАЧИ	ПЛАНЫ НА 2012 ГОД И ДАЛЬНЕЙШЕЕ БУДУЩЕЕ
Реализация высокоэффективных программ лояльности пассажиров и развитие систем управления взаимоотношениями с клиентами.	- Стандартизация уровня сервиса в дочерних компаниях. - В соответствии со стандартами альянса SkyTeam, в 2012 году Аэрофлот планирует реализовать программу Sky Priority, предусматривающую специальные условия обслуживания пассажиров категории HVC (High Value Customers).
РАСШИРЕНИЕ И МОДЕРНИЗАЦИЯ ПАРКА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ	
Расширение парка: формирование пакетов заказов на новые воздушные суда современных типов зарубежного и отечественного производства (включая, МС-21, Ан-148).	В 2012 году парк Аэрофлота будет расширен за счет новых среднемагистральных самолетов типа А321, дальнемагистральных А330, а также российских SSJ 100.
Обеспечение сбалансированности парка: развитие парка с учетом планов по существенному увеличению объемов перевозок на всех сегментах маршрутной сети, включая дальнемагистральные, региональные и фидерные перевозки.	- В соответствии с подписанным в 2011 году соглашением между Аэрофлотом и компанией Boeing, в 2013–2016 годах Аэрофлот получит шесть самолетов Boeing 777–300ER (увеличенной дальности) и два Boeing 777–200ER. Общее количество заказанных машин данного типа составило 16. - В 2013–2017 годах Аэрофлот получит в операционный лизинг 50 воздушных судов семейства Boeing 737 Next Generation в соответствии с соглашением о намерениях между ОАО «Аэрофлот» и ГК «Ростехнологии». - Специально к началу Олимпийских игр в Сочи 2014 года Аэрофлот получит два самолета Boeing 787 в дополнение к 22 воздушным судам этого типа, соглашение о поставке которых было достигнуто ранее. - Подписанное 17 августа 2011 года рамочное соглашение между ОАО «Аэрофлот» и ГК «Ростехнологии» предполагает последующее заключение сторонами договора по операционному лизингу 50 ближнесреднемагистральных пассажирских самолетов МС-21 производства ОАО «Научно-производственная корпорация «Иркут».

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ И ЗАДАЧИ	ПЛАНЫ НА 2012 ГОД И ДАЛЬНЕЙШЕЕ БУДУЩЕЕ
РАСШИРЕНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СОВРЕМЕННЫХ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ	
Внедрение эффективных IT-решений в операционной деятельности, обслуживании пассажиров на борту самолетов и в аэропорту.	Оснащение воздушных судов средствами связи и доступом в Интернет через Wi-Fi в сочетании с электронной системой развлечений и потоковым телевидением.
Унификация и объединение информационных систем компаний Группы.	Создание Единой производственной IT-платформы (ОСС/НСС).
Реализация инновационных программ в таких сферах, как безопасность полетов и авиационная безопасность.	Внедрение новой системы учета доходов Sirax и других современных решений.
Обеспечение регулярности полетов.	
Развитие сервиса (информационного, на борту и в аэропорту).	
СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ ГРУППОЙ	
Повышение эффективности взаимодействия структурных подразделений в Группе.	Формирование единого корпоративного центра для всех предприятий в составе Группы «Аэрофлот».
Концентрация на профильной деятельности.	
Обеспечение эффективной системы поставок материально-технических ресурсов.	
ПОДГОТОВКА И ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ ПЕРСОНАЛА	
Формирование команды из высококвалифицированных и мотивированных сотрудников.	Реализация программ профессиональной подготовки и повышения квалификации, социального обеспечения.
Обеспечение потребностей в квалифицированном летном составе за счет внутренних ресурсов.	Развитие деятельности Авиационной школы Аэрофлота.



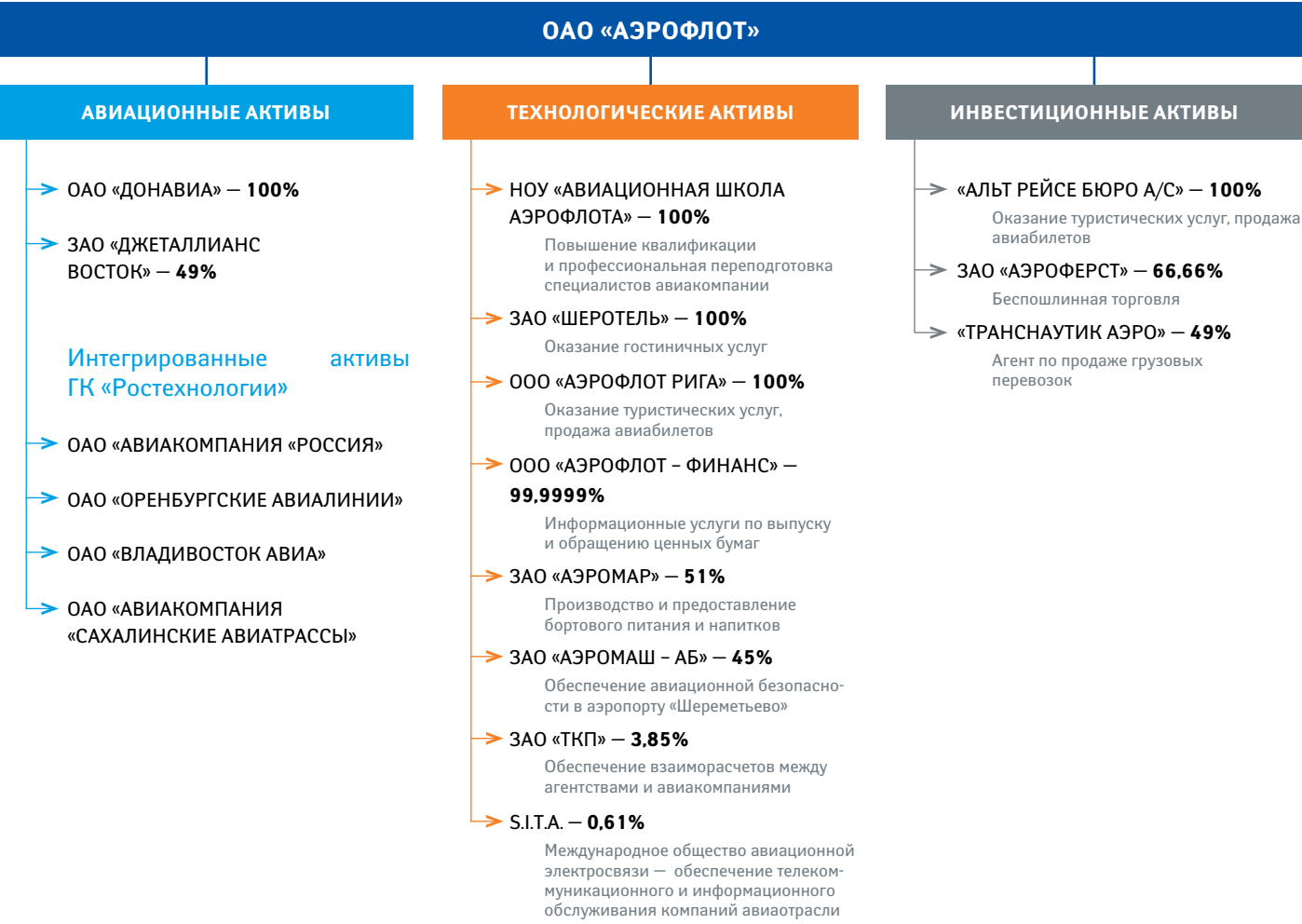
ОПИСАНИЕ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»

СТРУКТУРА ГРУППЫ

Группа «Аэрофлот» включает в себя авиационные, технологические и инвестиционные активы, каждый из которых участвует в процессе реализации стратегической задачи по формированию глобального национального перевозчика.

РАБОТА ДОЧЕРНИХ И ЗАВИСИМЫХ ОБЩЕСТВ ОАО «АЭРОФЛОТ» ПРИЗВАНА СОДЕЙСТВОВАТЬ РАЗВИТИЮ АЭРОФЛОТА КАК ГЛОБАЛЬНОЙ СЕТЕВОЙ АВИАКОМПАНИИ.

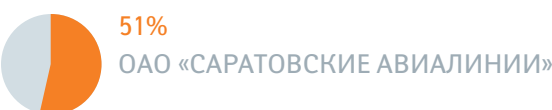
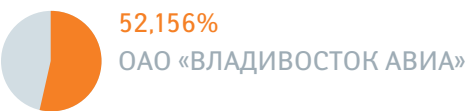
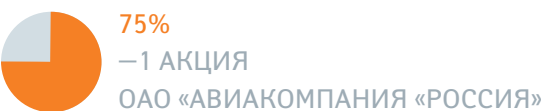
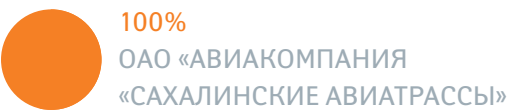
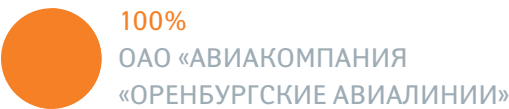
В 2011 году доходы ОАО «Аэрофлот» от участия в дочерних и зависимых обществах составили 116,3 млн рублей.



КОНСОЛИДАЦИЯ
АВИАЦИОННЫХ АКТИВОВ

В 2011 году состоялась передача Аэрофлоту авиационных активов, ранее принадлежавших Государственной корпорации «Ростехнологии». Активы были переданы ООО «Аэрофлот-Финанс», дочернему предприятию Аэрофлота, в обмен на акции ОАО «Аэрофлот».

В ХОДЕ СДЕЛКИ АЭРОФЛОТ ПОЛУЧИЛ АКЦИИ ПЯТИ
АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ:



Позднее в 2011 году 51% акций ОАО «Саратовские авиалинии» было продано частным инвесторам, так как уровень и структура бизнеса перевозчика не соответствуют принятой стратегии Группы «Аэрофлот».

СОЗДАНИЕ АВИАЦИОННОЙ ГРУППЫ НА БАЗЕ
АЭРОФЛОТА — МАСШТАБНАЯ АМБИЦИОЗНАЯ ЗАДАЧА,
УНИКАЛЬНАЯ ДЛЯ РОССИЙСКОЙ ОТРАСЛИ.

Присоединение авиационных активов стало одним из наиболее важных направлений работы Аэрофлота в 2011 году. Мультибрендовая модель Группы предполагает формирование региональных (фидерных) перевозчиков на базе присоединяемых авиационных активов ОАО «Владивосток Авиа», ОАО «Авиакомпания «Россия», ОАО «Авиакомпания «Сахалинские Авиатрассы», а также ОАО «Донавиа» и создание туристической авиакомпании на базе ОАО «Оренбургские авиалинии».

ОАО «Авиакомпания «Россия»

- Компания основана в 1933 году, при этом в виде ФГУП компания образована в 2006 году, в начале 2011 года преобразована в ОАО.
- Аэропорт базирования: Пулково (Санкт-Петербург)
- Регионы деятельности: Россия (Северо-Западный регион), дальнее и ближнее зарубежье
- Вид перевозок (сегмент): ВВЛ (регулярные, нерегулярные), МВЛ (регулярные, нерегулярные)
- Доля: 7-е место по пассажирообороту; 5-е место по объему пассажирских перевозок ГА РФ в 2011 году

ОСНОВНЫЕ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

	2008	2009	2010	2011
Пассажиропоток (тыс. пасс.)	3 481	2 947	3 073	3 538
Пассажирооборот (млн пкм)	7 730	6 091	6 243	7 191
Процент занятости кресел	75,0	73,0	75,3	75,3
Налет (ч)	92 826	73 405	74 847	94 207

ОАО «Оренбургские авиалинии»

- Компания основана в 1932 году, с 1990 года в статусе государственного предприятия, в начале 2011 года преобразована в ОАО
- Аэропорты базирования: Оренбург, Домодедово, Турция, Египет
- Регионы деятельности: Россия, дальнее и ближнее зарубежье
- Вид перевозок (сегмент): ВВЛ (регулярные, нерегулярные), МВЛ (регулярные, нерегулярные) — чартерная компания
- Доля: 5-е место по пассажирообороту, 7-е место по объему пассажирских перевозок ГА РФ в 2011 году

ОСНОВНЫЕ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

	2008	2009	2010	2011
Пассажиропоток (тыс. пасс.)	1 146	1 608	2 401	2 507
Пассажирооборот (млн пкм)	3 031	4 940	7 159	7 500
Процент занятости кресел	91,5	96,6	96,9	95,0
Налет (ч)	35 992	46 162	64 446	68 652

ОАО «Владивосток Авиа»

- Компания основана в 1994 году
- Аэропорты базирования: Владивосток, Хабаровск
- Регионы деятельности: внутренние и международные перевозки на Дальнем Востоке
- Вид перевозок (сегмент): ВВЛ (регулярные, нерегулярные), МВЛ (регулярные, нерегулярные)
- Доля: 9-е место по пассажирообороту; 12-е место по объему пассажирских перевозок ГА РФ в 2011 году

ОСНОВНЫЕ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

	2008	2009	2010	2011
Пассажиропоток (тыс. пасс.)	893	1 084	1 262	1 214
Пассажирооборот (млн пкм)	2 943	3 875	4 756	4 535
Процент занятости кресел	71,0	76,0	75,2	70,9
Налет (ч)	42 390	43 044	45 455	46 810

ОАО «Сахалинские авиатрассы»

- Компания основана в 1992 году
- Аэропорт базирования: Южно-Сахалинск
- Регионы деятельности: Россия, дальнее и ближнее зарубежье (Дальний Восток)
- Вид перевозок (сегмент): ВВЛ (регулярные, нерегулярные), МВЛ (регулярные, нерегулярные)
- Доля: 33-е место по пассажирообороту, 31-е место по объему пассажирских перевозок ГА РФ в 2011 году

ОСНОВНЫЕ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

	2008	2009	2010	2011
Пассажиропоток (тыс. пасс.)	219	232	294	298
Пассажирооборот (млн пкм)	215	220	278	296
Процент занятости кресел	67,0	65,0	65,5	65,1
Налет (ч)	11 464	9 772	11 064	10 204

АЭРОФЛОТ РЕАЛИЗУЕТ ПРОГРАММУ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА ОБСЛУЖИВАНИЯ И МОДЕРНИЗАЦИИ ПАРКА В ПРИСОЕДИНЯЕМЫХ АКТИВАХ С ЦЕЛЬЮ РАСПРОСТРАНЕНИЯ ВЫСОКИХ СТАНДАРТОВ АЭРОФЛОТА НА ВСЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ГРУППЫ.

В соответствии с комплексной стратегией распределение задач, продуктов и сегментов рынка между различными активами в составе Группы позволит избежать конкуренции внутри компании и максимизировать общую долю рынка авиаперевозок.

СТРАТЕГИЧЕСКАЯ БИЗНЕС-МОДЕЛЬ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» С УЧЕТОМ КОНСОЛИДАЦИИ

БИЗНЕС-МОДЕЛИ КОМПАНИЙ	РЫНОК	ПРОДУКТ
СЕТЕВОЙ ПЕРЕВОЗЧИК		
	ГЛОБАЛЬНЫЙ (ВВЛ, МВЛ) ИЗ МОСКВЫ	ПРЕМИУМ-ПРОДУКТ
РЕГИОНАЛЬНЫЕ / ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ		
   	ВВЛ, МВЛ ИЗ СЕВЕРОЗАПАДНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА В ПУНКТЫ РФ/СНГ/ДАЛЬНОГО ЗАРУБЕЖЬЯ ВВЛ, МВЛ С ДАЛЬНОГО ВОСТОКА В ПУНКТЫ РФ / ЮВА ВВЛ С ЮГА / КАВКАЗА В ПУНКТЫ РФ / СНГ	СТАНДАРТИЗИРОВАННЫЙ КО-БРЕНДОВЫЙ ПРОДУКТ ВЫСОКОГО УРОВНЯ
ЧАРТЕРНЫЙ ПЕРЕВОЗЧИК		
	МВЛ ТУРИСТИЧЕСКИЙ / РЕГИОНАЛЬНЫЙ	ЧАРТЕРНЫЙ ПРОДУКТ



ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПРОЧИХ ОБЩЕСТВ С УЧАСТИЕМ ОАО «АЭРОФЛОТ»

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ АКТИВЫ

Негосударственное образовательное учреждение «Авиационная школа Аэрофлота» — подготовка летных кадров, авиационных специалистов. Стратегический актив, созданный с целью восполнения нехватки квалифицированных специалистов для ОАО «Аэрофлот» и других авиакомпаний.

ООО «Аэрофлот Рига» — 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».

ЗАО «Шеротель» — обеспечивает размещение по минимальным контролируемым тарифам экипажей, пассажиров (в сбойных ситуациях) ОАО «Аэрофлот», дочерних и зависимых авиакомпаний ОАО «Аэрофлот», осуществляет эксплуатацию салонов повышенной комфортности для пассажиров бизнес-класса в терминале D.

ЗАО «Аэромар» — обеспечивает поставку бортпитания, оказание услуг по уборке и экипировке салонов ВС ОАО «Аэрофлот», дочерних и зависимых авиакомпаний по минимальным контролируемым тарифам.

ЗАО «АэроМАШ-АБ» — обеспечивает авиационную безопасность в базовом аэропорту ОАО «Аэрофлот» — Шереметьево.

ЗАО «ТКП» — обеспечивает профессиональную организацию взаиморасчетов между агентствами и авиакомпаниями.

S.I.T.A. — обеспечивает профессиональное международное телекоммуникационное и информационное обслуживание авиакомпаний и других авиационных предприятий.

ООО «Аэрофлот-Финанс» — обеспечивает реализацию инвестиционных проектов ОАО «Аэрофлот». Примеры: приобретение акций ОАО «Аэрофлот» у Национального резервного банка, приобретение авиационных активов ГК «Ростехнологии».

ИНВЕСТИЦИОННЫЕ АКТИВЫ

«АЛЪТ РЕЙСЕ БЮРО А/С» — оказание туристических и сопутствующих услуг (продажа авиабилетов, визовая поддержка). Чистая прибыль: 2009 год — 2,2 млн руб., 2010 год — 1,9 млн руб., 2011 год (ожидаемое) — 4,5 млн руб.

ЗАО «Аэроферст» — беспошлинная торговля в аэропорту Шереметьево и на бортах ВС ОАО «Аэрофлот», а также обеспечение надлежащего качества соответствующего сервиса для пассажиров под контролем ОАО «Аэрофлот». Чистая прибыль: 2009 год — 262 млн руб., 2010 год — 109 млн руб. В 2011 году произведены капитальные вложения и реализован проект по организации магазинов беспошлинной торговли в терминале D.

«Транснаутик Аэро» — агент по продаже грузовых перевозок в Германии. В 2012 году будет рассмотрен вопрос о реализации данного актива.

В 2011 году в Группе продолжались мероприятия по оптимизации структуры компании и реализации непрофильных активов. В соответствии со стратегией, одобренной Советом директоров ОАО «Аэрофлот», в 2011 году были проданы активы, не вовлеченные непосредственно в производственную деятельность компании и характеризующиеся низким уровнем корпоративного контроля и доходов ОАО «Аэрофлот» от участия в их капитале. В частности, были проданы пакеты акций ОАО «Страховая компания «Москва» (100%), ЗАО «Топливо-заправочный комплекс Шереметьево» (31%), ЗАО ДЕЙТ (50%), начата реализация доли в размере 50% уставного капитала ООО «Аэропорт Москва». Кроме того, в связи с присоединением ОАО «Терминал» к ОАО «Международный аэропорт Шереметьево» в 2011 году была осуществлена деконсолидация долга ОАО «Терминал» из отчетности группы компаний «Аэрофлот» в соответствии с международными стандартами финансовой отчетности.

ОПЕРАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

В 2011 году Аэрофлот достиг рекордного роста показателей операционной деятельности. Количество перевезенных пассажиров превысило 14 млн человек; с апреля 2011 года Аэрофлот регулярно перевозит более 1 млн пассажиров в месяц.

В 2011 году компания осуществила 122 114 регулярных и чартерных рейсов, выполнив 42 млрд пассажиро-километров и 4,7 млрд тонно-километров. Пассажирооборот увеличился на 20,8%, тоннокилометраж — на 14,9%, количество перевезенных пассажиров — на беспрецедентные 25,6%.

При увеличении пассажирских емкостей к уровню 2010 года на 20,4% занятость пассажирских кресел возросла на 0,3 п. п. и составила 77,5%. При увеличении общих емкостей на 16,7% коэффициент коммерческой загрузки составил 62,2%, что примерно соответствует уровню 2010 г.

В 2011 ГОДУ АВИАКОМПАНИЯ РАЗВИВАЛА ОПЕРАЦИОННУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В УСЛОВИЯХ УСИЛЕНИЯ КОНКУРЕНЦИИ НА РЫНКЕ АВИАПЕРЕВОЗОК НА МЕЖДУНАРОДНЫХ И ВНУТРЕННИХ МАРШРУТАХ. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ, КОМПАНИИ УДАЛОСЬ ДОБИТЬСЯ СУЩЕСТВЕННОГО РОСТА В ОБОИХ СЕГМЕНТАХ.

КОЛИЧЕСТВО ПЕРЕВЕЗЕННЫХ ПАССАЖИРОВ
УВЕЛИЧИЛОСЬ НА БЕСПРЕЦЕДЕНТНЫЕ

25,6%

ТОННОКИЛОМЕТРАЖ УВЕЛИЧИЛСЯ НА

14,9%

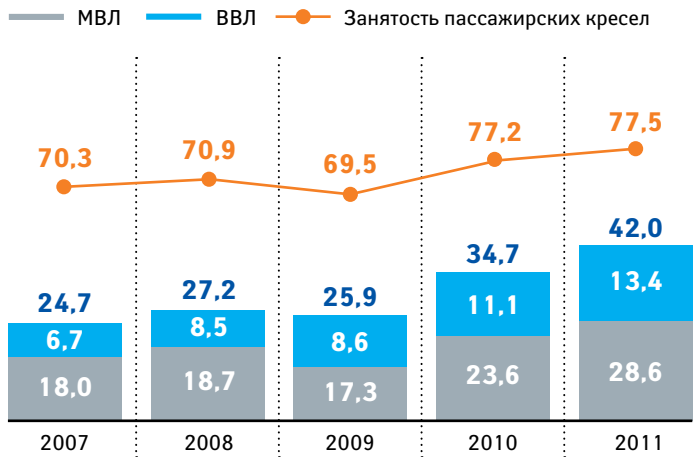
ПАССАЖИРООБОРОТ УВЕЛИЧИЛСЯ НА

20,8%

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА 2010–2011 ГОДЫ

	2011	2010	ИЗМЕНЕНИЕ
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ			
Перевезено пассажиров (тыс. человек)	8 679,1	7 122,0	+21,9%
Выполненный пассажирооборот (млн пкм)	28 645,9	23 632,3	+21,2%
Предельный пассажирооборот (млн пкм)	37 510,1	31 060,8	+20,8%
Занятость пассажирских кресел (%)	76,4	76,1	+0,3 п. п.
Удельный вес регулярных перевозок (%)	98,48	99,58	–1,1 п. п.
Перевезено грузов и почты (тыс. т)	120,3	121,1	–0,7%
Выполненный грузооборот (млн ткм)	717,3	737,9	–2,8%
Выполненный тоннокилометраж (млн ткм)	3 295,4	2 864,8	+15,0%
Предельный тоннокилометраж (млн ткм)	5 408,2	4 622,8	+17,0%
Коммерческая загрузка (%)	60,9	62,0	–1,1 п. п.
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ			
Перевезено пассажиров (тыс. человек)	5 494,7	4 163,8	+32,0%
Выполненный пассажирооборот (млн пкм)	13 375,0	11 144,8	+20,0%
Предельный пассажирооборот (млн пкм)	16 685,2	13 960,1	+19,5%
Занятость пассажирских кресел (%)	80,2	79,8	+0,4 п. п.
Удельный вес регулярных перевозок (%)	99,98	99,99	–0,01 п. п.
Перевезено грузов и почты (тыс. т)	40,3	42,3	–4,7%
Выполненный грузооборот (млн ткм)	191,4	214,3	–10,7%
Выполненный тоннокилометраж (млн ткм)	1 395,1	1 217,3	+14,6%
Предельный тоннокилометраж (млн ткм)	2 128,6	1 836,1	+15,9%
Коммерческая загрузка (%)	65,5	66,3	–0,8 п. п.
ВСЕГО			
Перевезено пассажиров (тыс. человек)	14 173,8	11 285,8	+25,6%
Выполненный пассажирооборот (млн пкм)	42 020,9	34 777,1	+20,8%
Предельный пассажирооборот (млн пкм)	54 195,3	45 020,9	+20,4%
Занятость пассажирских кресел (%)	77,5	77,2	+0,3 п. п.
Удельный вес регулярных перевозок (%)	99,06	99,74	–0,7 п. п.
Перевезено грузов и почты (тыс. т)	160,6	163,4	–1,7%
Выполненный грузооборот (млн ткм)	908,7	952,2	–4,6%
Выполненный тоннокилометраж (млн ткм)	4 690,5	4 082,1	+14,9
Предельный тоннокилометраж (млн ткм)	7 536,8	6 458,9	+16,7
Коммерческая загрузка (%)	62,2	63,2	–1,0 п. п.

ДИНАМИКА ПАССАЖИРООБОРОТА НА МЕЖДУНАРОДНЫХ И ВНУТРЕННИХ МАРШРУТАХ (МЛРД ПКМ) И ДИНАМИКА ЗАНЯТОСТИ КРЕСЕЛ (%)



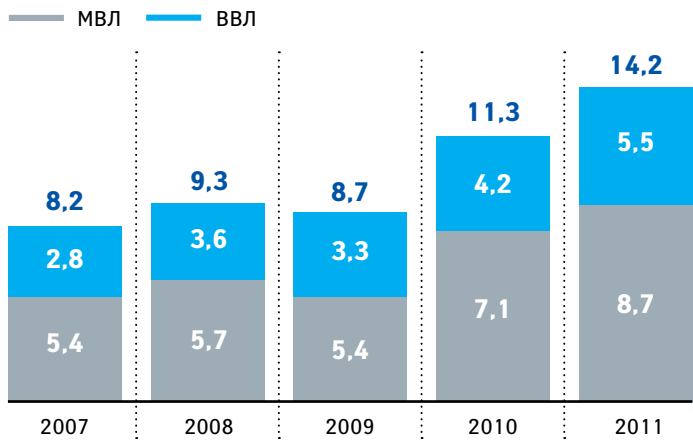
На международных авиалиниях в 2011 году было перевезено 8,7 млн пассажиров, что составляет 61,2% от общего количества перевезенных авиакомпанией пассажиров. Пассажирооборот компании равен 28,6 млрд пкм, что составляет 68,2% от общего количества пассажирокилометров. Количество пассажиров, перевезенных на внутренних маршрутах, достигло 5,5 млн, что соответствует 38,8% от общего объема пассажирских перевозок. Пассажирооборот на международных линиях в 2011 году увеличился на 21,2%, на внутренних — на 20%.

Компании удалось повысить эффективность использования провозных емкостей. На международных линиях при увеличении предоставленных емкостей на 20,8% процент занятости пассажирских кресел вырос на 0,3 п. п. и составил 76,4%. В то же время на внутренних маршрутах при росте провозных емкостей на 19,5% процент занятости пассажирских кресел увеличился на 0,4 п. п., до 80,2%.

ОСНОВНОЙ ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК (99,1%) ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ НА РЕГУЛЯРНЫХ РЕЙСАХ. НА МЕЖДУНАРОДНЫХ МАРШРУТАХ ДОЛЯ РЕГУЛЯРНЫХ РЕЙСОВ ДОСТИГАЕТ 98,5%.

Рост количества перевезенных пассажиров на регулярных рейсах составил 24,7% и этот же показатель на нерегулярных (чартерных) рейсах увеличился в 4,5 раза, в связи с увеличением присутствия на дальнемагистральных направлениях по туристическим популярным маршрутам.

ДИНАМИКА ПАССАЖИРОПОТОКА, (МЛН ЧЕЛОВЕК)



КОЛИЧЕСТВО ПАССАЖИРОВ, ПЕРЕВЕЗЕННЫХ НА ВНУТРЕННИХ МАРШРУТАХ, ДОСТИГЛО

5,5 МЛН ЧЕЛОВЕК

ДИНАМИКА ОСНОВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ПО РЕГИОНАМ

	ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ (ТЫС. ЧЕЛОВЕК)		ВЫПОЛНЕННЫЙ ПАССАЖИРООБОРОТ (МЛН ПКМ)		ПРЕДЕЛЬНЫЙ ПАССАЖИРООБОРОТ (МЛН ККМ)		ЗАНЯТОСТЬ КРЕСЕЛ (%)	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Америка	442,3	378,0	3 968,6	3 348,7	4 777,0	4 169,7	83,1	80,3
БСВ и Африка	1 162,6	1 122,3	3 066,3	3 175,9	3 860,3	4 120,1	79,4	77,1
Азия (включая Японию)	1 413,0	1 106,9	9 423,8	7 252,5	12 524,8	9 318,2	75,2	77,8
Европа	4 418,5	3 637,7	9 795,8	8 072,3	13 400,0	11 126,5	73,1	72,6
Россия	5 493,4	4 163,8	13 372,3	11 144,8	16 676,4	13 959,7	80,2	79,8
СНГ	1 110,7	847,3	2 052,7	1 679,4	2 528,0	2 163,8	81,2	77,6
Итого	14 040,5	11 256,0	41 679,5	34 673,6	53 766,5	44 858,0	77,5	77,3

ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК НА РЕГУЛЯРНЫХ И НЕРЕГУЛЯРНЫХ РЕЙСАХ

ВСЕГО ПЕРЕВЕЗЕНО	2011	2010	ИЗМЕНЕНИЕ, %
Пассажиров (тыс. человек)	14 173,8	11 285,8	+25,6
Грузов и почты (тыс. т)	160,6	163,4	-1,7
РЕГУЛЯРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	2011	2010	ИЗМЕНЕНИЕ, %
Пассажиров (тыс. человек)	14 040,6	11 256,1	+24,7
Грузов и почты (тыс. т)	160,4	162,9	-1,5
НЕРЕГУЛЯРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	2011	2010	ИЗМЕНЕНИЕ, %
Пассажиров (тыс. человек)	133,2	29,7	В 4,5 раза
Грузов и почты (тыс. т)	0,2	0,5	-60%
УДЕЛЬНЫЙ ВЕС ПЕРЕВОЗОК НА РЕГУЛЯРНЫХ РЕЙСАХ	2011	2010	ИЗМЕНЕНИЕ, %
Пассажиров (%)	99,1	99,7	-0,6
Грузов и почты (%)	99,9	99,7	+0,2
УДЕЛЬНЫЙ ВЕС ПЕРЕВОЗОК НА НЕРЕГУЛЯРНЫХ РЕЙСАХ	2011	2010	ИЗМЕНЕНИЕ, %
Пассажиров (%)	0,9	0,3	+0,6
Грузов и почты (%)	0,1	0,3	-0,2

ГРУЗОПОЧТОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

В 2011 году Аэрофлот продолжил осуществлять грузовые перевозки на грузовых и пассажирских воздушных судах. Всего за 2011 год было перевезено 160,6 тыс. тонн грузов и почты, что на 1,7% ниже показателя 2010 года. Грузооборот снизился на 4,6% в сравнении с показателем 2010 года и составил 908,7 млн ткм. Некоторое сокращение объемов работ в сегменте грузовых перевозок обусловлено снижением экспорта из стран Юго-Восточной Азии, в первую очередь из Китая, который является основным рынком для грузовых перевозок Аэрофлота.

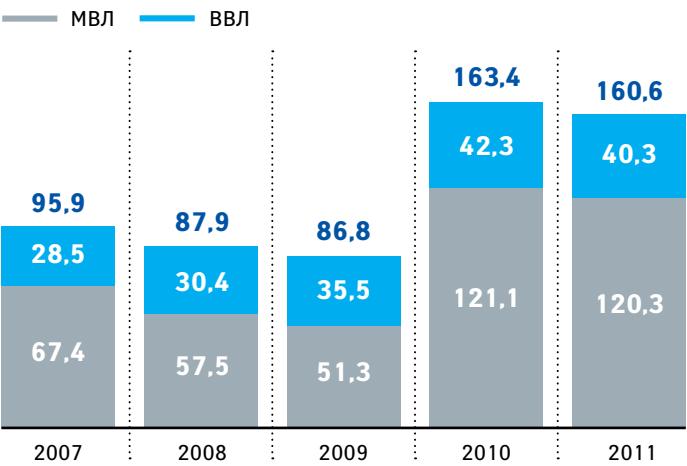
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ОСУЩЕСТВЛЯЮТСЯ ПРЕИМУЩЕСТВЕННО НА МЕЖДУНАРОДНЫХ ЛИНИЯХ: В 2011 ГОДУ НА ДОЛЮ МЕЖДУНАРОДНЫХ МАРШРУТОВ ПРИШЛОСЬ 74,9% ОБЩЕГО ОБЪЕМА ПЕРЕВЕЗЕННЫХ ГРУЗОВ И ПОЧТЫ И 78,9% ГРУЗООБОРОТА.

Всего на международных авиалиниях в 2011 году было перевезено 120,3 тыс. т грузов и почты, что ниже уровня 2010 года на 0,7%. Общий процент коммерческой загрузки составил 60,9%, что на 1,1 п. п. меньше, чем в 2010 году.

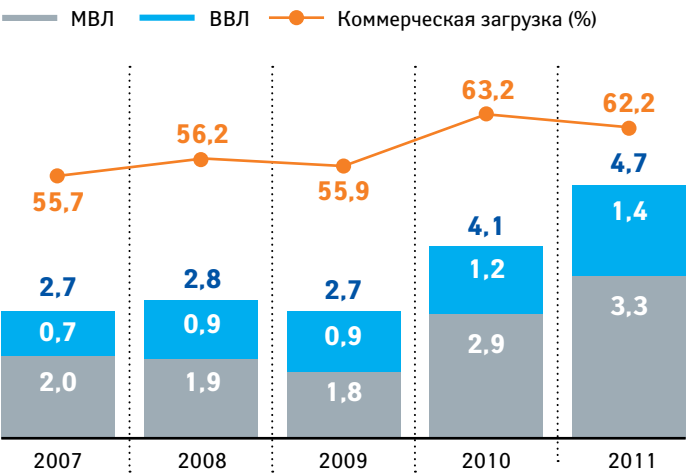
Объем перевозок грузов и почты на внутренних авиалиниях составил 40,3 тыс. т, что на 4,7% меньше, чем в 2010 году. Грузооборот составил 191,4 млн ткм, что на 10,7% ниже уровня 2010 года. При росте общих емкостей на 15,9% процент коммерческой загрузки снизился на 0,8 п. п. и составил 65,5%.

Производственный налет часов за 2011 год в целом по авиакомпании составил 394 341, что на 20,6% (или на 67 287 ч.) больше, чем в 2010 году.

ДИНАМИКА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ПОЧТЫ, (ТЫС. ТОНН)



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



БЕЗОПАСНОСТЬ

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Главный приоритет в деятельности компании — обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности.

РЕШЕНИЮ ЗАДАЧ В ЭТОЙ СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ СПОСОБСТВУЮТ МОДЕРНИЗАЦИЯ И ОБНОВЛЕНИЕ ПАРКА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ, ПОДДЕРЖАНИЕ ВЫСОКОЙ КВАЛИФИКАЦИИ ПЕРСОНАЛА И ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОЦЕССОВ КОНТРОЛЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ВЫЯВЛЕНИЯ И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ РИСКОВ.

В своей деятельности Аэрофлот руководствуется широким спектром российских и международных требований и рекомендаций по обеспечению безопасности полетов. Соответствие Аэрофлота высоким стандартам подтверждено инспекционными проверками.

- В марте 2011 года был успешно пройден аудит по стандартам ISAGO (IATA Safety Audit for Ground Operations, аудит на соответствие стандартам безопасности наземного обслуживания Международной ассоциации воздушного транспорта). По результатам проведенной проверки несоответствий не было выявлено.
- В мае 2011 года аудиторская компания Qaly-Audit, аккредитованная IATA, провела аудит производственной деятельности ОАО «Аэрофлот» на соответствие требованиям международного стандарта IOSA (IATA Operational Safety Audit — аудит эксплуатационной безопасности IATA). На основании проведенного аудита ОАО «Аэрофлот» в четвертый раз подтвердило соответствие международному стандарту IOSA. Действие сертификата IOSA продлено до 14 октября 2013 года.

В 2011 году значение уровня безопасности полетов (УБП) составило 99,978%, что входит в требуемый диапазон величин (99,900 – 100%), соответствующий высокому значению УБП. Увеличение общего налета самолетного парка в 2011 году на 20% не снизило высокие показатели безопасности полетов.

17 ноября 2011 года на основании инспекционной проверки Росавиации был выдан новый бланк сертификата эксплуатанта ОАО «Аэрофлот» № 001 (бессрочный) и новые эксплуатационные спецификации на каждое ВС. Сертификат эксплуатанта действует до его приостановления или аннулирования уполномоченным органом в области гражданской авиации.

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 в 2011 году проверки подтвердили, что воздушные суда ОАО «Аэрофлот» полностью удовлетворяют требованиям безопасности полетов. Анализ распределения коэффициента безопасности полетов авиакомпаний России показывает, что ОАО «Аэрофлот» является лидирующей компанией отрасли по обеспечению безопасности полетов.

АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

В 2011 году компания продолжала работу по применению и дальнейшему совершенствованию существующей системы управления рисками от незаконного вмешательства в деятельность ОАО «Аэрофлот». В Аэрофлоте разработана и внедрена единая форма сбора, анализа и доведения информации о состоянии авиационной безопасности по сети маршрутов в соответствии с рекомендациями ICAO и IATA, технологиями, используемыми в SkyTeam.

УРОВЕНЬ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В ОАО «АЭРОФЛОТ» СООТВЕТСТВУЕТ СТРОГИМ ТРЕБОВАНИЯМ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫМ К УЧАСТНИКАМ АЛЬЯНСА SKYTEAM, И ПОЗВОЛЯЕТ ВЫПОЛНЯТЬ ЗАДАЧИ ПО БЕЗОПАСНОМУ ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ АВИАПЕРЕВОЗОК.

Соответствие Аэрофлота стандартам авиационной безопасности подтверждено инспекционными проверками.

- По результатам аудита в 2011 году на соответствие стандарту IOSA в области авиационной безопасности несоответствий и замечаний не было выявлено. Принято решение продлить действие сертификата и звание оператора IOSA до 14 октября 2013 года.
- В 2011 году ОАО «Аэрофлот» успешно прошло ресертификационный аудит IATA на соответствие стандартам безопасности наземного обслуживания ISAGO, в ходе которого несоответствий и замечаний по авиационной безопасности не выявлено.
- В 2011 году состоялся надзорный аудит системы менеджмента качества. Аэрофлот подтвердил соответствие стандарту ISO 9001:2008. В области авиационной безопасности несоответствий и замечаний не было выявлено.
- Сотрудниками Управления транспортной безопасности Росавиации проведен инспекционный контроль соответствия мер авиационной безопасности требованиям сертификации в ОАО «Аэрофлот» (указание УТБ ФА ВТ от 26.10.2011 № 12-ИК-У). Замечаний не выявлено.

Представители Аэрофлота принимают активное участие в работе комитета «Функциональные эксперты по авиационной безопасности» (Aviation Security Functional Experts — ASFE) альянса SkyTeam. Комитет ведет работу по трем приоритетным направлениям деятельности: безопасность полетов, авиационная безопасность и качество (Safety, Security, Quality (SSQ) Executives). В 2011 году сотрудники Аэрофлота участвовали в телеконференциях и совещаниях комитета, посвященных таким темам, как развитие системы управления безопасностью полетов и авиационной безопасностью, мониторинг поддержания статуса операторов IOSA авиакомпаниями — членами альянса и др.

В мае 2011 года был подписан Меморандум о взаимодействии между Министерством транспорта Российской Федерации и Управлением транспортной безопасности Министерства внутренней безопасности США (Transportation Security Administration) о сотрудничестве в сфере безопасности гражданской авиации.

Представители УТБ США посетили аэропорт Шереметьево с целью ознакомления с процедурами обеспечения авиационной безопасности при вылете рейсов в США. В результате проведения проверки представители TSA дали положительную оценку процедурам авиационной безопасности на рейсах Аэрофлота.

Обеспечению авиационной безопасности способствует работа собственной кинологической службы Аэрофлота. Она насчитывает 52 взрослые собаки уникальной породы (межвидовой шакало-псовый гибрид), с которыми работают высококлассные кинологи. Подразделение Аэрофлота осуществляет кинологическое обеспечение собственных объектов авиакомпании, а также базового аэропорта перевозчика — Шереметьево. В 2011 году специалисты ДУАБ Аэрофлота на конференции IATA (4–6 октября 2011 года, Амстердам) и на конференции ICAO по авиационной безопасности (21–22 ноября 2011 года, Москва) представили доклады на тему «Кинологическое обеспечение безопасности зон открытого доступа аэропортов». В рамках Программы инновационного развития ОАО «Аэрофлот» планируется совершенствование ряда имеющихся запатентованных разработок в области кинологического обеспечения авиационной безопасности перевозок.

Осуществляются фоновые измерения уровня радиации воздушных судов. Показания находятся в пределах нормы.

СИТУАЦИОННЫЙ ЦЕНТР АЭРОФЛОТА

В целях обеспечения наибольшего комфорта и безопасности для наших пассажиров при возникновении кризисных и сбойных ситуаций в 2011 году открыт Ситуационный центр Аэрофлота. В Центре собраны лучшие технологии и инновационные разработки, самое современное оборудование и специально разработанное программное обеспечение. Аналогов Центру в авиационной отрасли России нет. Ситуационный центр может работать в трех режимах: режим чрезвычайной ситуации (управление кризисными и сбойными ситуациями), тренировочный режим (моделирование и стратегическое планирование), повседневный режим (мониторинг текущей ситуации).



СИТУАЦИОННЫЙ ЦЕНТР АЭРОФЛОТА ПРЕДНАЗНАЧЕН ДЛЯ РАБОТЫ В КРУГЛОСУТОЧНОМ РЕЖИМЕ И ГОТОВ К УПРАВЛЕНИЮ КРИЗИСНЫМИ СЛУЧАЯМИ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ.

Ситуационный центр Аэрофлота позволяет не только эффективно руководить производственными процессами, но и обеспечивать обслуживание пассажиров в сбойных ситуациях, проводить своевременное и оперативное информирование пассажиров, а также освещение ситуации в СМИ. В 2011 году в терминале D аэропорта Шереметьево было проведено два масштабных учения по действию персонала в сбойной ситуации. Центр расположен в офисном комплексе Аэрофлота в Мелькисарово, в непосредственной близости от аэропорта Шереметьево.

МАРШРУТНАЯ СЕТЬ

РАСШИРЕНИЕ МАРШРУТНОЙ СЕТИ

В 2011 году Аэрофлот выполнял собственные регулярные рейсы по 112 маршрутам с пунктами назначения в 53 странах мира (включая Россию). Компания реализует политику интенсивного развития сети маршрутов, обеспечивая:

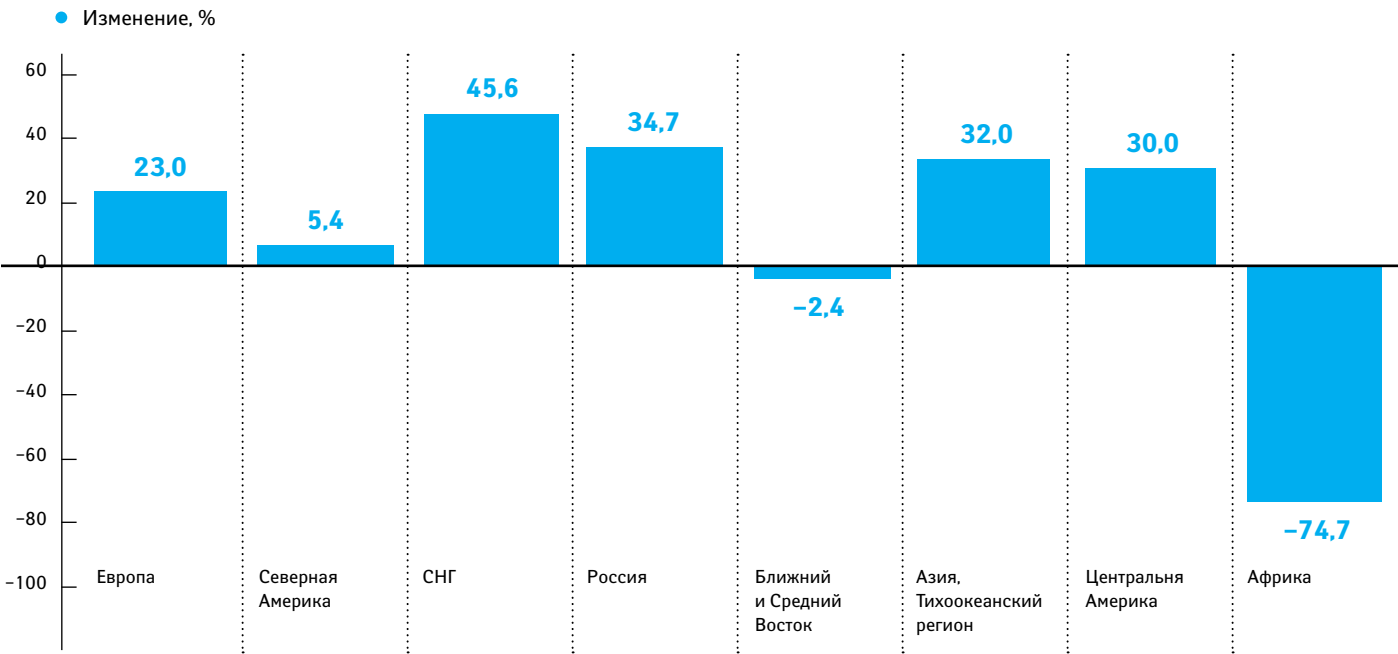
- увеличение частоты выполнения рейсов по уже имеющимся направлениям и соответствующее наращивание количества стыковок между рейсами;
- увеличение количества направлений полетов при положительной динамике основных экономических показателей.

КОЛИЧЕСТВО НАПРАВЛЕНИЙ, СРЕДНЯЯ ЧАСТОТА В НЕДЕЛЮ НА МАРШРУТ

ПАРАМЕТР	КОЛИЧЕСТВО НАПРАВЛЕНИЙ			СРЕДНЯЯ ЧАСТОТА В НЕДЕЛЮ НА МАРШРУТ		
	2011	2010	ИЗМЕНЕНИЕ, %	2011	2010	ИЗМЕНЕНИЕ, %
Всего	143	119	20,2	8,05	7,68	4,8
Регулярные	112	110	1,8	10,2	8,27	23,3
Чартерные	44	9	388,9	0,21	0,38	-44,7
МВЛ регулярные	83	76	9,2	8,1	7,38	9,8
ВВЛ регулярные	29	34	-14,7	16,2	10,3	57,3
Среднемагистральные	85	89	-4,5	11,9	9	32,2
Дальнемагистральные	27	30	-10,0	4,62	3,63	27,3

В 2011 ГОДУ АЭРОФЛОТ УВЕЛИЧИЛ ЧАСТОТУ ВЫПОЛНЕНИЯ РЕЙСОВ И КОЛИЧЕСТВО НАПРАВЛЕНИЙ ПОЛЕТОВ.

ДИНАМИКА КОЛИЧЕСТВА РЕЙСОВ ПО РЕГИОНАМ (%)



Программа оптимизации маршрутной сети компании предполагает расширение присутствия на дальнемагистральных направлениях по популярным туристическим маршрутам. В рамках стратегии по развитию маршрутной сети в 2011 году компания получила:

- новые допуски к выполнению регулярных международных рейсов в 24 пункта;
- права на увеличение количества ранее разрешенных частот на 8 направлениях;
- разрешения на выполнение чартерных перевозок на 40 маршрутах.

В 2011 году сеть маршрутов Аэрофлота дополнили следующие рейсы:

- регулярные из Москвы в Нижний Новгород, Минеральные Воды, Сургут, Минск, Коломбо (Шри-Ланка), Канкун (Мексика), Дубровник (Хорватия), Хошимин (Вьетнам), Тиват (Черногория);
- чартерные из Москвы в Томск, Ростов-на-Дону, Грозный, Ярославль, Аликанте (Испания), Амман (Иордания), Александрополи, Керкиру, Родос, Салоники (Греция), Бургас (Болгария), Катанию, Геную (Италия), Лилль (Франция), Мальту (Мальта), Порто (Португалия), Пулу (Хорватия), Попрад (Словакия), Трабзон (Турция);
- чартерные из Санкт-Петербурга в Хабаровск, Уфу, Ригу (Латвия), Попрад (Словакия),
- чартерные из Волгограда в Анталию;
- чартерные из Екатеринбурга в Анталию;
- чартерные из Самары в Анталию.



РАСШИРЕНИЕ МАРШРУТНОЙ СЕТИ И УВЕЛИЧЕНИЕ КОЛИЧЕСТВА РЕЙСОВ СПОСОБСТВУЮТ РЕАЛИЗАЦИИ ПЛАНОВ ПО РАЗВИТИЮ ПОЛНОЦЕННОГО ХАБА В БАЗОВОМ АЭРОПОРТУ ШЕРЕМЕТЬЕВО.

Гармонизация расписания, структурирование волн прилетов и вылетов в Шереметьево в соответствии с выработанной моделью помогают наращивать трансферные пассажиропотоки. В 2011 году коэффициент стыкуемости сети на собственных рейсах Аэрофлота увеличился на 6,8% и составил 9,345 (в 2010 году — 8,850). Транзитный пассажиропоток в сети маршрутов авиакомпании вырос на 32% и достиг 4,2 млн пассажиров, что составляет 30% от общего числа всех перевезенных пассажиров.

КОД-ШЕРИНГОВЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

Развитие сотрудничества с авиакомпаниями в рамках код-шеринговых соглашений ведется по следующим направлениям:

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

По состоянию на конец 2011 года Аэрофлот заключил код-шеринговые соглашения с 31 иностранной и российской авиакомпанией, включая:

- 20 соглашений, где Аэрофлот является и партнером-оператором и маркетинговым партнером, — соглашения с компаниями «АэроСвит», Air France — KLM, Alitalia, SAS, Finnair, Delta Air Lines, Czech Airlines, LOT, Bulgaria Air, Cyprus Airways, Korean Air, Jat Airways, Malev, MIAT, Air Baltic, Air Europa, Kenya Airways, ОАО «Авиакомпания «Россия» и «Татарстан»;
- четыре соглашения, где Аэрофлот является только партнером-оператором, — с компаниями Tarom, Cubana, Iran Air, Air India;

- семь соглашений, где Аэрофлот является только маркетинговым партнером, — с компаниями Adria Airways, Estonian Air, China Southern, Air Malta, «Донавиа», «Нордавиа» и «Владивосток Авиа».

Основными партнерами Аэрофлота по объемам сотрудничества в рамках код-шеринговых соглашений в 2011 году были компании Alitalia, Czech Airlines, KLM, SAS, Air France, ОАО «Авиакомпания «Россия», «Донавиа», «Нордавиа».

В 2011 году в рамках код-шеринговых соглашений операционными и маркетинговыми рейсами Аэрофлота было перевезено почти 1,7 млн пассажиров, что на 6,5% больше, чем в 2010 году. 66% таких рейсов было выполнено в России, 34% на международных линиях.

ОБЩИЙ ДОХОД ОТ ОПЕРАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АЭРОФЛОТА В РАМКАХ КОД-ШЕРИНГОВЫХ СОГЛАШЕНИЙ СОСТАВИЛ ОКОЛО 109,59 МЛН ДОЛЛ. США.

В 2012 году планируется заключение код-шеринговых соглашений с авиакомпаниями Olympic Air, Croatia Airlines, Royal Air Maroc, Middle East Airlines, а также дальнейшее расширение действующих соглашений.

АЛЬЯНС SKYTEAM

В 2011 году Аэрофлот продолжил развивать сотрудничество с авиакомпаниями в рамках глобального альянса SkyTeam и реализовывать возможности размещения своего кода на рейсах партнеров по альянсу в рамках их маршрутных сетей. В 2011 году количество участников альянса увеличилось с 13 до 15 за счет вступления авиакомпаний Shanghai Airlines (дочерняя компания China Eastern) и Mandarin Airlines (дочерняя компания China Airlines).

БЛАГОДАРЯ УЧАСТИЮ В АЛЬЯНСЕ Пассажиры АЭРОФЛОТА ИМЕЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ ПЛАНИРОВАТЬ СВОИ ПУТЕШЕСТВИЯ ПО СЕТИ АЛЬЯНСА, КОТОРАЯ В СОВОКУПНОСТИ ВКЛЮЧАЕТ 926 ПУНКТОВ В 173 СТРАНАХ МИРА.

В 2011 году общее количество маркетинговых пассажиров Аэрофлота на рейсах партнеров по альянсу SkyTeam возросло на 54,2 тыс. человек (35,8%) в сравнении с данными 2010 года и составило 205,4 тыс. человек.

В рамках развития сотрудничества с авиакомпаниями альянса Аэрофлот продолжил реализацию соглашений следующих типов:

- point-to-point (размещение маркетингового кода на рейсах между Москвой и хабами партнеров по SkyTeam);
- points-beyond (размещение маркетингового кода ОАО «Аэрофлот» на рейсах партнеров за их хабы, а также кода партнеров на рейсах ОАО «Аэрофлот» за Москву).

МАРШРУТНАЯ СЕТЬ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Маршрутная сеть грузовых перевозок Аэрофлота построена по хабовому принципу, в соответствии с которым компания стремится перемещать основной объем грузов между узловыми аэропортами сети (хабами).

В 2011 ГОДУ БЫЛА ПРОИЗВЕДЕНА ОПТИМИЗАЦИЯ МАРШРУТНОЙ СЕТИ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК, КОМПАНИЯ УВЕЛИЧИЛА ЧАСТОТУ ПОЛЕТОВ НА НАИБОЛЕЕ РЕНТАБЕЛЬНЫХ МАРШРУТАХ.

В 2011 году основными хабами Аэрофлота стали аэропорт Шереметьево, аэропорт Франкфурт-Хан (Франкфурт, Германия), Международный аэропорт Нарита (Нарита, Япония), Международный аэропорт Инчхон (Сеул, Южная Корея), Столичный международный аэропорт Пекина (Пекин, Китай), Международный аэропорт Пудун (Шанхай, Китай), Международный аэропорт Гонконга (Гонконг).

Аэропортом базирования грузовых самолетов MD-11 остается Франкфурт-Хан (Франкфурт, Германия). Помимо узловых аэропортов, грузовые рейсы

выполняются в Хельсинки, который является пунктом периодического технического обслуживания самолетов MD-11. Аэропортами технической посадки при выполнении рейсов между пунктами Европы и Азии стали аэропорт Толмачево (Новосибирск, Россия) и Карагандинский международный аэропорт (Караганда, Казахстан).

Грузовые перевозки осуществляются преимущественно на самолетах MD-11 и частично — в грузовых отсеках пассажирских судов Аэрофлота. В дальнейшем планируется увеличивать частоту грузовых рейсов на сложившихся маршрутах.

Основные маршруты грузовых перевозок Аэрофлота в 2011 году:

- Франкфурт-Хан (Германия) — Шереметьево (Россия) — Пудун (Китай) — Толмачево (Россия) — Франкфурт-Хан (Германия)
- Франкфурт-Хан (Германия) — Шереметьево (Россия) — Пекин (Китай) — Шереметьево (Россия) — Франкфурт-Хан (Германия)
- Франкфурт-Хан (Германия) — Толмачево (Россия) — Нарита (Япония) — Сеул (Южная Корея) — Шереметьево (Россия) — Франкфурт-Хан (Германия)
- Франкфурт-Хан (Германия) — Шереметьево (Россия) — Гонконг (Китай) — Толмачево (Россия) — Карагандинский (Казахстан) — Шереметьево (Россия) — Франкфурт-Хан (Германия)

ПАРК ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

УПРАВЛЕНИЕ ПАРКОМ

Парк компании «Аэрофлот» состоит из современных судов нового поколения зарубежного и отечественного производства. В 2011 году Аэрофлот продолжил расширение парка в соответствии с задачами по наращиванию объемов перевозок в среднесрочной и долгосрочной перспективе, расширению доли на рынке регулярных и туристических пассажирских перевозок, укреплению лидирующего положения компании в отрасли.

КОМПАНИЯ РАСПОЛАГАЕТ САМЫМ МОЛОДЫМ И СОВРЕМЕННЫМ ПАРКОМ В РОССИИ И ОДНИМ ИЗ САМЫХ МОЛОДЫХ В ЕВРОПЕ.

Компания проводит модернизацию и унификацию парка воздушных судов в целях повышения операционной, экологической и технической эффективности деятельности, обеспечения авиационной безопасности полетов.

По состоянию на 31 декабря 2011 года парк компании насчитывал 112 воздушных судов, из которых 109 — пассажирские самолеты. Парк Аэрофлота включает 76 среднемагистральных самолетов семейства Airbus A320, 14 дальнемагистральных Airbus A330, 9 Boeing 767-300ER и 6 Ил-96-300, а также 4 ближнемагистральных самолета SSJ 100.

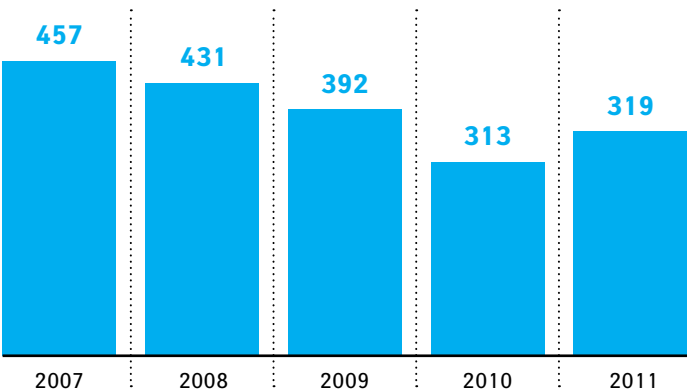
В 2011 году Аэрофлот повысил эффективность эксплуатации воздушных судов: в целом по парку среднесуточный налет на один списочный самолет увеличился на 0,9 часа и составил 10,4 часов. Общий налет самолетного парка компании по сравнению с 2010 годом увеличился на 20,6% и составил 394 341 час.

Удельный расход топлива в 2011 году составил 319 г/ткм, что на 6 граммов выше, чем в 2010 году. Рост показателя связан с существенным увеличением объемов работ на Ил-96 и вводом в эксплуатацию SSJ 100.

СТРУКТУРА ПАРКА ПО ДАЛЬНОСТИ ПОЛЕТА (КОЛИЧЕСТВО ВС)



УДЕЛЬНЫЙ РАСХОД ТОПЛИВА, Г/ТКМ



РАСШИРЕНИЕ ПАРКА

В 2011 году компания получила 16 новых самолетов, включая восемь среднемагистральных Airbus A320, четыре дальнемагистральных Airbus A330, четыре отечественных самолета нового поколения SSJ 100.

ПАРК АЭРОФЛОТА РАСШИРЯЕТСЯ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ЗА СЧЕТ НОВЫХ САМОЛЕТОВ, ПОСТАВЛЯЕМЫХ НАПРЯМУЮ С ЗАВОДОВ КОМПАНИЙ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ.

С 2009 года современные высокоэффективные комфортабельные самолеты семейства A320 являются единственным среднемагистральным типом воздушных судов в парке Аэрофлота. Средний возраст этих самолетов в Аэрофлоте составляет 4,4 года.

Дальнемагистральными A330 заменяют устаревающие самолеты Boeing 767-300ER, что позволяет Аэрофлоту наращивать пассажирооборот на дальнемагистральных маршрутах. Средний возраст воздушных судов A330 в парке Аэрофлота — 1,9 года.

СОСТАВ ПАРКА

ТИПЫ ВС	ВСЕГО НА 31.12.2011	ИЗМЕНЕНИЕ ЗА 2011 ГОД	СОБСТВЕННЫЕ	ОПЕРАЦИОННЫЙ ЛИЗИНГ	ФИНАНСОВЫЙ ЛИЗИНГ	СРЕДНИЙ ВОЗРАСТ (ЛЕТ)
ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫЕ						
Airbus A330	14	+4	–	11	3	1,9
Boeing 767-300	9	–1	–	9	–	14,7
Ил-96-300	6	–	6	–	–	17,6
MD-11F	3	–	–	3	–	19,0
СРЕДНЕМАГИСТРАЛЬНЫЕ						
Airbus A319	15	–	–	11	4	5,8
Airbus A320	43	+8	–	42	1	3,6
Airbus A321	18	–	–	–	18	3,9
Ту-154М	0	–1	–	–	–	–
Ил-86	0	–2	–	–	–	–
БЛИЖНЕМАГИСТРАЛЬНЫЕ						
SSJ 100	4	+4	–	–	4	0,3
ВСЕГО	112	+12	6	76	30	5,7

В 2011 году Аэрофлот одним из первых начал эксплуатировать новые отечественные самолеты SSJ 100. К концу 2011 года в эксплуатации Аэрофлота находилось четыре самолета этого типа.

В рамках программы модернизации и обновления парка продолжился вывод устаревших судов из эксплуатации. В течение 2011 года было списано два самолета Ил-86 и один Ту-154М. Кроме того, в связи с окончанием сроков аренды Аэрофлот начал выводить из парка самолеты Boeing 767-300ER. В 2011 году компания вернула один самолет этого типа арендодателю.

В 2012 году компания планирует продолжить расширение парка с получением 3 новых среднемагистральных самолетов типа A321, 8 дальнемагистральных A330, а также 10 российских SSJ 100.

17 августа 2011 года ОАО «Аэрофлот» и Государственная корпорация «Ростехнологии» заключили рамочное соглашение по операционному лизингу воздушных судов MC-21. Соглашение предполагает последующее заключение сторонами договора по операционному лизингу 50 ближнесреднемагистральных пассажирских самолетов MC-21 производства ОАО «Научно-производственная корпорация «Иркут», Поставки ожидаются в 2017-2022 годах.



ТЕХНИЧЕСКОЕ
ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ

В компании Аэрофлот выстроена эффективная система технического обслуживания и ремонта, направленная на обеспечение безопасности полетов, поддержание высокого уровня надежности парка и сохранение регулярности вылетов. С 2011 года специалисты Аэрофлота осуществляют контроль технического состояния парка самой авиакомпания и всех авиакомпаний — членов Группы «Аэрофлот».

В СВЯЗИ С РАСШИРЕНИЕМ ПАРКА И ПОЛУЧЕНИЕМ НОВЫХ САМОЛЕТОВ КАК ЗАРУБЕЖНОГО, ТАК И РОССИЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА, В 2011 ГОДУ КОМПАНИЯ РАБОТАЛА НАД ОСВОЕНИЕМ НОВЫХ ВИДОВ РАБОТ И ПЕРЕДОВЫХ МЕТОДОВ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ИНОСТРАННЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ.

Для обслуживания вводимых в эксплуатацию российских самолетов SSJ 100 специалисты Аэрофлота прошли сертификацию по всем видам технических работ. Обслуживание самолетов этого типа ведется полностью собственными силами.

Компания готовится к организации работ по техническому обслуживанию воздушных судов типов Boeing 777 и Boeing 737, поступление которых ожидается в 2013 году. Открыта программа обучения персонала для работы с Boeing 777.

В 2011 году в компании вступила в действие система SAP, позволяющая оптимизировать закупки и поставки, контролировать наличие запасных частей. Использование системы помогает существенно сократить время простоя воздушных судов.

АЭРОФЛОТ ПРОДОЛЖИЛ РАБОТУ ПО МОДЕРНИЗАЦИИ ТЕХНИЧЕСКОГО ОСНАЩЕНИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ВНЕДРЕНИЮ ИННОВАЦИОННЫХ РЕШЕНИЙ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ПАРКА.

Компания ведет работу по модернизации технического оснащения воздушных судов. Начата эксплуатация мобильной связи GSM на одном самолете Airbus A320. Компания продолжает работу по внедрению GSM на самолетах Airbus A320 и совместно с компанией «МегаФон» организует установку GSM на Airbus A330.

Расширяется практика установки и эксплуатации инновационной системы EFB (электронный портфель экипажа) на самолетах парка авиакомпании. Система EFB представляет собой два стационарных планшета, установленных в кабине пилотов, где содержится эксплуатационная информация и специальное программное обеспечение. В дальнейшем компания планирует оборудовать планшетами EFB все самолеты семейства Airbus A320. Переход на EFB позволит полностью отказаться от использования бумажной документации.

При передаче самолета Boeing 767 арендодателю в связи с окончанием срока лизинга сотрудники Аэрофлота собственными силами выполнили сложный ремонт конструкции сдаваемого судна. В дополнение к осуществлению широкого спектра работ по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов собственного парка, Аэрофлот продолжает оказывать услуги в этой сфере другим авиаперевозчикам.

В 2011 году компания предоставила услуги по обслуживанию, ремонту техники, аренде авиатехимущества 54 сторонним организациям, включая обслуживание и ремонт воздушных судов 17 авиакомпаний (ОАО «Авиакомпания «Россия», ЗАО «Нордавиа — региональные авиалинии», ООО «Авианова», Air France, China Eastern, Czech Airlines и другие).

РАЗВИТИЕ БРЕНДА И КАЧЕСТВА УСЛУГ

2011 год был объявлен в Аэрофлоте «Годом пассажира»: компания реализовала ряд программ и мероприятий по расширению спектра услуг и повышению их качества.

АЭРОФЛОТ СТРЕМИТСЯ СООТВЕТСТВОВАТЬ ВЫСОЧАЙШИМ МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ В ОБСЛУЖИВАНИИ ПАССАЖИРОВ НА БОРТУ СВОИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И В АЭРОПОРТУ.

В 2011 году международное агентство, признанный эксперт в своей сфере Brand Finance оценило бренд Аэрофлота в 1,086 млрд долл. США, стоимость брендируемого бизнеса — в 5,3 млрд долл. США.

С целью оценки удовлетворенности и лояльности потребителей, уровня выполнения стандартов по обслуживанию пассажиров, в 2011 году Аэрофлот принял участие в проведении ряда маркетинговых исследований:

- исследование Airs@t-Regional Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), охватывающее самые известные европейские авиакомпании;
- проект «Скрытый пассажир», проводимый исследовательским холдингом «Ромир» — членом международной ассоциации Gallup International;
- проект NPS (Net Promoter Score, Индекс потребительской лояльности) американской консалтинговой компании Bain & Company;
- проект Customer Experience Survey («Исследование удовлетворенности потребителей»), реализуемый международным альянсом SkyTeam.

БРЕНД АЭРОФЛОТА ВОШЕЛ В ЧИСЛО

20 САМЫХ ВЫСОКО
ОЦЕНЕННЫХ БРЕНДОВ
АВИАКОМПАНИЙ МИРА

Исследования подтвердили высокую оценку качества сервиса Аэрофлота пассажирами. В частности, согласно данным проекта «Скрытый пассажир», уровень выполнения стандартов в Аэрофлоте сохранился на отметке 88%, что говорит о стабильно высоком качестве обслуживания. В то же время по результатам исследования 2011 года индекс потребительской лояльности NPS у Аэрофлота составил 52%, что на 8% выше, чем в 2010 году, и значительно выше уровня ведущих перевозчиков России, Европы и США.

УСЛУГИ НА БОРТУ

В 2011 году Аэрофлот продолжил работу по улучшению бортового питания и сервировки на борту своих воздушных судов.

- Для пассажиров бизнес-класса были представлены авторские блюда от известных шеф-поваров, а также предложена расширенная карта меню с улучшенным дизайном, информацией о калорийности блюд, новая винная карта, включающая премиальные сорта шампанского, коньяка и коктейли на дальних рейсах, включая фирменный коктейль «Аэрофлот».
- Для удобства пассажиров экономкласса на дальних рейсах были созданы листовки-меню, содержащие более полную информацию об ассортименте бортового питания.

АЭРОФЛОТ РАСШИРИЛ СПЕКТР УСЛУГ ДЛЯ СВОИХ ПАССАЖИРОВ, ВКЛЮЧАЯ РАСШИРЕНИЕ БОРТОВОГО МЕНЮ, РАЗВЛЕКАТЕЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ, УПРОЩЕНИЕ ПРОЦЕДУР РЕГИСТРАЦИИ В АЭРОПОРТУ.

Кроме того, пассажирам на борту были предложены новые услуги и развлечения.

- Компания расширила программу развлечений на борту в три раза. Теперь общая аудио-видео-программа рассчитана более чем на 150 часов и включает 50 художественных фильмов, а также популярные сериалы, мультфильмы, программы новостей, спортивные и автомобильные сюжеты, документальные фильмы и телевизионные шоу, популярные игры, видеоклипы, музыку, аудиокниги. Новая программа доступна пассажирам всех классов обслуживания на самолетах Airbus A330, оборудованных встроенной системой развлечений Rapasopic eX2, а также пассажирам бизнес-класса на большинстве рейсов продолжительностью более трех часов, где предлагается новая модель индивидуального плеера digEplayer L7. Плеер оборудован сенсорным экраном, его можно свободно держать в руках или разместить на специальной подставке на столике.
- Компания расширила ассортимент товаров duty free / duty raid, предлагаемых на борту, и представила новые специальные предложения. Теперь ассортимент включает 194 позиции вместо 164; сумма выручки от торговли на борту возросла в 2011 году на 9% на международных и более чем на 30% на внутренних авиалиниях.
- Компания разработала электронные версии своих бортовых изданий, которые теперь доступны для загрузки с сайта Аэрофлота, что позволяет посетителям сайта ознакомиться с услугами Аэрофлота еще до рейса, а также продолжить чтение понравившихся материалов после полета.

УСЛУГИ В АЭРОПОРТУ

В 2011 году Аэрофлот ввел ряд усовершенствований в систему обслуживания пассажиров высоких классов.

- Организована отдельная загрузка и приоритетная выгрузка багажа пассажиров высоких классов в терминалах D, E, F аэропорта Шереметьево и в аэропортах назначения.
- Установлены дополнительные стойки для обслуживания пассажиров высоких классов в терминалах D, E, F аэропорта Шереметьево.
- Проведен дополнительный отбор и обучение персонала для работы на стойках для пассажиров высоких классов.
- Введена практика приветствия пассажиров персональным обращением на стойках для пассажиров бизнес-класса.
- Выделена линия Fast Track для быстрого оформления вылета и прилета пассажиров бизнес-класса и держателей золотых карт программы «Аэрофлот Бонус».

Авиакомпания провела мероприятия по повышению качества услуг для всех пассажиров.

- Регистрация на рейс становится все более удобной: пассажиры могут зарегистрироваться на рейс с помощью Интернета, мобильного телефона, киосков саморегистрации. Компания поощряет альтернативные способы регистрации и работает над их популяризацией.
- С целью ускорения процедуры регистрации в терминале D установлена система световой индикации свободной стойки, увеличено количество стоек drop off для сдачи багажа пассажирами, самостоятельно зарегистрировавшимися на рейс.
- Разработана система информирования о прибытии багажа, который не был доставлен вовремя, путем отправления SMS, сообщений на электронную почту пассажиров или через сайт Аэрофлота.
- Введен новый стандарт выдачи багажа по прилету.

Для удобства пассажиров в 2011 году был представлен новый тарифный продукт «Деловой проездной», действующий на 11 направлениях (Самара, Волгоград, Сочи, Санкт-Петербург, Краснодар, Екатеринбург, Калининград, Берлин, Франкфурт-на-Майне, Стамбул, Прага). «Деловой проездной» представляет собой «единый» билет на несколько полетов «туда и обратно» на выбранном маршруте, при этом первый полет бронируется на конкретный рейс, а остальные полеты можно забронировать на любой удобный рейс не позднее, чем за час до вылета, позвонив в колл-центр Аэрофлота.

По рекомендациям американской консалтинговой компании Bain & Company, сформированным по итогам исследования NPS, в 2012 году Аэрофлотом запланирован ряд мероприятий, направленных на дальнейшее повышение потребительской лояльности, включая увеличение частоты смены меню для пассажиров бизнес-класса, расширение контента видеопрограммы на борту, включающее до 70 художественных фильмов, а также введение новых услуг для пассажиров с детьми.

В целях выполнения требований альянса SkyTeam по обслуживанию пассажиров, в 2012 году Аэрофлот планирует реализовать программу Sky Priority, предусматривающую специальные условия обслуживания пассажиров категории HVC (High Value Customers), включая сокращенные сроки оформления прилета и вылета, получения багажа.

В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ АЭРОФЛОТ БУДЕТ РАБОТАТЬ НАД РЕАЛИЗАЦИЕЙ СТРАТЕГИИ ПО УВЕЛИЧЕНИЮ СТОИМОСТИ БРЕНДА И ДАЛЬНЕЙШИМ ПОВЫШЕНИЕМ КАЧЕСТВА ОБСЛУЖИВАНИЯ ПассажиРОВ.

В ближайшие годы Аэрофлот планирует работать над реализацией стратегии по увеличению стоимости бренда в соответствии с рекомендациями агентства Brand Finance, проводившего предыдущую оценку бренда компании. С присоединением и интеграцией новых авиационных активов в структуру Аэрофлота будут проведены мероприятия по созданию комплексной системы визуальной идентификации и ребрендингу дочерних компаний. Ребрендинг затронет и программы лояльности часто летающих пассажиров: компания планирует представить единые программы лояльности для всей Группы «Аэрофлот».

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ И НИОКР

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Внедрение современных информационных технологий занимает значительное место в деятельности Аэрофлота.

Система SAP ERP

В 2011 году в компании успешно завершён масштабный проект по внедрению информационной системы управления предприятием SAP ERP, предназначенной для автоматизации процессов управления материальными, финансовыми и человеческими ресурсами предприятия.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СИСТЕМЫ SAP ERP ПОЗВОЛЯЕТ ПОВЫСИТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ УПРАВЛЕНИЯ В АЭРОФЛОТЕ.

Система SAP ERP помогает устранять недостатки, содержащиеся в управленческих данных, за счет использования единого информационного пространства и использовать новый процессный подход к управлению базовыми бизнес-процессами авиакомпании на основе внедрения сквозных процедур принятия решений. В системе SAP ERP успешно работают более 2 400 подготовленных специалистов Аэрофлота.

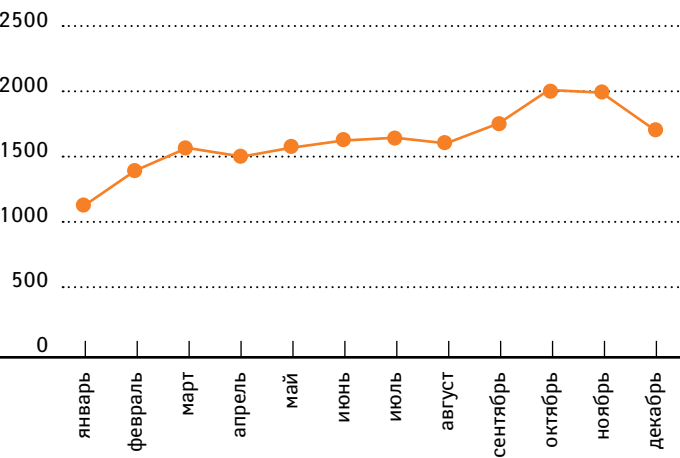
Единое платежное решение

ЕДИНОЕ ПЛАТЕЖНОЕ РЕШЕНИЕ ОБЛЕГЧАЕТ ПАССАЖИРАМ ОПЛАТУ УСЛУГ АЭРОФЛОТА.

В 2011 году в Аэрофлоте завершился очередной этап внедрения Единого платежного решения (ЕПР), на котором было осуществлено подключение к наиболее распространенным сетям платежных терминалов, к российской системе электронных денег, налажен прием денежных средств в сети по продаже телефонов.

В 2011 ГОДУ С ПОМОЩЬЮ ЕПР ПАССАЖИРЫ СМОГЛИ ОПЛАТИТЬ ЗНАЧИТЕЛЬНОЕ КОЛИЧЕСТВО АВИАБИЛЕТОВ НА ОБЩУЮ СУММУ 19,2 МЛРД РУБЛЕЙ.

ДИНАМИКА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЕПР В 2011 ГОДУ



Доступ в Интернет на борту воздушных судов

ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ И ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ СОВРЕМЕННЫХ ИННОВАЦИОННЫХ УСЛУГ, ТАКИХ КАК УСЛУГИ МОБИЛЬНОЙ СВЯЗИ И ДОСТУПА К СЕТИ ИНТЕРНЕТ НА БОРТУ ВС КОМПАНИИ, ЯВЛЯЮТСЯ СТРАТЕГИЧЕСКИМ НАПРАВЛЕНИЕМ ДЛЯ ОАО «АЭРОФЛОТ».

Постоянно работая над повышением качества обслуживания пассажиров, Аэрофлот уделяет особое внимание программе оснащения воздушных судов средствами мобильной связи и доступа к сети Интернет. В 2011 году был введен в эксплуатацию еще один самолет Airbus A321 с доступом к Интернету на борту.

К КОНЦУ 2012 ГОДА АЭРОФЛОТ СОВМЕСТНО С КОМПАНИЕЙ «МЕГАФОН» ПЛАНИРУЕТ ОСНАСТИТЬ 11 НОВЫХ ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ УДОБНЫМ И ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫМ ФОРМАТОМ УСЛУГИ СВЯЗИ И ДОСТУПОМ В ИНТЕРНЕТ ЧЕРЕЗ WI-FI.

Аналогичным образом будут оснащаться все дальнемагистральные самолеты по мере их поступления в авиакомпанию. Это будет качественно новый тип продукта, предоставляющий пассажиру современный спектр мобильных услуг и Интернет на борту в сочетании с электронной системой развлечений и потоковым телевидением. Кроме того, планируется устанавливать бортовые GSM-системы с доступом в Интернет на новых версиях среднемагистральных самолетов Boeing 737.

Электронная торговая площадка

В 2011 году на электронной торговой площадке Аэрофлота регулярно проводились торги с целью определения лучших предложений на закупку товаров и услуг. По состоянию на конец 2011 года на электронной торговой площадке ОАО «Аэрофлот» было зарегистрировано более 950 контрагентов.

ЗА ГОД НА ЭЛЕКТРОННОЙ ТОРГОВОЙ ПЛОЩАДКЕ АЭРОФЛОТА БЫЛО ПРОВЕДЕНО ОКОЛО 1500 ТОРГОВ.

Общая стоимость представленных лучших предложений составила 23 504,9 млн руб., при этом потенциальная экономия, рассчитываемая как разность между средней ценой полученных предложений и ценой лучшего предложения, составила 70,6 млн руб.

Веб-сайт Аэрофлота

Компания традиционно уделяет значительное внимание развитию системы обслуживания пассажиров в режиме онлайн. В 2011 году была расширена география регистрации пассажиров на свои рейсы через Интернет, в том числе с использованием мобильной связи.

ФУНКЦИОНАЛ ВЕБ-САЙТА АЭРОФЛОТА В 2011 ГОДУ БЫЛ ЗНАЧИТЕЛЬНО РАСШИРЕН.

На сайте Аэрофлота в 2011 году была организована поддержка дополнительно 9 языков, создан раздел «Грузовые перевозки», состоялся запуск бета-версии новой системы интернет-бронирования. Компания также начала работы по созданию мобильного сайта ОАО «Аэрофлот» и специального приложения для мобильных телефонов.

Голосовая платформа «Аэрофлот Инфоцентр»

В рамках проекта по модернизации колл-центра 14 января 2011 года в компании была запущена в промышленную эксплуатацию Голосовая платформа «Аэрофлот Инфоцентр».

ГОЛОСОВАЯ ПЛАТФОРМА «АЭРОФЛОТ ИНФОЦЕНТР» ПОЗВОЛЯЕТ СНИЗИТЬ ВРЕМЯ ОЖИДАНИЯ НА ВХОДЯЩИХ ВЫЗОВАХ И ОБЕСПЕЧИТЬ АВТОМАТИЧЕСКИЙ ОБЗВОН Пассажиры для информирования об изменениях на исходящих вызовах.

Голосовая платформа «Аэрофлот Инфоцентр» доказала свою эффективность: в обычное время платформа заменяет одновременную работу 12–17 операторов колл-центра, а во время сбойных ситуаций и срочных оповещений может заменить работу 50–60 операторов. За период с июля по декабрь 2011 года благодаря использованию платформы количество потерянных вызовов при работе операторов колл-центра снизилось с 26 до 7%. Только за четыре последних месяца 2011 года экономия за счет обслуживания большего количества пассажиров при сокращении количества операторов составила 16 млн руб.

Ситуационный центр Аэрофлота

В 2011 году в компании создан и введен в эксплуатацию Ситуационный центр ОАО «Аэрофлот», в работе которого используются современные информационные технологии. Центр позволяет организовать оперативное управление чрезвычайными ситуациями и может работать в трех основных режимах: режим чрезвычайной ситуации, тренировочный и повседневный.

В дальнейшем для обеспечения эффективности перевозок предусмотрено создание централизованной системы управления производственными и организационными процессами, что обеспечит автоматизацию деятельности всех подразделений компании. В компании предусмотрено создание Единой производственной ИТ-платформы (ОСС/НСС), внедрение новой системы учета доходов Sirax и других современных решений.

ПРОГРАММА ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ

Принятие программы инновационного развития ОАО «Аэрофлот» ознаменовало собой важный шаг в достижении компанией нового уровня развития. Проведенный в 2011 году технологический аудит показал, что компания по своей сути является инновационной. Это выражается как в уровне затрат инновационного характера, так и в достижении Аэрофлотом верхних строчек в мировых рейтингах, касающихся безопасности полетов, их регулярности, удовлетворенности клиентов сервисом, а также динамичности и успешности развития.

Наряду с технологическими инновациями в 2011 году в Аэрофлоте реализовались нововведения нетехнологического характера (организационные и маркетинговые инновации), связанные с внедрением современных методов корпоративного управления, совершенствованием действующих механизмов и форм организации производства и труда, а также адаптацией продукции и услуг к потребностям клиентов, увеличением масштабов производства и расширением рынков сбыта.

Программа инновационного развития Аэрофлота разработана в соответствии с перспективными планами компании и интегрирована в общую стратегию. В компании сформирован специальный комитет по инновационному развитию при правлении ОАО «Аэрофлот», возглавляемый генеральным директором компании.

В рамках программы инновационного развития Группы «Аэрофлот» предусмотрен существенный рост объема финансирования НИОКР, который к 2020 году превысит 700 млн руб.

УЖЕ В 2012 ГОДУ ФИНАНСИРОВАНИЕ НИОКР СОСТАВИТ 2% ОТ ВЫРУЧКИ КОМПАНИИ, ИЛИ ПРИМЕРНО 300 МЛН РУБЛЕЙ.

Планирование НИОКР Аэрофлота осуществляется в рамках приоритетных направлений социально-экономического развития РФ. Инновационные разработки, внедряемые в компании, призваны способствовать:

- повышению летной и экологической безопасности;
- энергоэффективности и ресурсосбережению;
- физической и экономической доступности авиатранспорта;
- оптимизации наземной авиационной инфраструктуры;
- росту удовлетворенности и лояльности пассажиров.

ДО 2020 ГОДА В КОМПАНИИ ПЛАНИРУЕТСЯ РАЗВИВАТЬ ИННОВАЦИОННУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И ВНЕДРЕНИЕ НИОКР ПО 60 НАПРАВЛЕНИЯМ.

Приоритетные направления исследований и внедрения НИОКР охватывают широкий спектр технологий организации производственных процессов, разработку систем современного программного обеспечения, сбора и обработки информации, совершенствования систем безопасности и противодействия терроризму, внедрения онлайн-инструментов коммуникации, управления и контроля.

Примером инновационного проекта, реализованного в компании, является запуск конкурса инновационных идей и рационализаторских предложений «Банк идей» с целью выявления, поддержки и поощрения перспективных идей среди сотрудников ОАО «Аэрофлот», предоставления сотрудникам возможности внести свой вклад в развитие компании.

В рамках реализации программы инновационного развития компания налаживает сотрудничество с высшими учебными заведениями, научными организациями, предприятиями малого и среднего бизнеса, фондом «Сколково», ОАО «Российская венчурная компания», Фондом содействия развитию малых форм предприятий в научно-технической сфере, другими институтами развития.

С присоединением новых авиационных активов к Группе «Аэрофлот» программа инновационного развития будет расширена в соответствии с новой структурой компании.

ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОДАЖ

ПРОДАЖИ ЗА РУБЕЖОМ

В 2011 ГОДУ АЭРОФЛОТ ПРОДОЛЖИЛ РАБОТУ ПО ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОДАЖ И РАСШИРЕНИЮ ПРИМЕНЕНИЯ СОВРЕМЕННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ОРГАНИЗАЦИИ ПРОДАЖ АВИАПЕРЕВОЗОК.

Продажи пассажирских перевозок Аэрофлота за рубежом осуществлялись по следующим каналам:

- сеть независимых агентов, работающих в нейтральных системах BSP (Billing and Settlement Plan), ARC (Airline Reporting Corporation);
- официальные агенты — компании, имеющие прямые соглашения с Аэрофлотом;
- собственные офисы продаж авиакомпании;
- сайт авиакомпании.

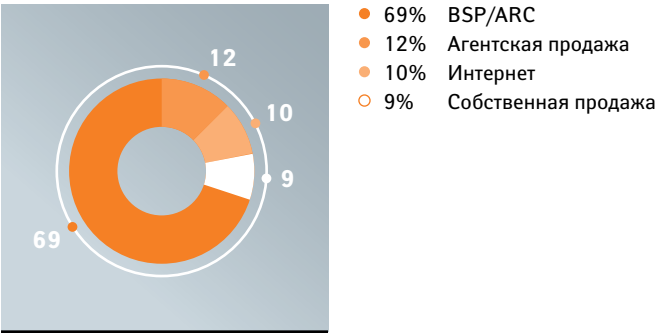
Выручка от продаж пассажирских перевозок ОАО «Аэрофлот» за рубежом в 2011 году (без учета продаж через Интернет) составила 1225,99 млн долл. США, что на 24% выше показателя 2010 года.

СОВОКУПНЫЙ ОБЪЕМ ПРОДАЖ ЧЕРЕЗ ИНТЕРНЕТ НА ЗАРУБЕЖНЫХ РЫНКАХ В 2011 ГОДУ СУЩЕСТВЕННО ВЫРОС И СОСТАВИЛ

128,8 МЛН ДОЛЛ. США, ЧТО НА 53% БОЛЬШЕ, ЧЕМ ГОДОМ РАНЕЕ

Основная часть продаж за рубежом приходится на системы BSP и ARC: в 2011 году их доля в общем объеме возросла на 2% и составила 69%. Доля продаж через сеть Интернет увеличилась на 2%, до 10%. В то же время продажи с помощью агентов и через собственные офисы сократились на 2% (до 12%) и на 2% (до 9%) соответственно.

СТРУКТУРА ПАССАЖИРСКОЙ ВЫРУЧКИ ПО КАНАЛАМ ПРОДАЖ ЗА РУБЕЖОМ (%)

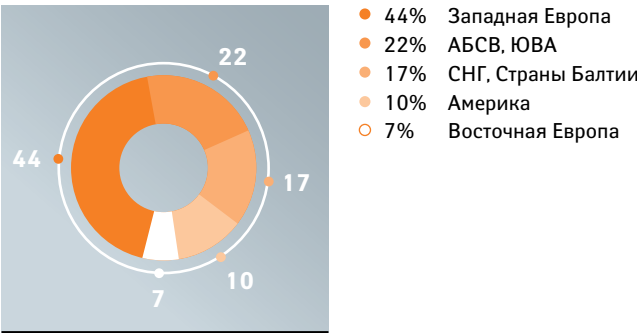


АЭРОФЛОТ ПРОДОЛЖИЛ РАБОТУ ПО ОПТИМИЗАЦИИ КАНАЛОВ ПРОДАЖ.

В 2011 году Аэрофлот провел серию мероприятий по оптимизации каналов продаж, включая разработку новой системы комиссионного вознаграждения, оптимизацию расходов на содержание представительств ОАО «Аэрофлот» за рубежом, введение новой системы мотивации заграничных представительств.

Наибольшая часть продаж пассажирских перевозок за рубежом приходится на страны Западной Европы (44%), на втором месте по объему продаж — страны АБСВ (Азии, Ближнего и Среднего Востока) и Юго-Восточной Азии (22%), на третьем — страны СНГ и Балтии (17%). На страны Северной и Южной Америки приходится 10%, на страны Восточной Европы — 7% всех продаж компании за рубежом.

СТРУКТУРА ВЫРУЧКИ ОТ ПРОДАЖИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ПО РЕГИОНАМ ЗА РУБЕЖОМ



ПРОДАЖИ В РОССИИ

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

- широкая сеть московских и региональных агентств;
- нейтральные системы продаж ТКП, «BSP Россия»;
- сайт авиакомпании;
- офисы собственной продажи в Москве, представительства, филиалы на территории РФ.

В 2011 ГОДУ ОБЩАЯ ВЫРУЧКА ОТ ПРОДАЖ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК АЭРОФЛОТА В РОССИИ (БЕЗ УЧЕТА ПРОДАЖ ЧЕРЕЗ ИНТЕРНЕТ) ВЫРОСЛА НА 24,2% ПО СРАВНЕНИЮ С ПОКАЗАТЕЛЕМ 2010 ГОДА И СОСТАВИЛА

72 МЛРД РУБ.

Выручка от продаж через Интернет на территории РФ в 2011 году достигла 13,4 млрд руб.

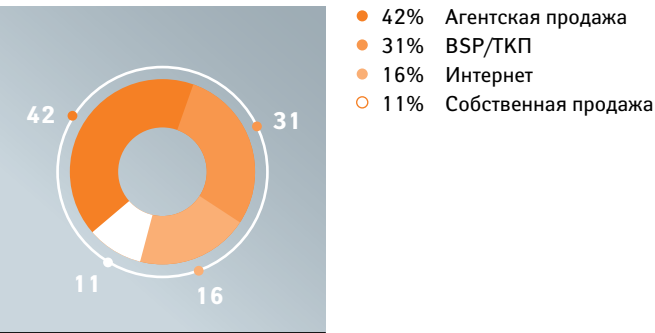
Значительная часть продаж в России осуществляется через сеть официальных агентов (42% в 2011 году). Аэрофлот постоянно работает над повышением эффективности и контролируемости этого канала продаж, предоставляющего выход на различные потребительские группы по всей стране. В 2012 году компания планирует оптимизировать систему комиссионного вознаграждения агентам, что позволит сократить издержки на содержание каналов продаж.

ИНТЕРНЕТ ИГРАЕТ ВСЕ БОЛЬШУЮ РОЛЬ В ПРОДАЖАХ БИЛЕТОВ АЭРОФЛОТА В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ.

Все большую роль в продажах на территории России играет Интернет: в 2011 году объемы продаж через этот канал выросли с 13 до 16%. В рамках работ по консолидации авиакомпаний Группы «Аэрофлот» интернет-продажа билетов дочерних компаний ОАО «Аэрофлот» была частично переведена на сайт ОАО «Аэрофлот», что способствовало совокупному увеличению интернет-продаж Группы. Через собственные офисы и представительства компания реализует 11% авиабилетов.

В рамках оптимизации структуры Группы «Аэрофлот» ряд дочерних и зависимых компаний («Донавиа», «Владивосток Авиа», «Авиакомпания «Россия») переходят под коммерческое управление ОАО «Аэрофлот», в связи с чем показатели объемов продаж пассажирских перевозок в России и за рубежом, как ожидается, существенно возрастут.

СТРУКТУРА ВЫРУЧКИ ПО КАНАЛАМ ПРОДАЖ НА ТЕРРИТОРИИ РФ



ХОРОШАЯ МАНЕВРЕННОСТЬ

926 ПУНКТОВ
НАЗНАЧЕНИЯ

БЛАГОДАРЯ УЧАСТИЮ
ОАО «АЭРОФЛОТ» В ГЛОБАЛЬНОМ
АЛЬЯНСЕ SKYTEAM ПАССАЖИРЫ
КОМПАНИИ ИМЕЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ
ПЛАНИРОВАТЬ СВОИ ПУТЕШЕСТВИЯ
ПО ВСЕЙ СЕТИ АЛЬЯНСА, КОТОРАЯ
В СОВОКУПНОСТИ ВКЛЮЧАЕТ
926 ПУНКТОВ В 173 СТРАНАХ МИРА

созданы для полёта



КОЛИБРИ

Единственные птицы в мире, способные
летать назад, вверх, вниз и в стороны.
За одну секунду колибри успевает
совершить до 100 взмахов.

3

РИСКИ И УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ

3.1	Риски по основной деятельности	69
3.2	Финансовые риски	74
3.3	Страхование	76

РИСКИ ПО ОСНОВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

На деятельность Аэрофлота как международной компании могут оказывать влияние глобальные и локальные риски: макроэкономические, финансовые и специфические отраслевые. Политика авиакомпании в этой области реализуется путем создания и совершенствования комплексной системы управления рисками, позволяющей своевременно выявлять риски, оценивать их существенность, а также вовремя реагировать на них, ограничивая влияние рисков на деятельность компании.

В компании существует специализированное подразделение по управлению рисками. Функции управления рисками распределены между Советом директоров, правлением, комитетом по аудиту, подразделением по управлению рисками и другими подразделениями Аэрофлота. Управление рисками осуществляется на всех уровнях Общества, а также по всем функциональным и проектным направлениям.

СХЕМА УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ В КОМПАНИИ



ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности является приоритетным направлением деятельности авиакомпании. Аэрофлот уделяет повышенное внимание следующим факторам, способным негативно повлиять на авиакомпанию: технические факторы (надежность авиационной техники, наземных систем), окружающие факторы (природные условия, социальные волнения), организационные факторы (исполнение технологических инструкций), человеческий фактор. В отчетном периоде Аэрофлот внедрил единую форму доведения информации о состоянии авиационной безопасности по технологиям, используемым альянсом SkyTeam.

Действующая комплексная система, направленная на выявление и предупреждение рисков в области безопасности, обновление парка воздушных судов, повышение квалификации авиационного персонала, позволяет Аэрофлоту поддерживать высокий уровень безопасности полетов и авиационной безопасности. Подтверждением качества работы авиакомпании в этой области является успешная ресертификация весной 2011 года на соответствие международным стандартам IOSA и ISAGO (IATA Operational Safety Audit и IATA Safety Audit for Ground Operations).

ОТРАСЛЕВАЯ КОНКУРЕНЦИЯ

ОТРАСЛЬ В ЦЕЛОМ И НАПРАВЛЕНИЯ МАРШРУТНОЙ СЕТИ АЭРОФЛОТА ХАРАКТЕРИЗУЮТСЯ ВЫСОКОЙ СТЕПЕНЬЮ КОНКУРЕНЦИИ. С ВСТУПЛЕНИЕМ РОССИИ ВО ВСЕМИРНУЮ ТОРГОВУЮ ОРГАНИЗАЦИЮ (ВТО) КОНКУРЕНЦИЯ СО СТОРОНЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАКОМПАНИЙ УСИЛИТСЯ. ОДНАКО ПО РАСЧЕТАМ ВСЕМИРНОГО БАНКА, ВСТУПЛЕНИЕ В ВТО МОЖЕТ ПРИНЕСТИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ 3,3% ГОДОВОГО РОСТА ВВП РОССИИ, ЧТО ДОЛЖНО ПОЛОЖИТЕЛЬНО СКАЗАТЬСЯ НА РОСТЕ ПАССАЖИРОПОТОКА.

В частности, в связи с введением в эксплуатацию нового терминала D в аэропорту Шереметьево компания предлагает своим пассажирам наиболее удобные и быстрые стыковки между внутренними и международными рейсами. Сотрудничество в рамках соглашений о код-шеринге с участниками альянса SkyTeam и другими авиакомпаниями позволяет предлагать большое количество направлений. Аэрофлот успешно реализует программы по улучшению сервиса, что подтверждается международными наградами (World Airline Awards — «Лучшая авиакомпания Восточной Европы», Russian Business Travel & MICE Award — «Лучшая российская авиакомпания для бизнес-путешественников» и др.). Продолжает активно развиваться программа лояльности «Аэрофлот Бонус», позволяющая повысить вероятность повторного выбора пассажирами рейсов Аэрофлота.

СЕЗОННОСТЬ СПРОСА НА АВИАПЕРЕВОЗКИ

Авиаперевозки имеют ярко выраженную подверженность сезонному фактору. На периоды отпусков приходится пик активности, в то время как весной и осенью наблюдается ее традиционное снижение. Для увеличения загрузки Аэрофлот регулярно проводит различные акции посредством проведения гибкой тарифной политики. Оптимизируя собственную загрузку, Аэрофлот расширяет сеть маршрутов в страны всесезонной привлекательности для туристов. На обеспечение стабильного пассажиропотока направлено и удобное время вылетов и прибытия рейсов Аэрофлота.

РИСК РОСТА СТОИМОСТИ АВИАЦИОННЫХ ГОРЮЧЕ-СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ

Аэрофлот продолжил совершенствовать систему обеспечения авиатопливом, включая реализацию следующих мероприятий:

- закупки топлива в аэропорту Шереметьево на основе проведения конкурсов между поставщиками;
- поставки по прямым договорам для заправки «в крыло»;
- продолжение реализации программы «Тенкеринг» (заправка топливом в своем базовом аэропорту).

В конце 2010 года Аэрофлот произвел хеджирование цен на авиатопливо: была заключена трехгодичная сделка, обеспечивающая защиту от роста цен на нефть сверх оговоренной границы. В 2011 году стоимость нефти не превысила установленного в сделке порога, поэтому фактических расчетов по сделке не было. Данная сделка обеспечивает уверенную защиту Аэрофлота от роста цен на авиатопливо в 2012 и 2013 годах. Правление компании рассматривает варианты дальнейшего расширения практики хеджирования цен на авиатопливо.

Необходимо отметить, что Аэрофлот обладает одним из самых молодых и топливозэффективных парков пассажирских воздушных судов в Европе (средний возраст — 5,3 года). Таким образом, в случае повышения цен на нефть, которое приводит к дополнительным доходам российской экономики, что в свою очередь способствует ускорению роста пассажиропотока, негативный эффект от роста затрат на авиатопливо будет перевешен ростом доходов от обслуживания выросшего трафика топливозэффективным парком авиакомпании.

РЕПУТАЦИОННЫЕ РИСКИ

Репутация безопасного перевозчика, предоставляющего высококачественные услуги, является одним из основных конкурентных преимуществ Аэрофлота. В связи с этим компания предпринимает все необходимые действия по поддержанию и защите собственного бренда и репутации: совершенствуется уровень сервиса на борту и на земле; активно внедряются новые современные технологии; в прошедшем году создан специальный Ситуационный центр для управления кризисными ситуациями, первый в авиационной отрасли России.

В качестве ответственного корпоративного гражданина Аэрофлот уделяет внимание поддержке общественных интересов: реализуются благотворительные программы, оказывается помощь в проведении культурных и спортивных мероприятий, включая крупнейшие — Олимпиада в Сочи — 2014, чемпионат Европы по футболу — 2012. Все вместе это помогает сохранить репутацию надежной и ответственной компании.

ПЕРСОНАЛ

Аэрофлот проводит последовательную кадровую политику, направленную на привлечение и удержание квалифицированных специалистов. Подобная последовательность помогает успешно разрешать конфликтные трудовые ситуации в случае их возникновения. Социальные программы, действующие в компании, направлены на обеспечение высокого уровня лояльности сотрудников, хотя существует определенный риск трудовых споров или оттока кадров в зарубежные авиакомпании.

Дополнительно к материальному вознаграждению Аэрофлот предлагает возможности повышения квалификации и профессионального роста для всех сотрудников, оказание материальной помощи летным специалистам, переподготовку пилотов на базе собственной летной школы.

СТРАНОВЫЕ И РЕГИОНАЛЬНЫЕ РИСК И

Основная деятельность компании осуществляется на территории Российской Федерации, приоритетное значение компания придает развитию перевозок на внутреннем рынке. Несмотря на то что значительным источником доходов является московский авиационный узел, тем не менее широкая диверсификация деятельности по территории страны обуславливает подверженность Аэрофлота политическим и экономическим рискам, характерным для страны в целом.

Также Аэрофлот подвержен глобальным макроэкономическим рискам, которые обострились в условиях кризисных явлений в Европейском союзе. Однако структура пассажиропотока и доходов компании достаточно хорошо диверсифицирована по регионам мира, что позволяет преодолевать влияние негативных экономических тенденций в отдельных частях света. Развитие маршрутной сети компании происходит с учетом новых центров роста в мировой экономике.

Что касается разовых событий (природные и техногенные катастрофы, социальные явления, эпидемии и т. п.), то авиакомпания придает большое значение анализу специфических страновых рисков, выбирая необходимые меры реагирования по определенным направлениям (изменение маршрутов, повышение мер авиационной безопасности, усиление санитарно-эпидемиологического контроля и другие).

ПРАВОВЫЕ РИСК И

Осуществляя авиаперевозки по всему миру, Аэрофлот должен учитывать требования законодательства каждой из стран, а также требования международных организаций и межправительственных соглашений, особенно в сфере регулирования авиаперевозок. В последнее время повышается внимание к экологическим последствиям эксплуатации авиатехники (описаны в следующем пункте).

В целях снижения влияния данной группы рисков, Аэрофлот тщательно отслеживает изменения в законодательстве, согласуя свою работу с новыми требованиями. Компания активно участвует в работе международных и российских организаций, комиссий и комитетов с целью влияния на развитие регулирующей нормативно-правовой базы. Аэрофлот является членом российской Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) и принимает активное участие в деятельности ассоциации.

3.1 Риск и по основной деятельности



ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ РИСК И

Вопросам экологической безопасности авиакомпания уделяет большое внимание. Для снижения негативного воздействия на окружающую среду Аэрофлот:

- целенаправленно модернизирует парк воздушных судов и вводит в эксплуатацию современные самолеты, характеризующиеся пониженным уровнем вредных выбросов в атмосферу и высокой топливной эффективностью;
- создал систему экологического управления и производственного экологического контроля, включающую передовые природоохранные технологии и стандарты;
- ввел в опытную эксплуатацию систему по мониторингу выбросов CO₂ и подготовке отчетов по выбросам парниковых газов и тонно-километрам;
- принял программу энергосбережения и повышения экологической эффективности, соответствующую экологической стратегии IATA;
- разработал руководство по экологическому менеджменту (международные стандарты ISO серии 14000), а также руководство по учету и контролю выбросов парниковых газов.

Реализуя программу по сокращению вредных выбросов в атмосферу, Аэрофлот отслеживает ситуацию относительно одностороннего введения со стороны ЕС квот на выбросы парниковых газов и активно участвует в переговорах между Россией и ЕС по данному вопросу.

РИСК И ПРОЦЕССА КОНСОЛИДАЦИИ

Интеграция активов Госкорпорации «Ростехнологии» увеличит долговую нагрузку Аэрофлота и может привести к ухудшению общей топливной эффективности флота. Однако успешный опыт менеджерской команды по повышению эффективности деятельности Аэрофлота, управлению существующей группой дочерних компаний, по переходу в терминал D аэропорта Шереметьево позволяет рассматривать указанные риски как маловероятные. В то же время создание группы авиакомпаний, где каждый перевозчик занимает собственную нишу, а экономия на масштабах позволяет снизить определенные затраты, позволит Группе «Аэрофлот» совершить качественный скачок в своем развитии.

ФИНАНСОВЫЕ РИСКИ

На рост неопределенности на мировых рынках в отчетном периоде повлияли долговые проблемы стран Еврозоны, замедление развития ведущих экономик мира, природно-техногенные катастрофы, гражданские волнения в ряде стран Африки и Ближнего Востока. Тем не менее позитивные финансовые результаты Аэрофлота за прошедший год подтвердили высокую эффективность системы управления финансовыми рисками, задали направления дальнейшего совершенствования системы. Реакцией компании на существующие реалии стал проект по разработке системы комплексного управления рыночными рисками.

ВАЛЮТНЫЙ РИСК

Сеть продаж Аэрофлота состоит из агентств, расположенных в разных странах мира и ведущих операции в разных валютах. Поступления и обязательства в различных валютах являются причиной возникновения валютного риска, когда колебания валютных курсов оказывают влияние на результаты финансовой деятельности компании. Для снижения данного риска Аэрофлот старается сбалансировать поступления и обязательства по каждой из валют.

Тем не менее, имея превышение доходов над расходами по евро, с целью ограничения влияния колебаний курса EUR/RUR на денежные потоки компании в 2010 году Аэрофлот конвертировал свои обязательства по рублевым облигациям в платежные обязательства в евро, заключив с банками сделку по обмену валютными платежами (СВОП-сделка) сроком на три года. В результате сделки эффективная ставка заимствований в евро снижена до уровня в 3,89% годовых.

ПРОЦЕНТНЫЙ РИСК

В условиях повышенной вероятности изменения процентных ставок на российском и международном рынках возможно увеличение стоимости обслуживания текущих и будущих финансовых обязательств.

В целях уменьшения влияния процентного риска, связанного с заимствованиями денежных средств на зарубежных рынках по ставкам, привязанным к уровню Лондонской межбанковской ставки предложения кредитных ресурсов (LIBOR, средневзвешенная процентная ставка по межбанковским кредитам), в июне 2011 года Аэрофлот заключил сделку синтетического процентного свопа по переводу плавающей ставки LIBOR 3М в фиксированную сроком на три года (ставка применяется при расчете платежей по финансовому лизингу). Сделка заключена в период снижения ставки LIBOR 3М до исторического минимума. Согласно условиям, при превышении фактического значения LIBOR 3М значения фиксированной ставки все дополнительные расходы авиакомпании по финансовому лизингу будут компенсированы банком.

КРЕДИТНЫЙ РИСК

Так как реализация авиабилетов происходит через агентскую сеть, возможно возникновение кредитного риска, который связан с неспособностью контрагентов выполнять свои обязательства перед авиакомпанией. Для снижения этого риска Аэрофлот осуществляет постоянный контроль и мониторинг финансового состояния контрагентов — участников агентской сети:

- устанавливаются персональные лимиты для осуществления продаж авиаперевозок;
- рассчитывается и устанавливается размер финансового обеспечения продаж путем внесения депозитов, предоставления унифицированных банковских гарантий и других видов финансового обеспечения.

Применение аналогичных мер возможно и в отношении электронных продаж через агентов — участников нейтральных систем продаж (ТКП, BSP), которые осуществляют взаиморасчеты в двустороннем порядке или через клиринговый центр IATA.

Кроме того, кредитный риск возникает в отношении банков, выступающих гарантами по обязательствам контрагентов. В отношении банков-гарантов проводится ежемесячная оценка финансового состояния по данным бухгалтерской отчетности, по результатам анализа которой определяется размер максимального лимита на операции с банковскими гарантиями конкретной кредитной организации.

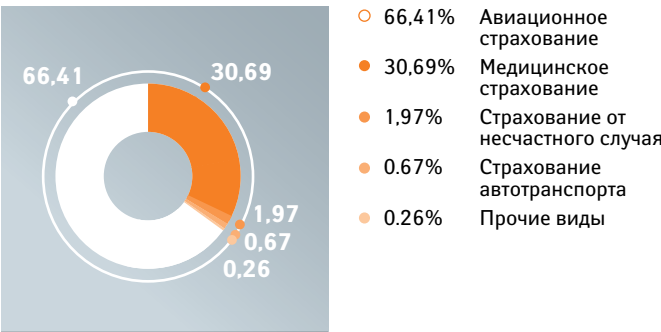
РИСК УХУДШЕНИЯ ЛИКВИДНОСТИ

Финансовыми службами Аэрофлота ведется четкое планирование графика входящих и исходящих денежных потоков с целью выявления возможного дефицита, который будет закрыт своевременным привлечением краткосрочного финансирования от банков — партнеров авиакомпании. Для поддержания ликвидности на должном уровне менеджментом ведется жесткий контроль над использованием оборотных средств, а также работа по поддержанию высоких кредитных рейтингов авиакомпании.

СТРАХОВАНИЕ

СТРАХОВАНИЕ КАК ОДИН ИЗ ИНСТРУМЕНТОВ СНИЖЕНИЯ НЕГАТИВНОГО ВЛИЯНИЯ РИСКА В СЛУЧАЕ ЕГО РЕАЛИЗАЦИИ ПОЗВОЛЯЕТ ПЕРЕДАТЬ ЧАСТЬ РИСКОВ ОАО «АЭРОФЛОТ» НА ВНЕШНЕЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ. ПРЕВАЛИРУЮЩУЮ ДОЛЮ В КОМПЛЕКСНОЙ СТРАХОВОЙ ЗАЩИТЕ АЭРОФЛОТА ЗАНИМАЕТ АВИАЦИОННОЕ СТРАХОВАНИЕ.

СТРУКТУРА РАСХОДОВ НА СТРАХОВАНИЕ



АВИАЦИОННОЕ СТРАХОВАНИЕ

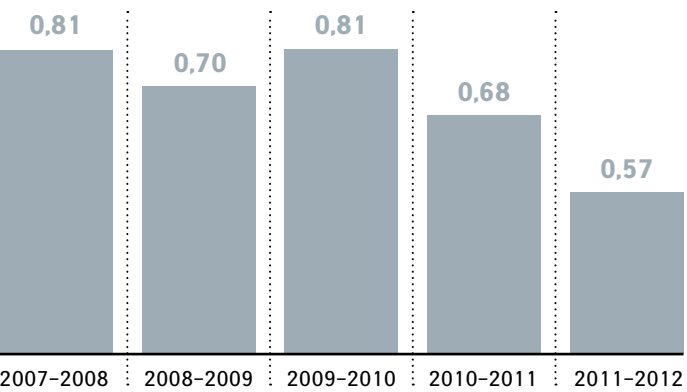
Авиационное страхование традиционно включает в себя следующие основные программы: страхование «каска» воздушных судов, страхование ответственности, страхование «каска» воздушных судов по военным рискам, страхование ответственности по военным рискам и дострахование франшизы.

В 2011 году в консолидированное перестраховочное покрытие Аэрофлота были включены ОАО «Оренбургские авиалинии», ОАО «Авиакомпания «Россия», ОАО «Владивосток Авиа». Консолидация активов на базе Аэрофлота, а также отсутствие крупных авиапроисшествий как у Аэрофлота, так и у дочерних авиакомпаний, привели к существенному снижению ставок на страхование для всех компаний. В Аэрофлоте ставка по страхованию «каска» воздушных судов снизилась на 19%, ставка по страхованию гражданской ответственности авиаперевозчика снизилась более чем на 10%, ставка по страхованию «каска» воздушных судов по военным рискам снизилась на 32%, ставка по дострахованию франшизы снизилась на 8,5% по сравнению с аналогичными показателями при возобновлении на период 2009–2010 годов. Таким образом, несмотря на значительное увеличение стоимости парка воздушных судов, количества перевезенных пассажиров и циклов «взлет–посадка», общая премия по страхованию авиационных рисков по сравнению с предыдущим годом практически не изменилась.

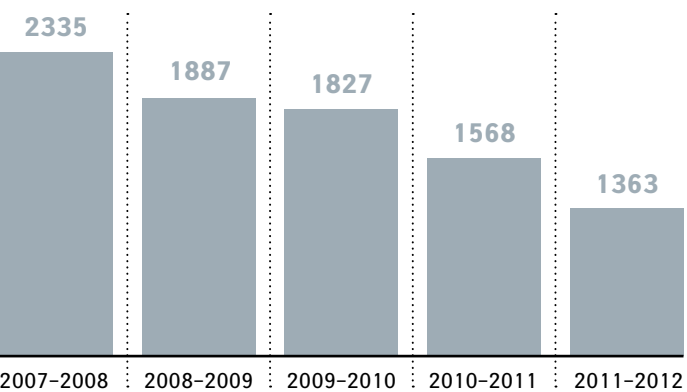
В новом полисном периоде 2011–2012 годов прямым страховщиком выступила страховая компания ОАО «Альфастрахование». На зарубежных рынках перестрахования Аэрофлот был представлен надежным партнером — ведущим мировым брокером в авиационной отрасли Willis Ltd.

Удельные расходы по страхованию ответственности в расчете на одного пассажира на полисный период 2011–2012 годов составляют 0,57 долл. США (в 2010–2011 годах — 0,68 долл. США). Удельные расходы по страхованию «каска» воздушных судов в расчете на 1 млн долл. США страховой суммы на полисный период 2011–2012 годов составляют 1 363 долл. США (в 2010–2011 годах — 1 586 долл. США).

УДЕЛЬНЫЕ РАСХОДЫ ПО СТРАХОВАНИЮ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В РАСЧЕТЕ НА ОДНОГО ПАССАЖИРА (ДОЛЛ. США)



УДЕЛЬНЫЕ РАСХОДЫ ПО СТРАХОВАНИЮ «КАСКО» ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В РАСЧЕТЕ НА 1 МЛН ДОЛЛ. США СТРАХОВОЙ СУММЫ (ДОЛЛ. США)



НЕАВИАЦИОННОЕ СТРАХОВАНИЕ

Помимо авиационного, Аэрофлот применяет другие виды страхования, необходимые для осуществления производственной деятельности и обеспечивающие социальные гарантии персонала.

В целях обеспечения безопасности полетов большое внимание уделяется медицинскому обслуживанию работников авиакомпании. Этим объясняется значительная доля — более 30% — медицинского страхования в общем страховом портфеле Аэрофлота. Акцент при реализации программы медицинского обеспечения работников авиакомпании сделан на проведение профилактических и лечебно-реабилитационных мероприятий среди работников летного состава, бортпроводников, работников инженерно-технического состава, занятых на ремонте и обслуживании воздушных судов.

В соответствии с Воздушным кодексом РФ ОАО «Аэрофлот» обеспечивает страховую защиту от несчастных случаев на производстве, а также по пути следования на работу членов экипажей воздушных судов, членов кабинных экипажей, инженерно-технического персонала и других работников, включаемых в полетное задание. Количество застрахованных в 2011 году составило 6 991 человека. Страховая сумма в соответствии с требованиями коллективного договора составляет эквивалент 15 000 долл. США на каждого застрахованного, что превышает требования по Воздушному кодексу более чем в четыре раза.

Кроме того, Аэрофлот обеспечивает страхование членов экипажей от утраты профессиональной трудоспособности вследствие заболевания. Целью данного страхования является обеспечение социальной защищенности работников после окончания профессиональной трудовой деятельности по причине серьезного заболевания.

В 2011 году в Аэрофлоте впервые была застрахована ответственность членов совета директоров и правления с суммарным лимитом в размере, эквивалентном 50 млн долл. США. Страхование Directors and Officers (D&O) нацелено на защиту личных активов директоров, а также активов Общества от убытков вследствие исков, поданных в течение периода страхования, в результате виновных действий (бездействий) директоров. Полис D&O возмещает членам совета директоров расходы: на выплату возмещения, судебные издержки и на защиту, на расследования, на восстановление репутации.

ШИРОКИЙ ОХВАТ

112 СОБСТВЕННЫХ
РЕГУЛЯРНЫХ
НАПРАВЛЕНИЙ

В 2011 ГОДУ МАРШРУТНАЯ СЕТЬ
АЭРОФЛОТА ОБСЛУЖИВАЛА
112 СОБСТВЕННЫХ РЕГУЛЯРНЫХ
НАПРАВЛЕНИЙ В **53** СТРАНАХ МИРА,
ВКЛЮЧАЯ РОССИЮ

созданы для полёта



БУРЕВЕСТНИК

Птица-рекордсмен по дальности перелетов. Во время миграции общая длина его перелетов может составлять до 65 000 км.

4

КОРПОРАТИВНАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

4.1	Персонал и кадровая политика	81
4.1.1	Работа с персоналом	81
4.1.2	Авиационная школа Аэрофлота	85
4.2	Охрана окружающей среды	86
4.2.1	Сведения о расходовании энергоресурсов в 2011 году	87
4.3	Благотворительность и социальные программы	88

ПЕРСОНАЛ И КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА

РАБОТА С ПЕРСОНАЛОМ

В работе с персоналом приоритетное внимание уделяется созданию благоприятных условий для самореализации и профессионального развития сотрудников в соответствии со стратегическими задачами и целями компании, формированию эффективной системы взаимоотношений.

КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА АЭРОФЛОТА НАПРАВЛЕНА НА ДОСТИЖЕНИЕ КОНКУРЕНТНОГО ПРЕИМУЩЕСТВА НА РЫНКЕ АВИАПЕРЕВОЗОК С ПРИВЛЕЧЕНИЕМ ВЫСОКОКВАЛИФИЦИРОВАННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ.

В 2011 году продолжена реализация программ по таким направлениям, как:

- обеспечение для сотрудников компании привлекательных возможностей профессионального развития;
- привлечение на работу в компанию наиболее квалифицированных кадров с потенциалом профессионального роста;
- обеспечение эффективной социальной политики и защиты, в том числе после выхода на пенсию.

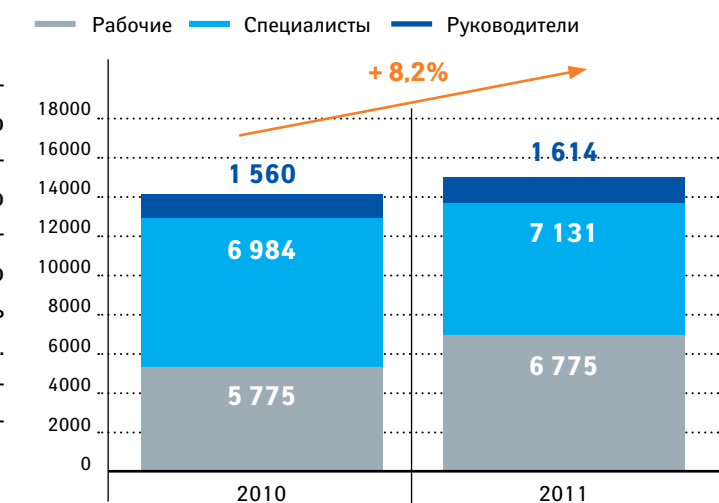
Количество пилотов, бортпроводников, работников подразделений аэропортовых служб в 2011 году возросло в связи с расширением парка воздушных судов. В компании «Аэрофлот» трудятся 10 женщин пилотесс, что является рекордным показателем для Российской гражданской авиации. В то же время численность другого летного состава (бортинженеры, штурманы) сократилась из-за вывода из эксплуатации воздушных судов Ту-154. Изменения численности сотрудников других направлений были вызваны текущей реорганизацией в соответствующих подразделениях.

СПИСОЧНАЯ ЧИСЛЕННОСТЬ РАБОТНИКОВ ПО ВИДАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

РАБОТНИКИ ПО ВИДАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	НА 31.12.2011	НА 31.12.2010
Командиры воздушных судов и вторые пилоты*	1 656	1 431
Другой летный состав*	52	101
Бортпроводники	4 033	3 233
Персонал технического обслуживания и ремонта	2 421	2 439
Продажа билетов, услуг и реклама	1 697	1 727
Аэропортовые службы (обслуживание в порту)	3 899	3 779
Прочий персонал	1 742	1 609
ИТОГО:	15 500	14 319

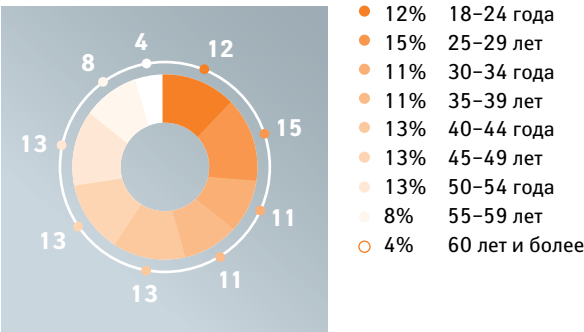
* Сведения даны с учетом командно-руководящего и летно-инструкторского состава.

СТРУКТУРА ПЕРСОНАЛА ПО КАТЕГОРИЯМ (ЧЕЛОВЕК)



Средний возраст персонала авиакомпании в 2011 году составил 39,9 года, снизившись в сравнении с показателями 2009–2010 годов (41,5 года и 40,7 года соответственно), что свидетельствует о продолжающейся тенденции омоложения персонала.

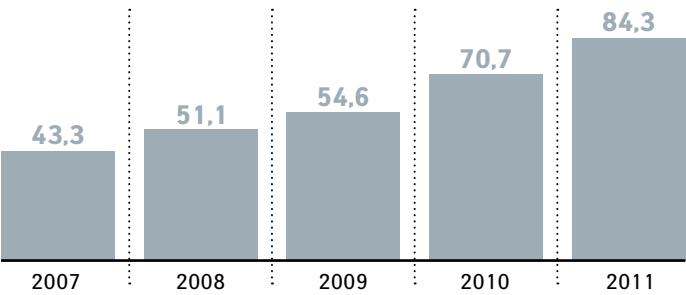
СТРУКТУРА ПЕРСОНАЛА ПО ВОЗРАСТНОМУ СОСТАВУ (%)



В 2011 году среднемесячная заработная плата в Аэрофлоте составила 84,3 тыс. рублей, что на 19,2% выше, чем в 2010 году. Рост средней заработной платы вызван:

- увеличением налета часов на 20,6%;
- введением нового Положения об оплате труда летного состава и бортпроводников;
- переводом специалистов административно-управленческих подразделений на новую систему оплаты труда на основе ключевых показателей эффективности (КПЭ);
- повышением в IV квартале 2010 года заработной платы работникам, оплата труда которых производится по тарифной системе.

ДИНАМИКА СРЕДНЕЙ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ (ТЫС. РУБ.)



В отчетном периоде указами Президента Российской Федерации 7 работников ОАО «Аэрофлот» награждены государственными наградами; в соответствии с приказами Минтранса России 34 работникам вручены ведомственные награды.

ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПЕРЕПОДГОТОВКА И ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ

В 2011 ГОДУ В АЭРОФЛОТЕ ОРГАНИЗОВАНО ОБУЧЕНИЕ ОКОЛО 20 ТЫСЯЧ СЛУШАТЕЛЕЙ ПО ПРОГРАММАМ ПОДГОТОВКИ, ПЕРЕПОДГОТОВКИ, ПОВЫШЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ И СЕРТИФИКАЦИИ.

В 2011 году в Аэрофлоте было проведено 962 учебных сбора; более 14 тысяч слушателей прошли обучение. Кроме того, были реализованы программы подготовки и переподготовки сотрудников в 29 образовательных учреждениях. Обучение шло по таким направлениям, как:

- переподготовка летного состава на другие типы воздушных судов.
- обязательная переподготовка работников производственного блока по программам обеспечения авиационной безопасности, авиационная метеорология, подготовка руководителей, обеспечивающих безопасность полетов, подготовка инженерно-технических работников, обеспечение деятельности по эксплуатации зданий и сооружений и др.;
- обязательная подготовка общей направленности (маркетинг и менеджмент, подготовка аудиторов по качеству, организация пассажирских и грузовых авиаперевозок, организация работы на воздушном транспорте, охрана труда, измерение физических факторов производства и окружающей среды, подготовка к работе в сбойных и кризисных ситуациях, управление деятельностью компании, иностранный язык и др.);
- обучение сотрудников по основным программам и направлениям обязательной плановой переподготовки и повышения квалификации (наземное обслуживание воздушных судов на перроне, курсы повышения квалификации бортпроводников на воздушных судах российского и иностранного производства, первоначальная

подготовка бортпроводников на самолеты типа Airbus A319/320/321, авиационная безопасность, правила перевозки опасных грузов, организация перевозок пассажиров и багажа воздушным транспортом, руководство подъездом (отъездом) спецмашин к воздушным судам, система управления безопасностью полетов, подготовка авиаспециалистов для производства погрузочно-разгрузочных работ, изучение эксплуатации каabinного оборудования самолетов Airbus A319/320/321 и др.);

- обучение руководителей и специалистов ОАО «Аэрофлот» в Академии гражданской защиты МЧС России по программе управления деятельностью компании в сбойной и кризисной ситуациях, а также группы сотрудников компании по программе психологической подготовки работников, непосредственно взаимодействующих с пассажирами и родственниками пассажиров в случае чрезвычайных ситуаций;
- обучение сотрудников работе во внедряемой в Аэрофлоте системе управления предприятием SAP ERP.

УЧЕБНО-ТРЕНАЖЕРНАЯ БАЗА АЭРОФЛОТА — ОДНА ИЗ ЛУЧШИХ В РОССИИ, СНГ И ЕВРОПЕ.

ОАО «Аэрофлот» обладает, по признанию российских и международных организаций гражданской авиации и авиационных специалистов, 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 Аэрофлота оснащен современными образцами отечественной и зарубежной тренажерной техники. За 2011 год на учебно-тренажерной базе Аэрофлота прошли подготовку 5 284 собственных экипажа и 215 экипажей сторонних авиакомпаний. Общий налет на всех типах тренажеров составил более 20 тыс. ч.

ОХРАНА ТРУДА

В Аэрофлоте создана эффективная система охраны труда. В компании проводится аттестация рабочих мест по условиям труда и сертификация работ по охране труда. По состоянию на конец 2011 года общее количество рабочих

мест в ОАО «Аэрофлот» составило 4 539 единиц; все рабочие места аттестованы.

По результатам работы комиссии по сертификации, 21 сентября 2011 года Аэрофлот получил сертификат соответствия организации работ по охране труда установленным государственным нормативным требованиям № 001 сроком действия до 21 сентября 2016 г. Кроме того, начиная с 2009 года в компании ежегодно проводится инспекционный контроль за сертифицированными работами по охране труда.

В ТЕЧЕНИЕ 2011 ГОДА В КОМПАНИИ ПРОВОДИЛАСЬ РАБОТА, НАПРАВЛЕННАЯ НА УЛУЧШЕНИЕ УСЛОВИЙ И ОХРАНЫ ТРУДА РАБОТНИКОВ ПРЕДПРИЯТИЯ.

В компании регулярно организуются, в соответствии с требованиями законодательства и организационными потребностями, инструктажи и обучение технике безопасности работников Общества. В различных подразделениях Группы на постоянной основе проводятся плановые комплексные проверки, в рабочем порядке проводятся мероприятия, направленные на улучшение условий труда работников всех подразделений компании.

Сотрудники компании организованно проходят медицинские осмотры. В 2011 году 422 работника наземных подразделений и 60 бортпроводников прошли медицинское обследование в Центре профпатологии в Москве; лиц с подозрением на профессиональные заболевания в указанном центре не было выявлено.

СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА АЭРОФЛОТА НАПРАВЛЕНА НА ПРИВЛЕЧЕНИЕ И УДЕРЖАНИЕ ПЕРСОНАЛА, СОЗДАНИЕ БЛАГОПРИЯТНЫХ УСЛОВИЙ ДЛЯ ЭФФЕКТИВНОЙ РАБОТЫ И ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО РОСТА СОТРУДНИКОВ.

Комплексное исследование, проведенное Аэрофлотом в 2011 году, показало, что около 70% сотрудников удовлетворены работой в компании.

Социальные льготы и гарантии работникам предоставляются на основании действующего коллективного договора. Льготы, предусмотренные социальными программами, являются частью компенсационного пакета. В 2011 году социальный пакет Аэрофлота включал следующие элементы:

- дополнительные социальные выплаты;
- медицинское обеспечение;
- страхование персонала;
- негосударственное пенсионное обеспечение;
- целевая жилищная программа для работников летного состава;
- оплата детских дошкольных учреждений;
- обеспечение служебным транспортом и автостоянками;
- организация общественного питания;
- общественно значимые и спортивные мероприятия;
- предоставление корпоративных авиабилетов.

Программы социального обеспечения в 2011 году охватывали несколько основных направлений.

- **Санаторно-курортное лечение и оздоровительный отдых работников и членов их семей.** В 2011 году в санаторно-курортных учреждениях прошли лечение 1 679 работников авиакомпании (в том числе 143 ребенка совместно прошли лечение с родителями по путевкам «Мать и дитя»). В период летних школьных каникул 416 детей работников отдохнули в детском санаторно-оздоровительном центре г. Анапа (санаторий «Вита»). Работники и члены их семей получили возможность пройти оздоровление в санаторно-курортных учреждениях средней полосы России, регионов с морским климатом на территории России (Краснодарский край), впервые — за пределами РФ (Израиль, Турция), а также в районе Кавказских Минеральных Вод и Крыма.

- **Программа добровольного медицинского страхования.** В соответствии с договором медицинского страхования с компанией РОСНО на оплату в 2011 году санаторно-курортного лечения работников и членов их семей (детей) было израсходовано 52,4 млн руб. В 2011 году санаторно-курортное лечение по программе ДМС прошли 1 095 человек (952 работника и 143 ребенка).

- **Программа предупреждения профтравматизма и профессиональных заболеваний.** В 2011 году санаторно-курортное лечение по программе предупреждения травматизма и профессиональных заболеваний прошли 584 работника авиакомпании.

- **Программа оздоровления детей работников авиакомпании.** Программа детского оздоровительного отдыха является неотъемлемой частью социального пакета, ее популярность среди сотрудников постоянно растет. В 2011 году оплата услуг детского оздоровительного санатория осуществлялась за счет средств добровольного медицинского страхования. В 2011 году на санаторно-оздоровительный отдых было направлено 416 детей сотрудников компании, что на 80% больше, чем в 2010 году.

- **Негосударственное пенсионное обеспечение.** В соответствии с утвержденным графиком, в 2011 году компания перечислила 68 169,15 тыс. руб. в фонд «Социальный партнер» в рамках программы НПО.

- **Улучшение жилищных условий членов летных экипажей ОАО «Аэрофлот».** В 2011 году была продолжена реализация жилищной программы с субсидированием процентных ставок банковских ипотечных кредитов для летного состава. Субсидирование процентной ставки кредита осуществляется в размере ставки рефинансирования ЦБ РФ на дату заключения кредитного договора. В 2011 году субсидии выплачивались 26 участникам программы, расходы составили 5,5 млн руб.

- **Служебный транспорт, автостоянки и другие льготы.** В 2011 году возросло количество рейсов служебных автобусов с 101 в день в 2010 году до 109 рейсов. В доставке персонала задействовано 28 автобусов. Служебным автотранспортом в 2011 году ежедневно пользовались более 2,7 тыс. работников.

- **Организация общественно значимых, праздничных и спортивных мероприятий.** Спортивные команды Аэрофлота приняли активное участие в следующих спортивных мероприятиях: в феврале — в чемпионате мира по лыжным гонкам среди ветеранов (Канада), в мае — в волейбольном турнире, посвященном 66-летию Победы, в международном турнире по хоккею в Гонконге, в XX чемпионате мира среди авиакомпаний (Прага), в Иссик-Кульских спортивных играх. В сентябре 2011 года в Лужниках (спортивный комплекс «Дружба») успешно прошел корпоративный спортивный праздник — «Первый волейбольный турнир ОАО «Аэрофлот». В турнире приняли участие восемь волейбольных команд, представленных пилотами и командирами ВС, инженерами и техниками, бортпроводниками, работниками коммерческого блока, а также менеджментом компании. Первое место заняла команда «Ветераны летного комплекса».

АВИАЦИОННАЯ ШКОЛА АЭРОФЛОТА

11 марта в офисном комплексе Аэрофлота в Мелькисарово состоялось открытие Авиационной школы Аэрофлота, созданной для профессиональной подготовки летного состава как самого Аэрофлота, так и всей авиационной отрасли страны: с 2013 года на базе школы будут проходить обучение экипажи других авиакомпаний России.

АВИАЦИОННАЯ ШКОЛА АЭРОФЛОТА ПОМОЖЕТ РЕШАТЬ КАДРОВЫЕ ЗАДАЧИ КАК САМОЙ КОМПАНИИ, ТАК И ДРУГИХ ПРЕДПРИЯТИЙ РОССИЙСКОЙ ОТРАСЛИ АВИАПЕРЕВОЗОК.

Авиационная школа Аэрофлота — негосударственное образовательное учреждение, созданное на базе партнерства государства и бизнеса. В школе будет организовано обучение по 120 авиационным специальностям на платной основе. Запланированный объем выпуска — 160 пилотов (80 экипажей) в год.

Курс обучения пилотов будет включать два этапа: обучение в течение полутора лет в Ульяновском высшем авиационном училище гражданской авиации (УВАУ) по специальности «летная эксплуатация летательных аппаратов» и шестимесячный курс в Авиационной школе Аэрофлота, благодаря которому пилоты смогут приобрести опыт работы на современных самолетах последних поколений.

Тренажерный комплекс Авиационной школы оборудован современными тренажерами:

- полнопилотажный FFS A320 Series 5000;
- Door Trainer (DT) A330 типы А и 1;
- процедурный MDT-2D 320/3309 (для подготовки инженерно-технического персонала);
- DT SSJ 100;
- DT A320/321;
- полнопилотажный FFS A320 Series 7000.

На 2012 год запланирована установка тренажеров FFS A330; FFS SSJ 100; DT B777.

В ближайшие годы также тренажерный комплекс планируется оснастить тренажерами FFS B-777; FFS B-737 NG; FFS B787; FFS A350.

На начальном этапе в школе будет осуществляться подготовка пилотов для самолетов Airbus A320, позднее будут открыты программы и для других типов судов, включая российский SSJ 100.

ЗАПЛАНИРОВАННЫЙ ОБЪЕМ ВЫПУСКА
ПИЛОТОВ

160 ЧЕЛОВЕК
(80 ЭКИПАЖЕЙ)
В ГОД

ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

ПРИРОДООХРАННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

В своей деятельности Аэрофлот руководствуется требованиями международных стандартов ИСО (ISO) 14000, экологической политики компании и Руководства по экологическому менеджменту от 30.01.10 № 17/И.

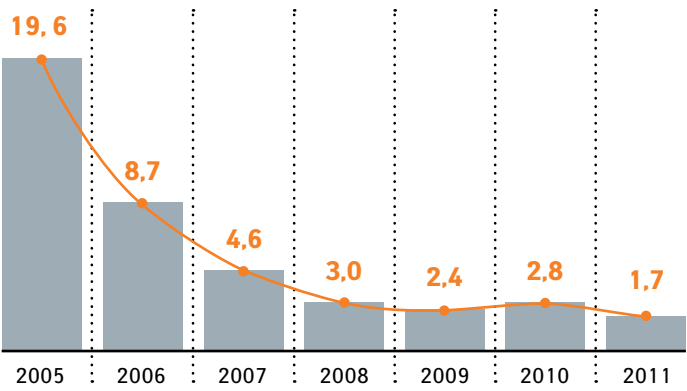
В 2011 ГОДУ АЭРОФЛОТ ПРОДОЛЖИЛ РАБОТУ, НАПРАВЛЕННУЮ НА ПОВЫШЕНИЕ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ И ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ, СНИЖЕНИЕ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ.

В 2011 году компания провела инвентаризацию источников выбросов вредных веществ в атмосферу; были разработаны и согласованы проекты предельно допустимых выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от стационарных источников выбросов для промышленной площадки в Шереметьево и офисного комплекса в Мелькисарово. В результате проведенных работ получены разрешения на выброс вредных (загрязняющих) веществ в атмосферный воздух сроком действия до 21.06.2016 и до 14.02.2016 соответственно.

В течение всего года проводился контроль качества сточных вод, а также контроль мест временного хранения отходов и их утилизации. В подразделениях компании выявлены преимущественно незначительные нарушения правил хранения отходов (несанкционированное складирование, неправильное размещение), которые оперативно устранялись.

В 2011 году был разработан и утвержден новый проект нормативов образования отходов и лимитов на их размещение для промышленной площадки в Шереметьево. Нормативы были утверждены сроком действия до 17.01.2016.

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ДИАГРАММА ПЛАТЕЖЕЙ ЗА НЕГАТИВНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ ОАО «АЭРОФЛОТ» ЗА 2005–2011 ГОДЫ. (МЛН РУБ.)



По договору с ЗАО «Промводоканал» в Аэрофлоте продолжились работы по сбору и утилизации остатков противообледенительной жидкости (ПОЖ) после обработки самолетов. В 2011 году было собрано 450 т отходов ПОЖ.

ПЛАТЕЖИ ЗА НЕГАТИВНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

Сумма ежеквартальных платежей Аэрофлота за негативное воздействие на окружающую среду (НВОС) в 2011 году составила 1,7 млн руб. С 2005 года объемы экологических платежей снижаются благодаря своевременному ежегодному подтверждению лимитов образования и размещения отходов производства и потребления и наличию действующей разрешительной экологической документации.



В 2010 году было отмечено некоторое увеличение платы в связи с увеличением объема производства и перевозок, увеличением объема образующегося бытового мусора. Но уже в 2011 году платы за НВОС были существенно снижены благодаря разработке нового проекта нормативов образования отходов и лимитов на их размещение для промышленной площадки в Шереметьево, а также исключению применения повышающего коэффициента (за сверхнормативное воздействие на окружающую среду) при расчете платы за негативное воздействие на окружающую среду.

ВКЛЮЧЕНИЕ В ЕВРОПЕЙСКУЮ СИСТЕМУ ТОРГОВЛИ КВОТАМИ НА ВЫБРОСЫ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ (CO₂)

В рамках выполнения Директивы ЕС № 2008/101/ЕС относительно включения авиации в Европейскую систему торговли квотами на выбросы парниковых газов (CO₂), в 2011 году в Аэрофлоте была проведена серия мероприятий, включая:

- сбор данных по выбросам парниковых газов и тонно-километрам;
- подготовку годового отчета по мониторингу выбросов CO₂ и тонно-километрам по рейсам в/из стран ЕС, выполненным в течение 2010 года;

- проведение аудита годового отчета ОАО «Аэрофлот» по мониторингу выбросов CO₂ и тонно-километрам по рейсам в/из стран ЕС, выполненным в 2010 году (аудит осуществлен независимой аудиторской компанией KPMG).

На март 2012 года запланирован очередной аудит годового отчета по мониторингу выбросов CO₂ по рейсам в/из стран ЕС, выполненным в 2011 году.

В 2012 ГОДУ АЭРОФЛОТ ПЛАНИРУЕТ ПРОВЕСТИ МАСШТАБНУЮ ПРОГРАММУ МЕРОПРИЯТИЙ В СФЕРЕ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ.

Программа мероприятий Аэрофлота на 2012 год включает разработку технических отчетов о неизменности производственных процессов, совершенствование системы учета накопления и утилизации отходов, совершенствование контроля за соблюдением допустимых выбросов загрязняющих веществ в атмосферу и в водные объекты, развитие системы экологического менеджмента на основе международных стандартов серии ИСО (ISO) 14000, разработку Положения о порядке применения добровольных механизмов экологической ответственности и другие направления деятельности.

СВЕДЕНИЯ О РАСХОДОВАНИИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ В 2011 ГОДУ

№ П/П	НАИМЕНОВАНИЕ	ФАКТИЧЕСКИЙ РАСХОД В НАТУРАЛЬНОМ ВЫРАЖЕНИИ	ФАКТИЧЕСКИЙ РАСХОД (ТЫС. РУБ., БЕЗ НДС)
1	АвиаГСМ	1 516 559 тонн	38 385 721,6
2	Тепловая энергия	40 774 Гкал	55 733,5
3	Электрическая энергия	26 205,03 тыс. кВт·ч	80 483,5
4	АвтоГСМ	6 277 481 л	136 197,2
5	Авиационные масла	253 168 л	103 839,4

БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОСТЬ И СОЦИАЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ

В СВОЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АЭРОФЛОТ ПРИДЕРЖИВАЕТСЯ ПРИНЦИПОВ КОРПОРАТИВНОГО ГРАЖДАНСТВА, ЕЖЕГОДНО РЕАЛИЗУЯ РЯД СОЦИАЛЬНО ОРИЕНТИРОВАННЫХ ПРОГРАММ.

ПОДДЕРЖКА СОЦИАЛЬНО НЕЗАЩИЩЕННЫХ ГРАЖДАН

Акция «Мили милосердия»

Аэрофлот на протяжении нескольких лет принимает участие в акции «Мили милосердия», целью которой является помощь тяжелобольным детям. 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 «Коммерсант», фонд «Линия жизни». Переведенные на счета фондов мили используются для организации перевозки детей, больных онкологическими, гематологическими заболеваниями, страдающих пороком сердца, заболеваниями нервной системы и опорно-двигательного аппарата, врожденной сосудистой патологией головного мозга, заболеваниями ДЦП. Всего в 2011 году на нужды благотворительных фондов было выписано 1207 билетов.

Акция «Поезд надежды»

В 2011 году Аэрофлот в пятый 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 2011 году Аэрофлот предоставил 38 бесплатных билетов для перелета участников проекта.

Акция «По местам боевой славы»

«По местам боевой славы» — традиционная акция в честь Дня Победы, проводимая Аэрофлотом ежегодно. В рамках акции ветераны Великой отечественной войны, узники фашистских концлагерей и блокадники получают возможность совершить бесплатные полеты в Европу и самые отдаленные российские города. В 2001 году Аэрофлот первым из российских перевозчиков ввел традицию предоставлять ветеранам ВОВ возможность бесплатного перелета на своих рейсах. В 2011 году в период проведения акции услугами Аэрофлота воспользовались 2560 ветеранов.

Поддержка общественных организаций

В 2011 году Аэрофлот оказал поддержку таким организациям, как фонд «Право матери» (негосударственная некоммерческая общественная организация, занимающаяся защитой прав родителей, чьи сыновья погибли в армии в мирное время на территории России и СНГ), негосударственная организация «Международный фонд развития медицинских, социальных, экологических и гуманитарных программ «Здоровье Отечества», детский фонд «Ромашка», иркутское региональное отделение международной организации инвалидов «Стеллариум», и многим другим.

Участие в программах социальных перевозок

В 2011 году Аэрофлот принял участие в правительственной программе социальных перевозок жителей Дальнего Востока. Льготные тарифы предоставлялись гражданам РФ в возрасте до 23 лет включительно и свыше 60 лет в салоне экономического класса из Москвы в города Дальнего Востока (Владивосток, Магадан, Петропавловск-Камчатский, Хабаровск, Южно-Сахалинск) и обратно. Кроме того, в 2011 году Аэрофлот осуществлял перевозку жителей Калининграда и Калининградской области на воздушной линии Москва — Калининград — Москва по специальному тарифу.

ПОДДЕРЖКА РОССИЙСКОГО СПОРТА

АЭРОФЛОТ РЕАЛИЗУЕТ КОМПЛЕКСНУЮ ПРОГРАММУ ПОДДЕРЖКИ РОССИЙСКОГО СПОРТА. КОМПАНИЯ ОКАЗЫВАЕТ СОДЕЙСТВИЕ В ОРГАНИЗАЦИИ КРУПНЕЙШИХ СОБЫТИЙ В ОБЛАСТИ МЕЖДУНАРОДНОГО СПОРТА И АКТИВНО ПООЩРЯЕТ РАЗВИТИЕ СОБСТВЕННЫХ СПОРТИВНЫХ КОМАНД.

На постоянной основе Аэрофлот оказывает поддержку профессиональному футбольному клубу ЦСКА, Российской шахматной федерации и ряду других спортивных и социальных проектов. В феврале 2011 года в одиннадцатый раз прошел традиционный шахматный турнир Aeroflot Open. Аэрофлот является генеральным перевозчиком участников и выделяет средства на призовой фонд.

Аэрофлот стал официальным перевозчиком олимпийской команды России в рамках Игр XXX Олимпиады 2012 года в Лондоне. В рамках подготовки к предстоящей в 2014 году зимней Олимпиады в Сочи Аэрофлот развивает партнерство с АНО «Организационный комитет XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в г. Сочи».

БОЛЬШИЕ ВОЗМОЖНОСТИ

14,2 МЛН
ПАССАЖИРОВ

В 2011 ГОДУ УСЛУГАМИ
АЭРОФЛОТА ВОСПОЛЬЗОВАЛОСЬ
РЕКОРДНОЕ КОЛИЧЕСТВО
ПАССАЖИРОВ — **14,2** МЛН ЧЕЛОВЕК

созданы для полёта

ЛЕБЕДЬ

У этой птицы — самое большое количество перьев, которое может достигать 25 000 штук.

5

КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ И ЦЕННЫЕ БУМАГИ

5.1	Принципы и структура корпоративного управления	93
5.1.1	Собрания акционеров	94
5.1.2	Совет директоров	96
5.1.3	Комитеты Совета директоров	102
5.1.4	Правление	105
5.1.5	Контроль финансово-экономической деятельности	112
5.1.6	Корпоративное управление в рамках Группы «Аэрофлот»	114
5.1.7	Раскрытие информации	115
5.2	Уставный капитал	116
5.3	Отчет о выплате дивидендов	118
5.4	Ценные бумаги	119

ПРИНЦИПЫ И СТРУКТУРА КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ

Принципы и структура корпоративного управления Аэрофлота нацелены на повышение акционерной стоимости компании и снижение сопутствующих рисков путем учета потребностей всех заинтересованных сторон: акционеров, менеджмента, работников, потребителей, контрагентов и всего Общества в целом. Компания осознанно принимает на себя обязательства по выполнению повышенных требований, соответствующих лучшей мировой практике корпоративного управления и закрепленных в Кодексе корпоративного поведения Аэрофлота.

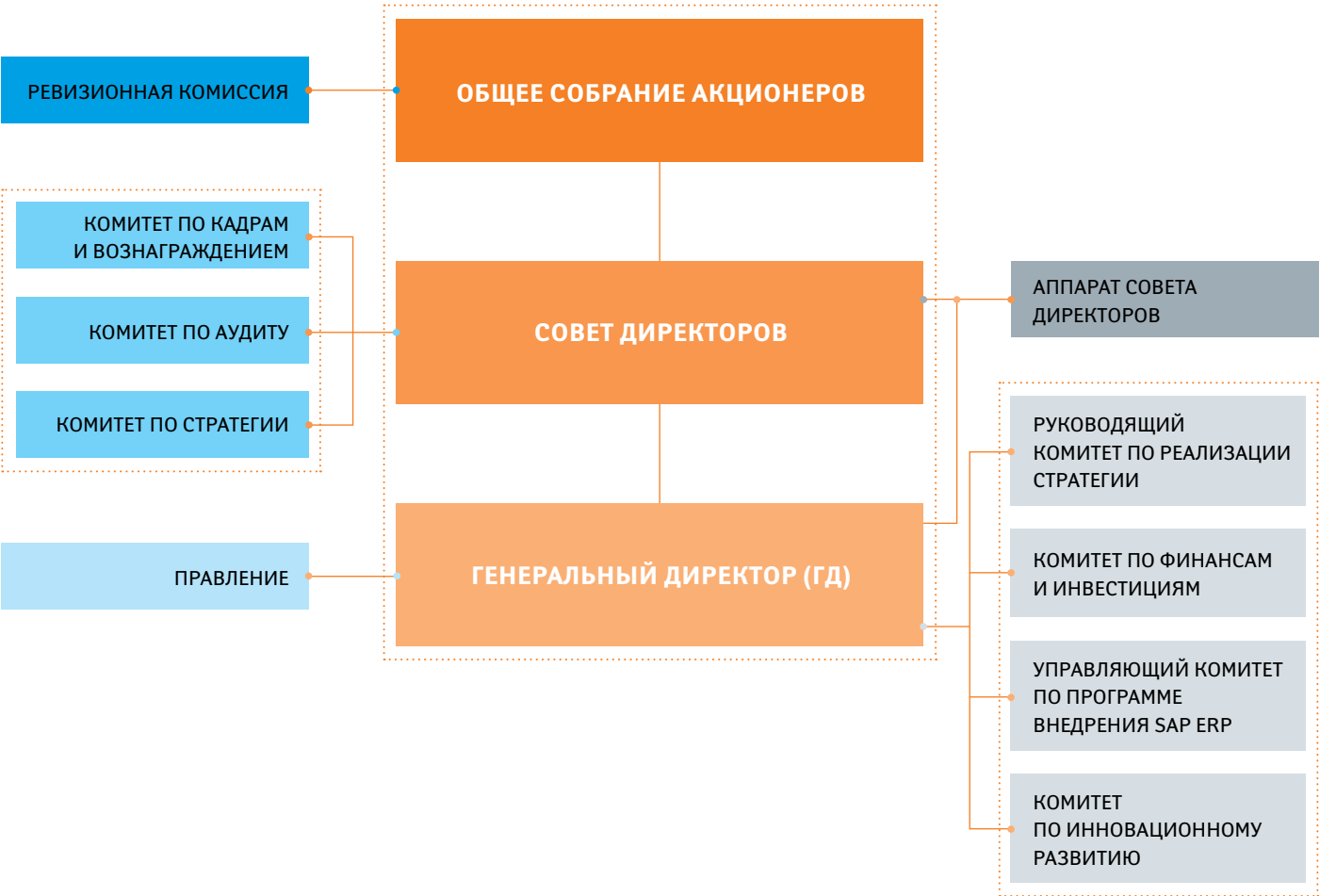
АЭРОФЛОТ ПРИДЕРЖИВАЕТСЯ ПРИНЦИПОВ РАВНОГО ОТНОШЕНИЯ КО ВСЕМ АКЦИОНЕРАМ, ВЗАИМНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВСЕХ СТОРОН, НЕДОПУЩЕНИЯ УДОВЛЕТВОРЕНИЯ ИНТЕРЕСОВ ОДНИХ АКЦИОНЕРОВ ЗА СЧЕТ ДРУГИХ.

Система корпоративного управления Аэрофлота закреплена во внутренних документах Общества, включая Устав ОАО «Аэрофлот», Положение об общем собрании акционеров, Положение о совете директоров, Положение о правлении. В 2011 году указанные документы были обновлены в соответствии с современными требованиями законодательства. Основным рамочным документом, описывающим структуру и принципы корпоративного управления Компании, является Кодекс корпоративного поведения ОАО «Аэрофлот», который базируется на рекомендациях, представленных в Принципах корпоративного управления ОЭСР и в Кодексе корпоративного поведения ФКЦБ РФ (информация о соблюдении положений Кодекса ФКЦБ РФ представлена в Приложении 2).

В ОТЧЕТНОМ ПЕРИОДЕ РАБОТОЙ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ РУКОВОДИЛ НЕЗАВИСИМЫЙ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА — К. Г. АНДРОСОВ.

В соответствии с Федеральным законом «Об акционерных обществах» и Уставом Общества высшим органом управления ОАО «Аэрофлот» является Общее собрание акционеров. Общее руководство деятельностью Общества осуществляет Совет директоров. Исполнительные органы — генеральный директор и правление — осуществляют руководство текущей деятельностью Общества. Органом контроля за финансово-хозяйственной деятельностью является ревизионная комиссия, подотчетная исключительно Общему собранию акционеров. Дополнительная информация и тексты внутренних регулирующих положений доступны на корпоративном сайте: www.aeroflot.ru.

ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ И КОНТРОЛЯ



СОБРАНИЯ АКЦИОНЕРОВ

Общее собрание акционеров является высшим органом управления Общества. Компетенция общего собрания акционеров определена Уставом в соответствии с Федеральным законом «Об акционерных обществах». Акционеры Общества участвуют в управлении путем принятия решений на общих собраниях акционеров. Порядок созыва и проведения общего собрания акционеров

установлен Уставом и Положением об общем собрании акционеров ОАО «Аэрофлот». Годовое общее собрание акционеров проводится не позднее чем через шесть месяцев после окончания финансового года, проводимые помимо годового общие собрания акционеров являются внеочередными. В отчетном году состоялось два общих собрания акционеров: годовое и внеочередное.

Годовым собранием акционеров 29 июня 2011 года были утверждены (протокол № 30 от 4 июля 2011) следующие документы:

1. Годовой отчет ОАО «Аэрофлот» за 2010 год.
2. Годовая бухгалтерская отчетность, в том числе отчет о прибылях и убытках (счет прибылей и убытков) ОАО «Аэрофлот» по результатам 2010 финансового года.
3. Распределение прибыли по результатам 2010 финансового года, включая выплату дивидендов.
4. Новые составы совета директоров и ревизионной комиссии.
5. Аудитор Общества на 2011 год — аудиторская фирма ЗАО «БДО».
6. Новые редакции внутренних документов Общества: Устав, Положение об общем собрании акционеров, Положение о совете директоров, Положение о правлении.
7. Выплата вознаграждения предыдущему составу совета директоров.
8. Сделки, в совершении которых имеется заинтересованность, между
9. ОАО «Аэрофлот» и его дочерними и зависимыми обществами, которые могут быть совершены в будущем в процессе осуществления ОАО «Аэрофлот» его обычной хозяйственной деятельности (ОАО «Донавиа», ЗАО «Нордавиа — региональные авиалинии», ЗАО «Аэроферст», ЗАО «ТЗК-Шереметьево», ЗАО «Шеротель», ЗАО «Джеталлианс Восток», ЗАО «АэроМАШ — Авиационная Безопасность», ОАО «Терминал», ЗАО «Аэромар», ОАО «Аэропорт Москва», НОУ «Авиационная школа Аэрофлота»), а также с ОАО «Авиакомпания «Россия», ОАО «Кавминводоавиавиа», ОАО «Авиакомпания «Сахалинские Авиатрассы», ОАО «Саратовские авиалинии», ОАО «Оренбургские авиалинии», ОАО «Владивосток Авиа», ОАО «ВЭБ-Лизинг».

Во исполнение поручения Президента Российской Федерации о представлении кандидатур независимых директоров или профессиональных поверенных для замещения чиновников в составах совета директоров компаний с государственным участием, 29 июня 2011 года состоялось внеочередное общее собрание акционеров ОАО «Аэрофлот», на котором были утверждены (протокол № 31 от 4 июля 2011 года):

1. Досрочное прекращение полномочий членов Совета директоров, избранных на годовом общем собрании акционеров 29 июня 2011 года.
2. Новый состав Совета директоров.

СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ

Совет директоров осуществляет общее руководство деятельностью компании в пределах своей компетенции. 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.

Члены Совета директоров избираются общим собранием акционеров на срок до следующего годового общего собрания акционеров. Правом выдвинуть кандидатов в Совет директоров обладает акционер, являющийся владельцем не менее 2% голосующих акций Общества. Выдвижение кандидатов в Совет директоров должно состояться в течение 50 дней после окончания финансового года. По решению общего собрания акционеров полномочия всех членов совета директоров Общества могут быть прекращены досрочно.

КОЛИЧЕСТВЕННЫЙ СОСТАВ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ — 11 ЧЕЛОВЕК.

СОСТАВ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ

№	ДО ГОДОВОГО СОБРАНИЯ АКЦИОНЕРОВ	ИЗБРАННЫЙ ГОДОВЫМ СОБРАНИЕМ АКЦИОНЕРОВ	ИЗБРАННЫЙ ВНЕОЧЕРЕДНЫМ СОБРАНИЕМ АКЦИОНЕРОВ*	
			ЧЛЕН СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ	ГОД ПЕРВОГО ИЗБРАНИЯ В СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ
1	Алексашенко С. В.	Алексашенко С. В.	Алексашенко С. В.	2008
2	Андросов К. Г.	Андросов К. Г.	Андросов К. Г.	2008
3	Антонов В. Н.	Дмитриев В. А.	Дмитриев В. А.	2008
4	Дмитриев В. А.	Канищев А. А.	Душатын Л. А.	2003
5	Душатын Л. А.	Левитин И. Е.	Лёвин К. Ю.	2010
6	Левитин И. Е.	Лёвин К. Ю.	Никитин Г. С.	2006
7	Лёвин К. Ю.	Никитин Г. С.	Савельев В. Г.	2009
8	Никитин Г. С.	Савельев В. Г.	Сапрыкин Д. П.	2011
9	Савельев В. Г.	Сапрыкин Д. П.	Столяров А. В.	2009
10	Столяров А. В.	Столяров А. В.	Тихонов А. В.	2011
11	Теплухин П. М.	Чемезов С. В.	Чемезов С. В.	2011

* Действующий на 31 декабря 2011 года состав.



АНДРОСОВ
Кирилл
Геннадьевич

Независимый директор
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 инвестиционного фонда «Альтера Капитал».
Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.



АЛЕКСАШЕНКО
Сергей
Владимирович

Независимый директор

Родился в 1959 году.
Окончил экономический факультет Московского государственного университета им. М. В. Ломоносова. Кандидат экономических наук.
С 2006 по 2008 год — управляющий директор банка Merrill Lynch, председатель банка Merrill Lynch.
С 2008 года по н. в. — директор по макроэкономическим исследованиям Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики».
Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,0002%.



ДМИТРИЕВ
Владимир
Александрович

Родился в 1953 году.
Окончил Московский финансовый институт по специальности «международные экономические отношения». Доктор экономических наук.
С 2006 по 2007 год — председатель Внешэкономбанка СССР.
С 2007 года по н. в. — председатель государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности» (Внешэкономбанк).
Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.



**ДУШАТИН
Леонид
Алексеевич**

Независимый директор

Родился в 1960 году.
Окончил Московский финансовый институт по специальности «международные валютно-кредитные отношения».
С 2006 по 2009 год — первый заместитель генерального директора ЗАО «Национальная резервная корпорация».
С 2009 года по н. в. — заместитель генерального директора ЗАО «Национальная резервная корпорация».
Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.



**САВЕЛЬЕВ
Виталий
Геннадьевич**

Родился в 1954 году.
Окончил Ленинградский политехнический институт по специальности «строительные и дорожные машины и оборудование» и Ленинградский инженерно-экономический институт им. Пальмиро Тольятти по специальности «строительство».
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» ФК «Система».
С 2009 года по н. в. — генеральный директор ОАО «Аэрофлот», председатель правления ОАО «Аэрофлот».
В 2011 году стал обладателем премии «Аристос-2011» в главной номинации — «Высший руководитель».
Приобрел акции ОАО «Аэрофлот» в количестве 10 (десяти) штук, или 0,0000009% от уставного капитала. Дата совершения сделки — 25.04.2011.



**ЛЁВИН
Кирилл
Юрьевич**

Независимый директор

Родился в 1968 году.
Окончил Московский авиационный институт по специальности «управление научными исследованиями и проектированием».
С 2006 по 2007 год — заместитель председателя правления АБ «Газпромбанк» (ОАО).
С 2008 по 2009 год — президент ООО «УК «Управление инвестициями».
С 2009 по 2010 год — вице-президент, директор департамента корпоративного бизнеса ОАО «Сбербанк России».
С 2011 года по н. в. — заместитель председателя правления Россельхозбанка.
Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.



**САПРЫКИН
Дмитрий
Петрович**

Родился в 1974 году.
Окончил Московскую государственную юридическую академию по специальности «юриспруденция» и Cornell Law School, квалификация «мастер права» (LL.M) 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 года по н. в. — заместитель генерального директора по правовым и имущественным вопросам.
Приобрел акции ОАО «Аэрофлот» в количестве 489 344 (четыреста восемьдесят девять тысяч триста сорок четыре) штук, или 0,044% от уставного капитала. Дата совершения сделки — 02.09.2011.



**НИКИТИН
Глеб
Сергеевич**

Родился в 1977 году.
Окончил Санкт-Петербургский государственный университет экономики и финансов по специальности «финансы и кредит» и Санкт-Петербургский государственный университет по специальности «юриспруденция».
С 2006 по 2007 год — начальник управления Федерального агентства по управлению государственным имуществом.
С 2008 года по н. в. — заместитель руководителя Федерального агентства по управлению государственным имуществом.
Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.



СТОЛЯРОВ
Андрей
Викторович

Родился в 1970 году.
Окончил Московский государственный педагогический университет им. В. И. Ленина по специальности «математика», а также Московский государственный авиационный институт по специальности «менеджмент».
С 2006 по 2007 год — финансовый директор ЗАО «ЮниКредит Атон».
С 2007 по 2010 год — заместитель генерального директора ЗАО «ЮниКредит Секьюритиз».
С 2010 года по н. в. — советник вице-президента ЗАО «Интеко» по экономике и финансам.
Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.



ТИХОНОВ
Александр
Васильевич

Родился в 1957 году.
Окончил Киевское высшее военно-морское политическое училище по специальности «военно-политическая».
С 2006 по 2009 год — директор департамента структурного реформирования Министерства транспорта Российской Федерации.
С 2009 года по н. в. — директор департамента имущественных отношений и территориального планирования Министерства транспорта Российской Федерации.
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.

ОТЧЕТ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ

В отчетном году состоялось 15 заседаний Совета директоров Общества, в том числе пять в форме заочного голосования, на которых в общем было рассмотрено 125 вопросов и принято более 320 решений, относящихся к компетенции Совета.

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

- обеспечение безопасности полетов и их регулярности;
- определение приоритетных направлений деятельности, в том числе формирование стратегии развития парка воздушных судов и сети маршрутов Группы «Аэрофлот»;
- развитие парка воздушных судов путем его пополнения за счет приобретения (на условиях лизинга) топливэффективных самолетов, а также ввода в эксплуатацию нового типа воздушных судов SSJ 100;
- передача ОАО «Аэрофлот» от ГК «Ростехнологии» принадлежащих корпорации активов пяти авиапредприятий и формирование Группы «Аэрофлот» с единой системой корпоративного управления;
- улучшение обслуживания пассажиров в аэропортах и на бортах воздушных судов, увеличение числа и улучшение качества предоставляемых услуг с использованием новейших информационных технологий;
- совершенствование форм и методов производственной, финансово-экономической и коммерческой деятельности путем их модернизации и внедрения прогрессивных технологий и опыта ведущих авиакомпаний мира;
- разработка и совершенствование плана работ по модернизации и инновационному (технологическому) развитию, направленному на значительное улучшение основных показателей и повышение эффективности производственных процессов, а также на повышение конкурентоспособности Компании на российском и международном рынках авиаперевозок;
- повышение эффективности работы филиалов и представительств Компании на территории Российской Федерации и за рубежом;
- совершенствование и развитие информационных технологий;
- совершенствование технологий информационного взаимодействия Компании с федеральными органами исполнительной власти Российской Федерации путем размещения сведений об Обществе в личном кабинете на межведомственном портале по управлению государственной собственностью в сети Интернет;
- обеспечение информационной открытости закупочной деятельности Общества;
- активное сотрудничество с партнерами по альянсу SkyTeam — российскими и иностранными авиакомпаниями, использование участия в альянсе для развития сети маршрутов и повышения коммерческой эффективности международных авиаперевозок;
- повышение эффективности деятельности предприятий, созданных с участием Общества, а также оптимизация структуры непрофильных активов, направленная на исключение необоснованных расходов и увеличение инвестиционных доходов;
- обеспечение эффективной работы Негосударственного образовательного учреждения «Авиационная школа Аэрофлота», совместная разработка форм сотрудничества с авиационными училищами с целью совершенствования методической и учебной базы подготовки летного состава к выполнению полетов на современных типах воздушных судов;
- разработка новых и совершенствование действующих внутрикорпоративных документов Компании.

Во исполнение поручения Правительства Российской Федерации по созданию национального перевозчика на базе ОАО «Аэрофлот» 15 ноября 2011 года состоялась передача ООО «Аэрофлот-Финанс» (дочернее общество ОАО «Аэрофлот») авиационных активов, принадлежавших Государственной корпорации «Ростехнологии», в обмен на акции ОАО «Аэрофлот».

В обмен на 3,55% акций ОАО «Аэрофлот» ООО «Аэрофлот-Финанс» получило находившиеся ранее в собственности Государственной корпорации «Ростехнологии»:

- 52,156% акций ОАО «Владивосток Авиа»;
- 51% акций ОАО «Саратовские авиалинии»;
- 100% акций ОАО «Авиакомпания «Сахалинские Авиатрассы»;
- 75% минус одна акция ОАО «Авиакомпания «Россия»;
- 100% акций ОАО «Оренбургские авиалинии».

Программа инновационного развития ОАО «Аэрофлот» одобрена решением Совета директоров (от 24.06.2011 протокол № 16) — в соответствии с поручением Президента Российской Федерации об утверждении программ инновационного развития. В рамках Программы инновационного развития Аэрофлота Советом директоров утвержден план финансирования НИОКР ОАО «Аэрофлот» на 2012 год.

Порядок формирования и выплаты вознаграждения членам Совета директоров Общества установлен Положением о порядке вознаграждения и компенсации расходов членов Совета директоров ОАО «Аэрофлот», разработанным в соответствии с Федеральным законом «Об акционерных обществах», иными правовыми актами Российской Федерации и внутренними документами Общества и одобренным Советом директоров Общества 24 декабря 2008 года с изменениями и дополнениями, внесенными 10 октября 2011 года.

Основным критерием определения размера вознаграждения является активное участие членов Совета директоров Общества в работе Совета директоров и его комитетов. На годовом общем собрании акционеров ОАО «Аэрофлот» 29 июня 2011 года было принято решение выплатить членам Совета директоров Общества, не являющимся государственными служащими, вознаграждение по итогам 2010 года на общую сумму 6 830 тыс. рублей; выплачено — 6 510 тыс. рублей.

КОМИТЕТЫ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ

При Совете директоров сформированы три специализированных комитета: по аудиту, по стратегии, а также по кадрам и вознаграждениям. Комитеты функционируют в соответствии с положениями о комитетах, тексты положений доступны на сайте авиакомпании.

В 2011 году было проведено 16 заседаний комитетов, на которых рассмотрены вопросы деятельности ОАО «Аэрофлот» и подготовлены детальные рекомендации Совету директоров Общества. Данный процесс предварительного рассмотрения специализированных вопросов на комитетах способствует принятию Советом директоров взвешенных, объективных решений по вопросам производственной, финансово-экономической и коммерческой деятельности, стратегии развития, совершенствования организационной структуры авиакомпании и методов управления ее деятельностью.

СОСТАВ КОМИТЕТА ПО АУДИТУ:

УТВЕРЖДЕННЫЙ РЕШЕНИЕМ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ
5 ИЮЛЯ 2010 ГОДА (ПРОТОКОЛ № 1)

- Душатин Л. А. — председатель
- Алексашенко С. В.
- Столяров А. В.

УТВЕРЖДЕННЫЙ РЕШЕНИЕМ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ
13 ИЮЛЯ 2011 ГОДА (ПРОТОКОЛ № 1)

- Душатин Л. А. — председатель
- Алексашенко С. В.
- Столяров А. В.

В 2011 году было проведено девять заседаний комитета. В отчетном году комитет по аудиту представлял Совету директоров и правлению Общества рекомендации, направленные на обеспечение эффективного управления и контроля в области финансово-хозяйственной деятельности Общества, а также рекомендации по вопросам, касающимся финансовых, коммерческих и иных рисков, связанных со сделками и операциями дочерних обществ, организации учета, финансового планирования и бюджетирования.

Также комитет по аудиту осуществлял выборочные проверки организации и применения процедур внутреннего контроля, в том числе операций, относящихся к выполнению плана, отдельных крупных проектов, и, кроме того, участвовал в процедуре конкурсного отбора аудиторской организации. На основании имеющейся в распоряжении комитета по аудиту и его членов информации фактов мошенничества, коррупции, нарушений положения об аффилированности со стороны менеджмента или членов Совета директоров в течение отчетного периода не выявлено.

Комитет по аудиту рассмотрел годовой отчет об итогах финансово-хозяйственной деятельности Общества за 2011 год в составе бухгалтерского баланса на 31 декабря 2011 года, отчета о прибылях и убытках и приложений к бухгалтерскому балансу, а также заключения аудитора и ревизионной комиссии, представленных в составе годовой отчетности за 2011 год, и рекомендует Совету директоров и годовому собранию акционеров утвердить представленные Обществом результаты финансовой деятельности за 2011 год.

СОСТАВ КОМИТЕТА ПО КАДРАМ
И ВОЗНАГРАЖДЕНИЯМ:

УТВЕРЖДЕННЫЙ РЕШЕНИЕМ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ
5 ИЮЛЯ 2010 ГОДА (ПРОТОКОЛ № 1)

- Андросов К. Г. — председатель
- Лёвин К. Ю.
- Никитин Г. С.
- Душатин Л. А.

УТВЕРЖДЕННЫЙ РЕШЕНИЕМ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ
13 ИЮЛЯ 2011 ГОДА (ПРОТОКОЛ № 1)

- Лёвин К. Ю. — председатель
- Душатин Л. А.
- Никитин Г. С.

Комитет разрабатывает для рассмотрения Советом директоров рекомендации и предложения по вопросам организационной структуры ОАО «Аэрофлот», основным принципам кадровой политики, критериям подбора и оценки лиц, назначаемых в органы управления Общества, определения размера их вознаграждений, а также по методике построения системы оплаты труда работников Общества.

В отчетном году состоялось два заседания комитета, на которых рассматривались вопросы в области вознаграждения и компенсации расходов членов Совета директоров.

СОСТАВ КОМИТЕТА ПО СТРАТЕГИИ:

УТВЕРЖДЕННЫЙ РЕШЕНИЕМ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ 5 ИЮЛЯ 2010 ГОДА (ПРОТОКОЛ № 1)	
Алексашенко С. В. — председатель	
Душатин Л. А.	
Лёвин К. Ю.	
Теплухин П. М.	
Брычев В. В. — начальник отдела Росимущества	
Петрова С. А. — советник министра транспорта Российской Федерации	
Тихонов А. В. — директор департамента Министерства транспорта Российской Федерации	
Калмыков А. Ю. — заместитель генерального директора по коммерции ОАО «Аэрофлот»	
Курмашов Ш. Р. — заместитель генерального директора по финансам и инвестициям ОАО «Аэрофлот»	
Сапрыкин Д. П. — заместитель генерального директора по правовым и имущественным вопросам ОАО «Аэрофлот»	
УТВЕРЖДЕННЫЙ РЕШЕНИЕМ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ 13 ИЮЛЯ 2011 ГОДА (ПРОТОКОЛ № 1), А ТАКЖЕ С ИЗМЕНЕНИЯМИ ОТ 1 СЕНТЯБРЯ 2011 ГОДА (ПРОТОКОЛ № 3) И ОТ 10 ОКТЯБРЯ 2011 ГОДА (ПРОТОКОЛ № 4)	
Алексашенко С. В. — председатель	
Душатин Л. А.	
Лёвин К. Ю.	
Никитин Г. С.	
Сапрыкин Д. П.	
Тихонов А. В.	
Чемезов С. В.	
Петрова С. А. — советник министра транспорта Российской Федерации	
Калмыков А. Ю. — первый заместитель генерального директора по операционной и коммерческой деятельности ОАО «Аэрофлот»	
Курмашов Ш. Р. — заместитель генерального директора по финансам и инвестициям ОАО «Аэрофлот»	
Каллегари Джорджио — заместитель генерального директора ОАО «Аэрофлот» по стратегии и альянсам	
Нилов М. Ю. — директор департамента корпоративной стратегии ОАО «Аэрофлот»	

Работа комитета по стратегии направлена на повышение эффективности деятельности Аэрофлота и разработку стратегии долгосрочного развития. Комитет по стратегии — консультативно-совещательный орган, созданный для глубокой проработки вопросов, выносимых на заседания Совета директоров, и, в случае необходимости, предварительного обсуждения стратегических инициатив. Работа комитета осуществляется в соответствии с решениями Совета директоров и планом его работы, основным на плане работы Совета директоров.

В 2011 году комитет собирался семь раз и рассмотрел 20 вопросов, связанных с реализацией стратегии Группы «Аэрофлот», сделками по приобретению и аренде воздушных судов, интеграцией авиакомпаний ГК «Ростехнологии», внедрением SAP ERP, участием авиакомпании в альянсе SkyTeam, мерами по повышению ликвидности депозитарных расписок Аэрофлота.

ПРАВЛЕНИЕ

Руководство текущей деятельностью Общества осуществляют единоличный и коллегиальный исполнительные органы — генеральный директор и правление. Генеральный директор одновременно является председателем правления. Права и обязанности генерального директора и правления по осуществлению руководства текущей деятельностью Общества определяются Федеральным законом «Об акционерных обществах», Уставом и Положением о правлении.

Образование правления Общества и досрочное прекращение его полномочий осуществляются по решению Совета директоров. Правление Общества состоит из 14 членов. Совет директоров вправе в любое время изменить количественный и персональный состав правления, а также досрочно прекратить полномочия генерального директора. Генеральный директор и правление организуют выполнение решений общего собрания акционеров и Совета директоров.

В 2011 году состоялось 21 заседание правления ОАО «Аэрофлот», из них 17 очных и 4 заочных. Основные вопросы, выносимые на рассмотрение на заседаниях правления, касались следующих тем:

- основные направления стратегии ОАО «Аэрофлот»;
- безопасность полетов;
- развитие парка воздушных судов и сети маршрутов;
- управление дочерними компаниями и присоединяемыми;
- инновационные технологии, развитие Интернета на борту, продаж авиаперевозок;
- о стратегии повышения капитализации и ликвидности акций ОАО «Аэрофлот»;
- о создании Ситуационного центра Аэрофлота;
- организация материально-технического снабжения ОАО «Аэрофлот»;
- коммерческая деятельность;
- благотворительность и социальная ответственность.

В целях подготовки рекомендаций и предложений, направленных на повышение эффективности деятельности Компании, при правлении на постоянной основе функционируют четыре комитета:

- руководящий комитет по реализации стратегии;
- комитет по финансам и инвестициям;
- управляющий комитет по программе внедрения SAP ERP;
- комитет по инновационному развитию.

СОСТАВ ПРАВЛЕНИЯ

ПО СОСТОЯНИЮ НА 31 ДЕКАБРЯ 2011 ГОДА В ПРАВЛЕНИЕ ВХОДИЛИ 14 ЧЕЛОВЕК:



САВЕЛЬЕВ
Виталий
Геннадьевич

Генеральный директор
ОАО «Аэрофлот»

Родился в 1954 году.
Окончил Ленинградский политехнический институт по специальности «строительные и дорожные машины и оборудование» и Ленинградский инженерно-экономический институт им. Пальмиро Тольятти по специальности «строительство».
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» ФК «Система».
С 2009 года по н. в. — генеральный директор ОАО «Аэрофлот», председатель правления ОАО «Аэрофлот».
В 2011 году стал обладателем премии «Аристос-2011» в главной номинации — «Высший руководитель».
Приобрел акции ОАО «Аэрофлот» в количестве 10 (десяти) штук, или 0,0000009% от уставного капитала. Дата совершения сделки — 25.04.2011.



АНТОНОВ
Владимир
Николаевич

Родился в 1953 году.
Окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «электрификация железнодорожного транспорта».
С 1995 года по н. в. — заместитель генерального директора по экономической и авиационной безопасности, 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, первый заместитель генерального директора по авиационной безопасности.
Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,000425%.



АВИЛОВ
Василий
Николаевич

Родился в 1954 году.
Окончил Высшее военно-морское инженерное училище им. Ф. Э. Дзержинского по специальности «специальные энергетические установки».
С 1997 года по н. в. — руководитель администрации ОАО «Аэрофлот», директор департамента управления делами, заместитель генерального директора — исполнительный директор.
Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,0000002%.



БОГДАНОВ
Кирилл
Игоревич

Родился в 1963 году.
Окончил Ленинградский политехнический институт им. Калинина по специальности «автоматика и телемеханика».
С 2004 по 2007 год — исполнительный директор ЗАО «Рамакс Интернешнл».
С 2007 по 2009 год — директор департамента развития и контроля бизнес-единицы «Телекоммуникационные активы» ОАО «Акционерная финансовая корпорация «Система».
С 2009 года по н. в. — заместитель директора департамента информационных технологий, советник генерального директора, заместитель генерального директора по информационным технологиям.
Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.



БУШЛАНОВ
Константин
Михайлович

Родился в 1951 году.
Окончил Московский авиационный институт им. С. Орджоникидзе по специальности «радиоэлектронные устройства».
С 1991 года по н. в. — эксперт, начальник протокольного отдела, заместитель начальника протокольного отдела, представитель Аэрофлота в Вене (Австрия), генеральный представитель Аэрофлота в Австрии, начальник отдела, заместитель начальника управления — начальник отдела загранпредставительств, начальник управления персонала, заместитель генерального директора по работе с персоналом.
Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,002528%.



**ГАЛКИН
Дмитрий
Юрьевич**

Родился в 1963 году.
Окончил Московский институт управления им. С. Орджоникидзе по специальности «организация управления на автомобильном транспорте».
С 1988 года по н. в. — менеджер, заместитель начальника службы, начальник службы внутреннего аудита, директор департамента внутреннего аудита.
Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,000003%.



**КАЛМЫКОВ
Андрей
Юрьевич**

Родился в 1973 году.
Окончил Московский государственный институт радиотехники, электроники и автоматики по специальности «электронные приборы и установки».
С 2006 по 2007 год — коммерческий директор, генеральный директор ООО «СанЭкспрессТрэвел».
С 2007 по 2008 год — генеральный директор ООО «Санрайз эссет менеджмент».
С 2008 по 2010 год — помощник министра транспорта Российской Федерации.
С 2010 года по н. в. — заместитель генерального директора по коммерции, заместитель генерального директора по операционной и коммерческой деятельности, первый заместитель генерального директора по операционной и коммерческой деятельности.
Приобрел акции ОАО «Аэрофлот» в количестве 463 250 (четыреста шестьдесят три тысячи двести пятьдесят) штук, или 0,042% от уставного капитала. Дата совершения сделки — 22.08.2011.



**ЗИНГМАН
Вадим
Яковлевич**

Родился в 1970 году.
Окончил Санкт-Петербургский университет экономики и финансов по специальности «экономика».
Кандидат экономических наук.
С 2001 по 2008 год — заместитель директора департамента государственного регулирования внешнеторговой деятельности Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации.
С 2008 по 2009 год — директор департамента по связям с органами государственной власти ОАО «Акционерная финансовая корпорация «Система».
С 2009 года по н. в. — советник генерального директора, заместитель генерального директора по работе с клиентами, заместитель генерального директора по операционной деятельности и управлению качеством продукта, заместитель генерального директора по работе с клиентами.
Приобрел акции ОАО «Аэрофлот» в количестве 258 811 (двести пятьдесят восемь тысяч восемьсот одиннадцать) штук, или 0,023% от уставного капитала. Дата совершения сделки — 02.09.2011.



**КОЛДУНОВ
Александр
Александрович**

Родился в 1952 году.
Окончил Академию гражданской авиации по специальности «эксплуатация воздушного транспорта».
С 1976 года по н. в. — второй пилот, командир корабля, пилот-инструктор самолета Ту-154, командир авиаэскадрильи 337-го летного отряда, командир 63-го летного отряда, командир воздушного судна Ил-86 216-го летного отряда, ведущий пилот-наставник отдела ведущих специалистов центра подготовки авиационного персонала, командир воздушного судна Ил-86 216-го летного отряда, второй пилот, командир воздушного судна Ил-96-300, командир авиаэскадрильи летного отряда самолетов Ил-96-300 авиационного отряда № 2 летного комплекса, начальник инспекции по безопасности полетов, заместитель генерального директора — начальник инспекции по безопасности полетов, директор департамента управления безопасностью полетов.
Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,002528%.



**КАЛЛЕГАРИ
Джорджио**

Родился в 1959 году.
Окончил Туринский политехнический университет (г. Турин, Италия) по специальности «горная промышленность».
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 генерального директора по стратегии и альянсам.
Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.



**КУРМАШОВ
Шамиль
Равильевич**

Родился в 1978 году.
Окончил Московский государственный институт международных отношений по специальности «международные экономические отношения».
Кандидат экономических наук.
С 2004 по 2007 год — заместитель генерального директора по финансам и инвестициям ЗАО «Система телекоммуникаций, информатики и связи».
С 2007 по 2009 год — директор инвестиционного департамента — заместитель руководителя комплекса финансов и инвестиций ОАО «Акционерная финансовая корпорация «Система».
С 2009 г. по н. в. — советник генерального директора, заместитель генерального директора по финансам и инвестициям.
Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.



ПАРАХИН
Игорь
Викторович

Родился в 1961 году.
Окончил Московский институт инженеров гражданской авиации по специальности «эксплуатация летательных аппаратов и авиадвигателей».
С 2001 по 2011 год — руководитель программы, заместитель директора негосударственного образовательного учреждения «Высшая коммерческая школа «Авиабизнес».
С 2011 года по н. в. — исполняющий обязанности технического директора, технический директор, заместитель генерального директора — технический директор.
Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,000007%.



САПРЫКИН
Дмитрий
Петрович

Родился в 1974 году.
Окончил Московскую государственную юридическую академию по специальности «юриспруденция» и Cornell Law School, квалификация «мастер права» (LL.M) 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 года по н. в. — заместитель генерального директора по правовым и имущественным вопросам.
Приобрел акции ОАО «Аэрофлот» в количестве 489 344 (четыреста восемьдесят девять тысяч триста сорок четыре) штук, или 0,044% от уставного капитала. Дата совершения сделки — 02.09.2011.



ЧАЛИК
Игорь
Петрович

Родился в 1957 году.
Окончил Актюбинское высшее летное училище гражданской авиации по специальности «эксплуатации воздушного транспорта».
С 1994 года по н. в. — второй пилот самолета Ил-86, 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, заместитель генерального директора — летный директор.
Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,000117%.

КРИТЕРИИ ОПРЕДЕЛЕНИЯ И РАЗМЕР ВОЗНАГРАЖДЕНИЯ ЧЛЕНОВ ПРАВЛЕНИЯ

Система вознаграждения членов правления, как и остального персонала Компании, сконструирована таким образом, чтобы, с одной стороны, позволять Аэрофлоту привлекать и удерживать высокопрофессиональных специалистов, а с другой стороны, оплата труда членов правления напрямую завязана на результаты деятельности Компании в целом. Мотивирующая часть вознаграждения руководителей высшего звена Авиакомпании в 2011 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 в ОАО «Аэрофлот» (приказ генерального директора № 30 от 2 февраля 2011 года). В соответствии с Положением, стимулирующая часть заработной платы членов правления зависит от уровня выполнения ими утвержденных на данный отчетный период КПЭ.

Ключевые показатели эффективности членов правления включают показатели, характеризующие финансово-экономическую эффективность деятельности Общества в целом (ROIC, EBITDAR, чистая прибыль и др.), производственные показатели работы, а также другие показатели качества и эффективности деятельности.

В связи с Поручением Правительства Российской Федерации об обеспечении государственными корпорациями и контролируемыми государством компаниями снижения затрат на приобретение товаров (работ и услуг) в расчете на единицу продукции не менее чем на 10% в год в 2011 году, всем членам правления установлен показатель «снижение затрат на приобретение товаров (работ и услуг) на единицу продукции».

**ПРЕМИРОВАНИЕ ЧЛЕНОВ ПРАВЛЕНИЯ
ПРОИЗВОДИТСЯ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ВЫПОЛНЕНИЯ
КЛЮЧЕВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ
ЕЖЕКВАРТАЛЬНО И ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАБОТЫ ЗА ГОД.
РАЗМЕР ВОЗНАГРАЖДЕНИЯ, ВКЛЮЧАЯ ЗАРАБОТНУЮ
ПЛАТУ И ПРЕМИИ ЧЛЕНАМ ПРАВЛЕНИЯ ПО ИТОГАМ
2011 ГОДА, СОСТАВИЛ 315 634 294 РУБ.**

< В январе 2011 года из состава правления выбыл Смирнов Владимир Владимирович — директор департамента наземного обеспечения перевозок. В июне 2011 года в состав правления вошли Каллегари Джорджио, заместитель генерального директора по стратегии и альянсам, и Парахин Игорь Викторович, заместитель генерального директора — технический директор.

КОНТРОЛЬ ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Контроль финансово-экономической деятельности Аэрофлота осуществляется Советом директоров и его комитетом по аудиту, ревизионной комиссией, департаментом внутреннего аудита, а также аудиторскими организациями, привлекаемыми Компанией.

РЕВИЗИОННАЯ КОМИССИЯ

Ревизионная комиссия осуществляет контроль за финансово-хозяйственной деятельностью ОАО «Аэрофлот». Ревизионная комиссия действует на основании Устава и Положения о ревизионной комиссии ОАО «Аэрофлот» и проводит проверку финансово-хозяйственной деятельности с целью получения разумной уверенности в том, что деятельность Общества не противоречит действующему законодательству РФ, строится в соответствии с интересами акционеров.

На годовом собрании акционеров 29 июня 2011 года был избран следующий состав ревизионной комиссии.

ГАЛИМОВ Николай Анасович	Председатель ревизионной комиссии. С 2006 года по н. в. — заместитель директора департамента финансов Министерства транспорта Российской Федерации. Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.
БРЫЧЕВ Вячеслав Вячеславович	С 2004 по 2010 год — специалист I категории, ведущий специалист, консультант, советник, заместитель начальника отдела, начальник отдела управления Федерального агентства по управлению государственным имуществом. С 2011 года по н. в. — начальник отдела управления департамента имущества г. Москвы. Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.
ДЕМИНА Марина Кимовна	С 1992 года по н. в. — бухгалтер-ревизор I категории, ведущий бухгалтер, заместитель начальника отдела, менеджер службы внутреннего аудита, заместитель директора департамента внутреннего аудита. Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.
МИХЕЕВА Елена Андреевна	С 2006 года по н. в. — заместитель начальника отдела аккредитации, виз и протокольного обеспечения Министерства транспорта Российской Федерации. Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.
ШАРОМОВА Виктория Викторовна	С 2006 по н. в. — начальник управления финансов, бухгалтерского учета и отчетности Федерального агентства воздушного транспорта. Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.

Отчет ревизионной комиссии

В соответствии с Положением о ревизионной комиссии проведена проверка сведений, включаемых в годовую бухгалтерскую отчетность, в том числе о прибыли и убытках и иных документов, которые предназначены для представления годовому собранию акционеров. По результатам проведенной работы комиссия подготовила и утвердила соответствующее заключение.

Заключение содержит анализ баланса и финансовых результатов. В заключении комиссия отразила изменения структуры баланса, основные факторы, повлиявшие на эти изменения. Кроме того, в нем содержится информация о выполнении рекомендаций Ревизионной комиссии за 2010 год, даны рекомендации по результатам проверки отчетности 2011 года, которые направлены 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 прибылях и убытках ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии» по состоянию на 31 декабря 2011 года.



Вознаграждение членам ревизионной комиссии | ВНЕШНИЙ АУДИТ

В 2011 году ни заработная плата, ни какое-либо иное материальное вознаграждение членам ревизионной комиссии не было предусмотрено и не выплачивалось.

ВНУТРЕННИЙ АУДИТ

Внутренний аудит Компании осуществляет департамент внутреннего аудита, основной задачей которого является проверка системы внутреннего контроля на предмет ее эффективности и соответствия размерам и характеру деятельности Общества. Эта задача выполняется посредством аудита и диагностики производственно-финансовых процессов, проверок структурных подразделений, представительств и филиалов Общества, бухгалтерской отчетности и операционно-технологической документации, включая специальные расследования отдельных случаев. Департамент внутреннего аудита подчиняется непосредственно генеральному директору ОАО «Аэрофлот».

В 2011 году департаментом проведено 53 проверки (ревизии) с оформлением соответствующих заключений (актов). По существу проведенных проверок представлены и реализованы рекомендации, направленные на повышение эффективности существующей системы внутреннего контроля и совершаемых хозяйственных операций, оптимизацию эксплуатационных расходов, защиту активов Общества.

Аудит финансовой (бухгалтерской) отчетности ОАО «Аэрофлот» за 2011 год осуществлялся:

- в соответствии с российскими стандартами — аудиторской фирмой ЗАО «БДО»,
- в соответствии с международными стандартами — ЗАО «КПМГ».

Комитет по аудиту Совета директоров проводит предварительную оценку предложений аудиторских компаний с учетом качества предыдущих работ, профессиональной, деловой и этической репутации кандидатов в аудиторы. Далее рекомендации комитета выносятся на рассмотрение Совета директоров, который предлагает общему собранию акционеров утвердить кандидатуру аудитора (по российским стандартам бухгалтерского учета).

Выбор аудитора финансовой (бухгалтерской) отчетности ОАО «Аэрофлот», подготовленной по российским стандартам, осуществляется на основе открытого конкурса в соответствии с Федеральными законами от 30.12.2008 № 307-ФЗ «Об аудиторской деятельности» и от 21.07.2005 № 94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд».

Факторов, которые могут оказать влияние на независимость аудитора, а также существенных интересов, связывающих аудитора (должностных лиц аудитора) с эмитентом (должностными лицами эмитента), не существует.

КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
В РАМКАХ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»

15 ноября 2011 года состоялась передача ООО «Аэрофлот-Финанс» (дочернее общество ОАО «Аэрофлот») авиационных активов, принадлежавших ГК «Ростехнологии», в обмен на акции Аэрофлота. ООО «Аэрофлот-Финанс» получило акции ОАО «Владивосток Авиа» (52,156%), ОАО «Авиакомпания «Сахалинские Авиатрассы» (100%), ОАО «Авиакомпания «Россия» (75% минус одна акция), ОАО «Оренбургские авиалинии» (100%) и ОАО «Саратовские авиалинии» (51%).

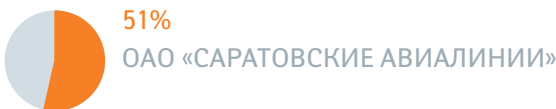
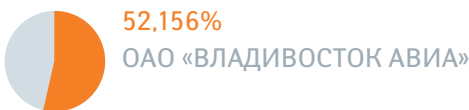
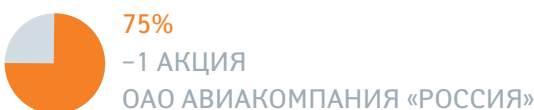
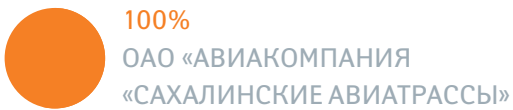
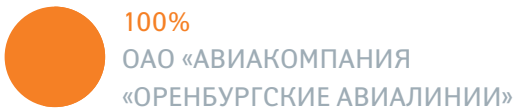
Корпоративное управление в дочерних и зависимых обществах Аэрофлота осуществляется посредством участия представителей Аэрофлота в общих собраниях акционеров (отражение позиции при голосовании и оформлении решений единственного акционера/участника/учредителя), путем выдвижения представителей в Советы директоров, а также путем внедрения во всех Обществах единых стандартов и регламентов через корпоративные процедуры.

РЕЗУЛЬТАТОМ КОНСОЛИДАЦИИ СТАНЕТ ПЕРЕХОД К ОПТИМАЛЬНОЙ ЕДИНОЙ СИСТЕМЕ КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПО ВСЕЙ ГРУППЕ КОНСОЛИДИРОВАННЫХ АКТИВОВ С РАСПРОСТРАНЕНИЕМ ЛУЧШИХ ПРАКТИК НА ВСЮ ГРУППУ КОМПАНИЙ.

Одной из главных задач Аэрофлота по увеличению акционерной стоимости Компании в рамках осуществления корпоративного управления Группой является централизация управленческих функций, закупок, капитальных затрат и технологических инноваций.

Консолидация авиационных активов является важнейшим шагом на пути построения эффективной компании — национального авиаперевозчика на базе ОАО «Аэрофлот», с внедрением лучших стандартов корпоративного управления, что в свою очередь создаст предпосылки к повышению ликвидности ценных бумаг и акционерной стоимости Аэрофлота.

ООО «АЭРОФЛОТ-ФИНАНС» ПОЛУЧИЛО АКЦИИ:



РАСКРЫТИЕ ИНФОРМАЦИИ

В своей деятельности Аэрофлот строго следует требованиям законодательства Российской Федерации о раскрытии информации, включая ФЗ «Об акционерах обществах» и «О рынке ценных бумаг», Положение о раскрытии информации (утв. приказом ФСФР от 4 октября 2011 года № 11-46), требования организаторов торговли на рынке ценных бумаг РФ, рекомендации Кодекса корпоративного поведения, Положение о корпоративной информационной политике, иные требования и нормативные правовые акты.

КОРПОРАТИВНАЯ ИНФОРМАЦИОННАЯ ПОЛИТИКА БАЗИРУЕТСЯ НА СЛЕДУЮЩИХ ПРИНЦИПАХ: ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ, ОПЕРАТИВНОСТЬ, ОБЪЕКТИВНОСТЬ И ПОЛНОТА, ЭФФЕКТИВНОСТЬ, ДОСТУПНОСТЬ, УПРАВЛЯЕМОСТЬ И ЕДИНСТВО, ЕДИНОВРЕМЕННОСТЬ, СОБЛЮДЕНИЕ КОНФИДЕНЦИАЛЬНОСТИ И КОНТРОЛЯ НАДЛЕЖАЩЕГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИНСАЙДЕРСКОЙ ИНФОРМАЦИИ.

Общество своевременно раскрывает информацию о результатах своей деятельности, существенные факты, сведения которые могут оказать влияние на стоимость ценных бумаг, списки аффилированных лиц, ежеквартальные и годовые отчеты.

В рамках работы по повышению информационной прозрачности и открытости Аэрофлот уделяет большое внимание повышению эффективности взаимодействия с акционерами и инвесторами. В 2011 году было проведено три брифинга для представителей инвестиционного сообщества по раскрытию финансовых результатов по международным стандартам финансовой отчетности. Брифинги активно посещают аналитики крупнейших российских и зарубежных инвестиционных компаний и банков.

В отчетном периоде проведено более 40 индивидуальных и групповых встреч с инвесторами. Менеджмент Компании принимает активное участие в инвестиционных конференциях и форумах.

В декабре отчетного года в Компании было утверждено Положение о порядке доступа к инсайдерской информации, разработанное в соответствии с требованиями законодательства в целях обеспечения справедливого ценообразования на финансовые инструменты, равенства инвесторов и укрепления доверия инвесторов путем предотвращения, выявления и пресечения использования инсайдерской информации или манипулирования рынком. В соответствии с положением Компания ведет список инсайдеров Общества, текст положения и список инсайдеров размещаются на корпоративном веб-сайте Аэрофлота.

УСТАВНЫЙ КАПИТАЛ

Уставный капитал ОАО «Аэрофлот» по состоянию на 31 декабря 2011 года составлял 1 110 616 299 руб. Уставный капитал состоит из 1 110 616 299 обыкновенных именных акций номинальной стоимостью 1 руб. каждая. Привилегированных акций у Компании нет.

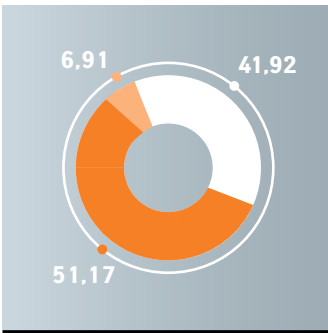
Государственные регистрационные номера выпусков обыкновенных акций ОАО «Аэрофлот»: № 73-1 «п»-5142 от 22 июня 1995 года и № 1-02-00010-А от 1 февраля 1999 года. Распоряжением ФКЦБ России от 23 января 2004 года № 04-168/р осуществлено объединение вышеуказанных выпусков ценных бумаг ОАО «Аэрофлот», в результате 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), однако в 2011 году дополнительные выпуски акций не размещались.

Общее количество лиц, зарегистрированных в реестре акционеров ОАО «Аэрофлот» на 31 декабря 2011 года, составило 10 946, в том числе юридические лица — 30, физические лица — 10 916. (На 31 декабря 2010 года: 11 092 лица, в том числе юридические лица — 29, физические лица — 11 063.)

Реестр владельцев акций ОАО «Аэрофлот» ведет закрытое акционерное общество «Компьютершер Регистратор» (номер лицензии 10-000-1-00252), информация о регистраторе приводится в разделе «Контакты».

СТРУКТУРА УСТАВНОГО КАПИТАЛА (%)



- 51,17% Российская Федерация
- 41,92% Юридические лица
- 6,91% Физические лица

СПИСОК КРУПНЕЙШИХ ДЕРЖАТЕЛЕЙ АКЦИЙ ОАО «АЭРОФЛОТ»

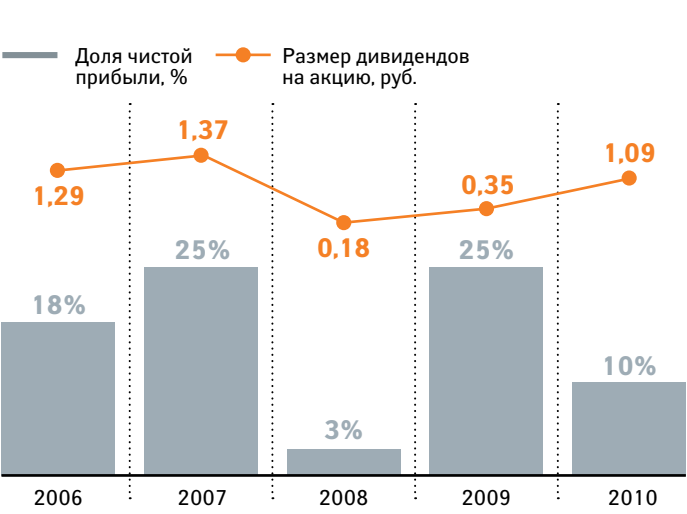
СТАТУС*	ПО СОСТОЯНИЮ НА 31.12.2010		ПО СОСТОЯНИЮ НА 31.12.2011		ИЗМЕНЕНИЕ ДОЛИ В АКЦИОНЕРНОМ КАПИТАЛЕ, П. П.
	КОЛИЧЕСТВО АКЦИЙ, ШТ.	ДОЛЯ В АКЦИОНЕРНОМ КАПИТАЛЕ, %	КОЛИЧЕСТВО АКЦИЙ, ШТ.	ДОЛЯ В АКЦИОНЕРНОМ КАПИТАЛЕ, %	
ДЕРЖАТЕЛИ					
ЮРИДИЧЕСКИЕ ЛИЦА					
в том числе:					
	1 031 036 775	92,83	1 033 827 304	93,09	+0,26
РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ (В ЛИЦЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ПО УПРАВЛЕНИЮ ГОСУДАРСТВЕННЫМ ИМУЩЕСТВОМ)					
Вл.	568 335 339	51,17	568 335 339	51,17	–
«ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «НАЦИОНАЛЬНЫЙ РАСЧЕТНЫЙ ДЕПОЗИТАРИЙ» НЕБАНКОВСКАЯ КРЕДИТНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ					
НД	217 975 810	19,63	166 261 161	14,97	–4,66
ЗАО «ДЕПОЗИТАРНО–КЛИРИНГОВАЯ КОМПАНИЯ»					
НД	98 923 221	8,91	163 032 357	14,68	+5,77
ООО «АЭРОФЛОТ–ФИНАНС»					
Вл.	81 041 917	7,30	65 913 307	5,93	–1,36
ГОСУДАРСТВЕННАЯ КОРПОРАЦИЯ ПО СОДЕЙСТВИЮ РАЗРАБОТКЕ, ПРОИЗВОДСТВУ И ЭКСПОРТУ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНОЙ ПРОМЫШЛЕННОЙ ПРОДУКЦИИ «РОСТЕХНОЛОГИИ»					
Вл.	–	–	39 409 323	3,55	+3,55
ЗАО «ИНГ БАНК (ЕВРАЗИЯ)»					
НД	21 899 614	1,97	23 293 258	2,10	+0,13
ООО «ДОЙЧЕ БАНК»					
НД	19 497 800	1,76	18 997 000	1,71	–0,05
ЗАО «КОММЕРЧЕСКИЙ БАНК «СИТИБАНК»					
НД	15 126 535	1,36	10 115 220	0,91	–0,45
ООО «КОММЕРЧЕСКИЙ БАНК «ДЖ.П.МОРГАН БАНК ИНТЕРНЕШНЛ»					
НД	6 071 298	0,55	8 871 168	0,80	–0,25
ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «АЭРОФЛОТ – РОССИЙСКИЕ АВИАЛИНИИ»**					
Вл.	–	–	4 472 711	0,40	+0,40
ЗАО «ЮНИКРЕДИТ БАНК»					
НД	627 765	0,056	614 050	0,055	–0,001
ФИЗИЧЕСКИЕ ЛИЦА					
	79 579 524	7,17	76 788 995	6,91	–0,25

* Вл. — владелец, НД — номинальный держатель.
** В период с 15 сентября по 21 сентября 2011 года Обществом было приобретено 4 472 711 штук собственных акций. Обязанность по приобретению акций возникла на основании статей 75, 76 Федерального закона от 26.12.1995 №208-ФЗ «Об акционерных обществах» и в связи с принятием 29 июня 2011 года общим собранием акционеров ОАО «Аэрофлот» решения об утверждении Устава ОАО «Аэрофлот» в новой редакции.

ОТЧЕТ О ВЫПЛАТЕ ДИВИДЕНДОВ

В июне 2011 года годовое общее собрание акционеров утвердило решение выплатить по результатам 2010 финансового года дивиденды в размере 1,0851 руб. на одну акцию в денежной форме (выплаты произведены в период с 30 июня по 28 августа 2011 года). Дивиденды, выплаченные по акциям, находящимся в федеральной собственности, в 2011 году составили 616 700 676,32 руб., задолженности перед федеральным бюджетом по выплате дивидендов нет.

ДОЛЯ ЧИСТОЙ ПРИБЫЛИ, НАПРАВЛЯЕМАЯ НА ВЫПЛАТУ ДИВИДЕНДОВ, И РАЗМЕР ДИВИДЕНДОВ



ВЫПЛАТЫ ДИВИДЕНДОВ ПО АКЦИЯМ АЭРОФЛОТА

ДИВИДЕНДНЫЙ ПЕРИОД	ОБЩАЯ НАЧИСЛЕННАЯ СУММА, РУБ.	ОБЩАЯ ФАКТИЧЕСКИ ВЫПЛАЧЕННАЯ СУММА, РУБ. *	КОЛИЧЕСТВО АКЦИЙ НА ДАТУ СОСТАВЛЕНИЯ СПИСКА	РАЗМЕР ДИВИДЕНДОВ НА ОДНУ АКЦИЮ, РУБ.
2006 год	1 429 363 176,81	1 429 085 888,53	1 110 616 299	1,287
2007 год	1 518 212 482,57	1 517 854 926,15	1 110 616 299	1,367
2008 год	199 910 243,16	199 871 129,36	1 110 616 299	0,1818
2009 год	388 382 542,36	388 327 254,72	1 110 616 299	0,3497
2010 год	1 205 129 746,04	1 205 125 426,22	1 110 616 299	1,0851

* причиной несовпадения начисленных и фактически выплаченных сумм является отсутствие в реестре акционеров эмитента, действующих на дату выплат, реквизитов акционеров

ЦЕННЫЕ БУМАГИ

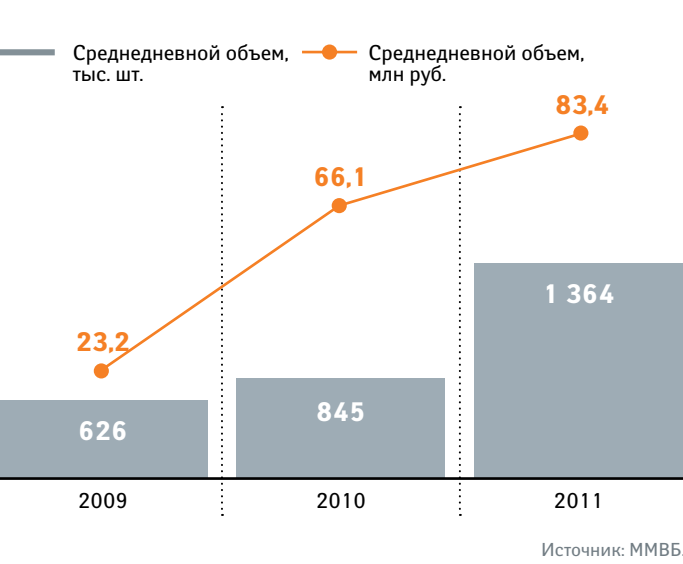
На фондовом рынке торгуются акции, депозитарные расписки на акции и облигации ОАО «Аэрофлот». На российском рынке, включая его организованный сегмент в лице объединенной биржи ММВБ–РТС, обращаются обыкновенные акции и биржевые облигации Компании, на зарубежных рынках совершаются сделки с депозитарными расписками на обыкновенные акции Компании.

АКЦИИ И ДЕПОЗИТАРНЫЕ РАСПИСКИ: РОСТ ОБЪЕМОВ ТОРГОВ

Акции Компании обращаются на российской бирже ОАО «ММВБ–РТС» (тикер — AFLT) и включены в высший котировальный лист «А1». Бумаги торгуются в секторе основных торгов, а также в секторах Classica и Standard. Акции ОАО «Аэрофлот» включены в состав основных российских фондовых индексов: MICEX, MICEX MC (индекс акций компаний стандартной капитализации) и RTSI, RTS2 (индекс акций «второго эшелона»).

В 2011 году объем торгов акциями на бирже ММВБ продолжил положительную динамику прошлых лет, увеличившись по сравнению с 2010 годом более чем в полтора раза: с 845 тыс. до 1 364 тыс. штук в среднем за день. Увеличение ликвидности акций Аэрофлота свидетельствует о повышении интереса к акциям со стороны участников торгов, а следовательно, и о сохраняющейся высокой инвестиционной привлекательности.

СРЕДНЕДНЕВНОЙ ОБЪЕМ ТОРГОВ НА ММВБ



МАКСИМАЛЬНЫЕ И МИНИМАЛЬНЫЕ ЗНАЧЕНИЯ РЫНОЧНОЙ ЦЕНЫ АКЦИЙ

	2011	2010	2009	2008	2007
Максимальная, руб.	81,80	84,86	52,92	108,33	92,68
Минимальная, руб.	44,23	50,96	20,13	27,38	58,31

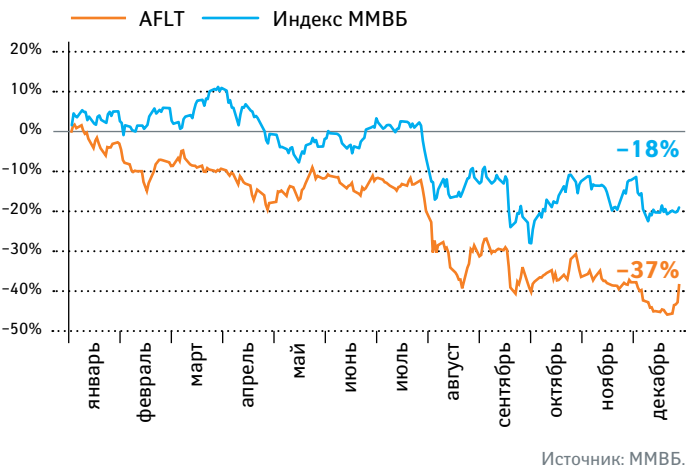
Источник: ММВБ.

В минувшем году российский фондовый рынок коррективировался после мощной волны роста, начавшегося в конце 2008 года и достигшего максимального значения весной 2011 года. Значение индекса ММВБ с конца 2008 года по весну 2011 года увеличилось почти в четыре раза — с 493 до 1 865 пунктов, при этом по итогам 2011 года индекс потерял 18%.

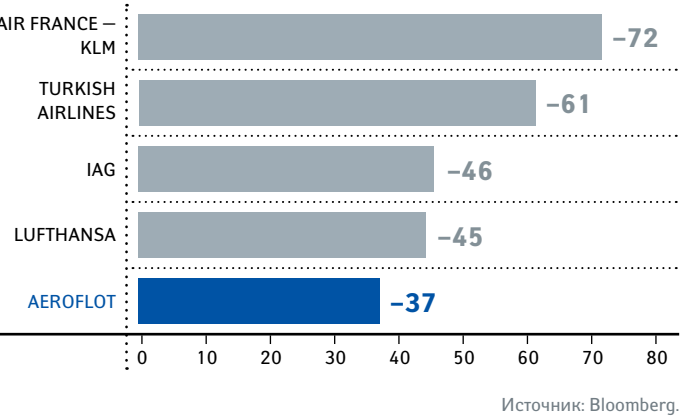
Транспортный сектор был особенно уязвим, поскольку острее всего реагировал на негативные новости прошедшего года, такие как гражданские войны в странах Северной Африки, уменьшившие туристический поток авиакомпаний в высокий сезон и повысившие цены на нефть, стихийные бедствия и техногенные катастрофы Азиатско-Тихоокеанского региона и обострившиеся долговые проблемы Европы и США, увеличившие риски наступления глобальной рецессии.

По состоянию на 31 декабря 2011 года капитализация Компании составила 55,85 млрд руб. (1,74 млн долл. США) и снизилась по сравнению с 30 декабря 2010 года на 36,4% (в долларовом эквиваленте на 39,7%). Биржевые котировки акций Аэрофлота за отчетный год вслед за общемировой тенденцией скорректировались вниз на 37%, что, однако, в сравнении с ведущими авиаперевозчиками Европейской ассоциации авиакомпаний является наилучшим результатом.

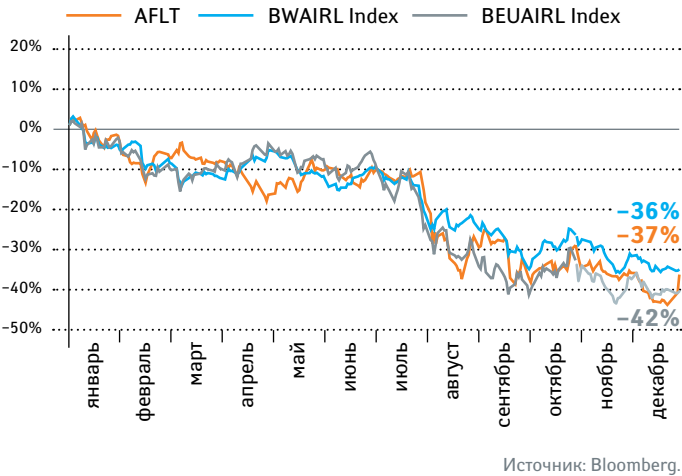
ДИНАМИКА АКЦИЙ АЭРОФЛОТА В СРАВНЕНИИ
С ИНДЕКСОМ ММВБ ЗА 2011 ГОД (%)



ИЗМЕНЕНИЕ СТОИМОСТИ АКЦИЙ АВИАКОМПАНИЙ
ЗА 2011 ГОД (%)



ДИНАМИКА АКЦИЙ АЭРОФЛОТА В СРАВНЕНИИ
С АВИАЦИОННЫМИ ИНДЕКСАМИ АГЕНТСТВА
BLOOMBERG В 2011 ГОД (%)



За пределами Российской Федерации акции Аэрофлота обращаются в виде глобальных депозитарных расписок (ГДР) на внебиржевом рынке Франкфуртской фондовой биржи. Одна ГДР соответствует 100 обыкновенным акциям Компании. Функции банка-депозитария выполняют Deutsche Bank Trust Company Americas, а функции банка-кастоди — ООО «Дойче Банк». По состоянию на 31 декабря 2011 года в ГДР конвертировано 18 997 000 акций, что составляет 1,71% уставного капитала.

С целью повышения ликвидности программы ГДР в декабре 2011 года Совет директоров Компании признал целесообразным изменить соотношение количества акций к одной ГДР до уровня 5:1 (планируется осуществить в 2012 году), а также запустить программу американских депозитарных расписок (АДР), облегчающую доступ американских инвесторов к бумагам Компании.

ХАРАКТЕРИСТИКИ ГДР

ТИП ПРОГРАММЫ	СПОНСИРУЕМЫЕ ГЛОБАЛЬНЫЕ ДЕПОЗИТАРНЫЕ РАСПИСКИ (GDR) ПЕРВОГО УРОВНЯ ПО ПОЛОЖЕНИЮ 5 И ПРАВИЛУ 144А
Соотношение (акции : ГДР)	100 : 1
Тикер	AERZF, AERAY
ISIN	US0077712075, US0077711085

ОБЛИГАЦИИ

Биржевые облигации ОАО «Аэрофлот» торгуются на бирже ММВБ-РТС, включены в котировальный список высшего уровня «А1», а также включены в ломбардный список 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 — 11 апреля и 10 октября 2011 года.

РУБЛЕВЫЕ 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+

Облигации были размещены в 2010 году с целью рефинансирования кредита, привлеченного для сделки по выкупу собственных акций для дальнейшего обмена этих акций на активы шести авиакомпаний, управляемых госкорпорацией «Ростехнологии». Дополнительную оптимизацию стоимости заемного капитала Аэрофлот осуществил, заключив с банками сделку «СВОП». Компания конвертировала свои обязательства по выпущенным рублевым облигациям в платежные обязательства в евро. В рамках данного соглашения Аэрофлот будет получать от банков рублевые суммы для выплаты полугодовых купонов по своим рублевым облигациям в обмен на обязательство Аэрофлота выплачивать банкам соответствующие суммы в евро (общий поток платежей, поступающий в Компанию в евро, превышает расходы в этой валюте). Реализация данных сделок позволила добиться беспрецедентно низкой эффективной ставки в евро — 3,89%.

В марте 2011 года международное агентство Fitch Ratings подтвердило кредитные рейтинги, присвоенные годом ранее ОАО «Аэрофлот».

- Долгосрочный рейтинг эмитента в иностранной валюте подтвержден на уровне «BB+», прогноз «Стабильный».
- Долгосрочный рейтинг эмитента в национальной валюте подтвержден на уровне «BB+», прогноз «Стабильный».
- Национальный долгосрочный рейтинг подтвержден на уровне «AA(rus)», прогноз «Стабильный».

ДИНАМИЧНОЕ РАЗВИТИЕ

42 МЛРД
ПАССАЖИРО-
КИЛОМЕТРОВ

ПАССАЖИРООБОРОТ КОМПАНИИ
СОСТАВИЛ **42** МЛРД ПАССАЖИРО-
КИЛОМЕТРОВ, НА **20,8%** БОЛЬШЕ
ПОКАЗАТЕЛЯ ПРОШЛОГО ГОДА

созданы для полёта



ВЕРЕТЕННИК

Зафиксирован случай беспосадочного
перелета на расстояние
11,7 тыс. километров за 9 дней

6

ФИНАНСОВЫЙ ОТЧЕТ

6.1	Мнение руководства о финансовой отчетности	125
6.2	Обращение заместителя генерального директора по финансам и инвестициям	126
6.3	Аудиторское заключение по бухгалтерской (финансовой) отчетности	129
6.4	Агрегированный бухгалтерский баланс на 31 декабря 2011 года	131
6.5	Пояснения и комментарии к бухгалтерскому балансу	132
6.6	Расчет оценки стоимости чистых активов ОАО «Аэрофлот» за 2011 год	135
6.7	Агрегированный отчет о прибылях и убытках ОАО «Аэрофлот» за 2011 год	136
6.8	Описание заемных средств	137
6.9	Доходы от авиаперевозок и выполненных услуг	138
6.10	Расходы по эксплуатационной деятельности	139
6.11	Финансовые результаты	142
6.12	Анализ финансового состояния	144

6.1

Мнение руководства
о финансовой отчетности



МНЕНИЕ РУКОВОДСТВА О ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ

Финансовая отчетность ОАО «Аэрофлот» составлена в полном соответствии с законодательными и нормативными актами, действующими в Российской Федерации.

Руководство ОАО «Аэрофлот» несет полную ответственность за подготовку финансовой отчетности, которая достоверно отражает финансовые результаты, движение денежных средств и имущественное состояние Общества за 2011 год.

Финансовая отчетность ОАО «Аэрофлот» за отчетный год, оканчивающийся 31 декабря 2011 года, проверена ревизионной комиссией ОАО «Аэрофлот» и аудиторской компанией — ЗАО «БДО».

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

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

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

Генеральный директор
В. Г. Савельев

Главный бухгалтер
А. П. Трусов

ОБРАЩЕНИЕ ЗАМЕСТИТЕЛЯ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ПО ФИНАНСАМ И ИНВЕСТИЦИЯМ

В прошедшем году основными задачами, стоявшими перед менеджментом в области управления финансами, стали обеспечение активного роста объемов деятельности авиакомпании, противостояние продолжающейся волатильности цен на энергоносители, присоединение новых авиационных активов к Группе «Аэрофлот», финансовый кризис в странах Европейского союза.

Аэрофлот уверенно справился с решением финансовых задач в 2011 году. При значительном росте объемов операционной деятельности — более чем на 20% — и консолидации неоднородных по финансовому состоянию авиационных активов, ранее принадлежавших Государственной корпорации «Ростехнологии», Компания продемонстрировала стабильные финансовые показатели по итогам 2011 года.

Обеспечен существенный рост выручки

Выручка Аэрофлота по итогам 2011 года составила 135,8 млрд руб., что на 23,2 млрд руб. (20,6%) превышает результат 2010 года. Росту выручки способствовало существенное увеличение объемов операционной деятельности компании: высокий спрос на услуги Аэрофлота позволил увеличить пассажирооборот за отчетный период на 20,8%, а рост суммарного пассажирооборота российских авиаперевозчиков составил 13,4%.

По итогам 2011 года получена прибыль

Несмотря на рост цен на авиатопливо, а также увеличение текущих расходов в связи с существенным наращиванием объемов операционной деятельности, объем валовой прибыли Аэрофлота за 2011 год составил 24,7 млрд руб.; прибыль до налогообложения достигла 13,8 млрд руб. Чистая прибыль была зафиксирована на уровне 10,4 млрд руб.

Продолжилась работа над ужесточением контроля издержек и обеспечением защиты от влияния на издержки неблагоприятных внешних факторов

В реализации амбициозной стратегии развития Аэрофлот уделяет особое внимание организации эффективного контроля издержек. В конце 2010 года Аэрофлот заключил трехгодичную сделку, обеспечивающую защиту от роста цен на нефть сверх оговоренной границы. Сделка не потребовала от Аэрофлота ни первоначальных выплат, ни выплат в течение 2011 года. Ее реализация обеспечивает защиту Аэрофлота от роста цен на авиатопливо в 2012 и 2013 годах в определенном объеме.

Также Аэрофлот, в рамках контроля процентных выплат, в 2010 году конвертировал свои обязательства по рублевым облигациям (12 млрд руб.) в платежные обязательства в евро, заключив с банками сделки по обмену валютными платежами (СВОП) сроком на три года. Данная сделка только в 2011 году позволила Аэрофлоту сэкономить более 420 млн руб. на выплатах в обслуживание облигационного займа, а с даты заключения сделки экономия составила более 800 млн руб.

Кроме того, Аэрофлотом в 2011 году заключена сделка по переводу плавающих ставок по портфелю финансового лизинга ВС в фиксированные. Это позволит Аэрофлоту получать защиту от роста плавающих ставок LIBOR, поскольку процентные ставки по лизингу ВС зафиксированы на уровне, когда ставка LIBOR находилась на историческом минимуме.

В рамках реализации программы оптимизации структуры Группы «Аэрофлот» в 2011 году компания осуществила продажу ряда непрофильных активов, включая доли в уставном капитале и акции компаний ОАО «Страховая компания «Москва», ЗАО «Нордавиа», ЗАО ДЕЙТ, ЗАО «Топливо-заправочный комплекс Шереметьево».

Инвестиции в развитие

В 2011 году Аэрофлот продолжил инвестирование в развитие своей деятельности. Объем капиталовложений за отчетный период составил 1 559,9 млн руб.

Также в соответствии со стратегическими направлениями Компания осуществила финансовые вложения в расширение парка воздушных судов, внедрение новейших технологий и инновационных решений в организацию операционной деятельности и сферу обслуживания пассажиров, совершенствование управления компанией. Беспрецедентная для отечественного авиарынка консолидация активов в составе Группы, начало которой было успешно положено в 2011 году, предусматривает осуществление инвестиций в модернизацию парка и повышение стандартов обслуживания в присоединяемых компаниях. В дальнейшей перспективе это призвано способствовать существенному увеличению рыночной доли Группы и ускорению темпов роста операционных и финансовых показателей с учетом значительного расширения масштабов деятельности и синергетического эффекта.

Задолженность осталась на комфортном уровне

Компания сохранила задолженность на комфортном для эффективного управления финансами уровне. Долгосрочная задолженность Аэрофлота в 2011 году увеличилась незначительно. В 2010 году компания привлекла два облигационных займа стоимостью 12 млрд руб. со сроком погашения 3 года; в 2011 году задолженность увеличилась до 15 млрд руб. из-за обязательств по поставленным воздушным судам российского производства SSJ 100. Увеличение кредиторской задолженности на 10,7 млрд руб. вызвано ростом краткосрочной задолженности по полученным авансам, расчетам с поставщиками, подрядчиками и прочими кредиторами. В свою очередь, увеличение дебиторской задолженности, включая долгосрочную и краткосрочную, на 27 млрд руб. связано с осуществлением авансовых платежей компаниями The Boeing Company, Airbus S.A.S. за поставки воздушных судов (планируемые сроки поставки — в 2013–2016 годах), а также с ростом задолженности по расчетам с контрагентами из-за увеличения объемов продаж.

Рейтинговое агентство Fitch подтвердило кредитный рейтинг

В 2012 году Международное рейтинговое агентство Fitch в третий раз подтвердило кредитный рейтинг ОАО «Аэрофлот» на уровне BB+ с прогнозом изменения «Стабильный». Подтверждение оценки и прогноза по рейтингу свидетельствует об уверенности аналитиков Fitch в финансовой устойчивости Аэрофлота и признании эффективности реализации стратегии менеджментом компании.

Компания работает над повышением инвестиционной привлекательности

В 2011 году нестабильность на мировых рынках оказывала существенное давление на котировки компаний различных секторов, включая транспорт и, в частности, авиаперевозки. Стоимость акций ведущих мировых перевозчиков в течение года снижалась на 40–70%. Вслед за мировой тенденцией, биржевые котировки Аэрофлота скорректировались вниз на 36,4% в рублевом эквиваленте, что, однако, лучше среднего уровня снижения котировок по отрасли. Рыночная капитализация ОАО «Аэрофлот» по состоянию на 31 декабря 2011 года составила 1,74 млрд долл. США.

С целью повышения ликвидности программы глобальных депозитарных расписок (ГДР), в декабре 2011 года Совет директоров компании признал целесообразным изменить соотношение количества акций к одной ГДР до уровня 5:1 (планируется осуществить в 2012 году). Также принято решение о запуске программы американских депозитарных расписок (АДР), которая призвана облегчить доступ американских инвесторов к ценным бумагам Компании.

Биржевые облигации ОАО «Аэрофлот» торгуются на бирже ММВБ–РТС, включены в котировальный список высшего уровня «А1», а также включены в ломбардный список 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 — 11 апреля и 10 октября 2011 года.

**Аэрофлот – крупнейший налогоплательщик
отечественной отрасли авиаперевозок**

В 2011 году Аэрофлот стал лауреатом Всероссийской премии «Финансово-экономический олимп» в номинации «Налогоплательщик года». ОАО «Аэрофлот» — крупнейший налогоплательщик авиатранспортной отрасли страны. В 2011 году компания перечислила в бюджет Российской Федерации налоги на сумму 5,9 млрд руб., всего налоговые поступления в бюджет от предприятий авиатранспортной отрасли составили 12,7 млрд руб. Таким образом, ОАО «Аэрофлот» обеспечивает значительную часть налоговых поступлений от всей отечественной гражданской авиаотрасли в консолидированный бюджет Российской Федерации. Также по итогам 2011 года ОАО «Аэрофлот» направило во внебюджетные и социальные фонды 3,2 млрд руб.

**Аэрофлот готов к реализации амбициозной
стратегии развития**

Амбициозная стратегия развития авиакомпании «Аэрофлот» до 2025 года, принятая в прошедшем году Советом директоров Компании, ставит перед финансовым блоком управления серьезнейшие задачи по обеспечению финансирования формирования одного из ведущих мировых перевозчиков, входящих в 20 крупнейших игроков по пассажиропотоку и выручке.

Очевидно, что для решения этих масштабных задач понадобится не только грамотный и эффективный менеджмент в области финансов, но и использование самого широкого спектра финансовых инструментов, предлагаемых современным рынком ценных бумаг.

Дальнейшее расширение флота авиакомпании, формирование региональных хабов, активное внедрение передовых технологий, стандартизация услуг и повышение их качества по всем компаниям Группы потребует реализации крупнейшей в российской отрасли авиаперевозок программы капиталовложений.

Полагаю, что мы готовы к этой работе. Уровень управления, налаженные процедуры, контроль и координация деятельности в области финансов позволяют сегодня менеджменту с уверенностью смотреть в будущее.



**Заместитель генерального директора
по финансам и инвестициям
Ш. Р. Курмашов**

**АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ
ПО БУХГАЛТЕРСКОЙ
(ФИНАНСОВОЙ) ОТЧЕТНОСТИ**

АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Акционерам ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии» о бухгалтерской отчетности открытого акционерного общества «Аэрофлот – российские авиалинии» по итогам деятельности за 2011 год.

Аудируемое лицо - Открытое акционерное общество «Аэрофлот – российские авиалинии»

Зарегистрировано Московской регистрационной палатой 21.06.1994, присвоен регистрационный номер 032.175. Внесено в Единый государственный реестр юридических лиц 02.08.2002 за основным государственным регистрационным номером 102770009261.

Место нахождения: 119002, г. Москва, ул. Арбат, д. 10.

Аудитор - ЗАО «БДО» зарегистрировано Инспекцией Министерства РФ по налогам и сборам № 26 по Южному административному округу г. Москвы.

Свидетельство серия 77 № 006870804 о внесении записи в Единый государственный реестр юридических лиц от 29.01.2003 за основным государственным регистрационным номером 1037739271701.

Свидетельство серия 77 № 013340465 о внесении записи в Единый государственный реестр юридических лиц от 20.01.2010 за основным государственным регистрационным номером 1037739271701.

Место нахождения: 117587, г. Москва, Варшавское шоссе, дом 125, строение 1, секция 11

Телефон: (495) 797 5665

Тел./факс: (495) 797 5660

E-mail: info@bdo.ru

Web: www.bdo.ru

Генеральный директор – Харламова Наталья Васильевна

ЗАО «БДО» — независимая национальная аудиторская компания, входящая в состав международной сети BDO.

ЗАО «БДО» является членом профессионального аудиторского объединения Некоммерческое партнерство «Аудиторская Палата России», основной регистрационный номер записи в государственном реестре аудиторов и аудиторских организаций 10201018307. НП «АПР» внесено в государственный реестр саморегулируемых организаций аудиторов под № 1 в соответствии с приказом Минфина России от 01.10.2009 № 455.

Мы провели аудит прилагаемой бухгалтерской отчетности ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии», состоящей из бухгалтерского баланса по состоянию на 31 декабря 2011 года, отчета о прибылях и убытках, отчета об изменениях капитала, отчета о движении денежных средств, пояснений к бухгалтерскому балансу и пояснительной записки за 2011 год.

Ответственность аудируемого лица за бухгалтерскую отчетность

Ответственность за составление и достоверность указанной бухгалтерской отчетности в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации в части подготовки бухгалтерской отчетности и за систему внутреннего контроля, необходимую для составления бухгалтерской отчетности, не содержащей существенных искажений вследствие недобросовестных действий и ошибок, несут руководитель организации и главный бухгалтер.





АГРЕГИРОВАННЫЙ БУХГАЛТЕРСКИЙ БАЛАНС НА 31 ДЕКАБРЯ 2011 ГОДА

Ответственность аудитора

Наша ответственность заключается в выражении мнения о достоверности бухгалтерской отчетности на основе проведенного нами аудита. Мы проводили аудит в соответствии с федеральными стандартами аудиторской деятельности. Данные стандарты требуют соблюдения применимых этических норм, а также планирования и проведения аудита таким образом, чтобы получить достаточную уверенность в том, что бухгалтерская отчетность не содержит существенных искажений.

Аудит включал проведение аудиторских процедур, направленных на получение аудиторских доказательств, подтверждающих числовые показатели в бухгалтерской отчетности и раскрытие в ней информации. Выбор аудиторских процедур является предметом нашего суждения, которое основывается на оценке риска существенных искажений, допущенных вследствие недобросовестных действий или ошибок. В процессе оценки данного риска нами рассмотрена система внутреннего контроля, обеспечивающая составление и достоверность бухгалтерской отчетности с целью выбора соответствующих аудиторских процедур, но не с целью выражения мнения об эффективности системы внутреннего контроля.

Аудит также включал оценку надлежащего характера применяемой учетной политики и обоснованности оценочных показателей, полученных руководством аудируемого лица, а также оценку представления бухгалтерской отчетности в целом.

Мы полагаем, что полученные в ходе аудита аудиторские доказательства дают достаточные основания для выражения мнения о достоверности бухгалтерской отчетности.

Мнение

По нашему мнению, бухгалтерская отчетность отражает достоверно во всех существенных отношениях финансовое положение ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии» по состоянию на 31 декабря 2011 года, результаты его финансово-хозяйственной деятельности и движение денежных средств за 2011 год в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации в части подготовки бухгалтерской отчетности.

ЗАО «БДО»



Генеральный директор

Н.В. Харламова

30 марта 2012 года



(в тыс. руб.)

№ П/П	НАИМЕНОВАНИЕ ПОКАЗАТЕЛЯ	НА 31.12.2011	НА 31.12.2010	НА 31.12.2009
АКТИВ				
1	Нематериальные активы и результаты исследований и разработок	84 720	92 749	88 247
2	Основные средства	10 172 732	7 710 614	5 096 989
3	Долгосрочные финансовые вложения	10 147 225	7 618 985	4 955 148
4	Запасы	2 296 160	2 218 567	2 411 515
5	Дебиторская задолженность	59 026 365	31 977 158	27 475 037
6	Краткосрочные финансовые вложения	8 019 002	10 218 559	97 883
7	Денежные средства и денежные эквиваленты	3 616 956	10 092 174	2 791 635
8	Прочие активы	3 362 263	2 673 269	5 402 543
БАЛАНС		48 383 786	72 748 317	
ПАССИВ				
9	Уставный капитал	1 110 616	1 110 616	1 110 616
10	Собственные акции, выкупленные у акционеров	(287 729)		
11	Переоценка внеоборотных активов	792 979	1 008 215	1 483 337
12	Резервный капитал	277 654	277 654	277 654
13	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток) прошлых лет	37 748 706	27 651 121	26 917 112
14	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток) отчетного года	10 403 952	11 693 895	802 257
15	Заемные средства	16 304 902	12 000 000	2 460 981
16	Кредиторская задолженность	28 031 845	17 287 618	14 129 397
17	Оценочные обязательства	1 671 693	962 281	686 331
18	Прочие пассивы	670 805	610 675	451 312
БАЛАНС		96 725 423	72 602 075	48 318 997

ПОЯСНЕНИЯ И КОММЕНТАРИИ
К БУХГАЛТЕРСКОМУ БАЛАНСУ

В СООТВЕТСТВИИ С ПРИКАЗАМИ МИНФИНА РОССИИ ОТ 24.12.2010 № 186Н И 02.07.2010 № 66Н В УЧЕТНУЮ ПОЛИТИКУ ОАО «АЭРОФЛОТ» НА 2011 ГОД (ДЛЯ ЦЕЛЕЙ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА) БЫЛИ ВНЕСЕНЫ ИЗМЕНЕНИЯ, УТВЕРЖДЕННЫЕ ПРИКАЗОМ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ОТ 26.10.2011 № 503.

Отчетность Общества за 2011, 2010 и 2009 гг. сформирована в сопоставимых показателях с аналогичными периодами.

НЕМАТЕРИАЛЬНЫЕ АКТИВЫ,
РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЙ
И РАЗРАБОТОК —

84 720 тыс. руб., представляют собой остаточную стоимость исключительных авторских прав на программы и базы данных, лицензий и исключительных прав владельца на товарные знаки и знаки обслуживания.

ОСНОВНЫЕ СРЕДСТВА —

10 172 732 тыс. руб., включают первоначальную стоимость воздушных судов, авиадвигателей, зданий, машин и оборудования и других объектов основных средств за минусом начисленного износа. Остаточная стоимость основных средств за отчетный период увеличилась на 2 462 118 тыс. руб. Изменения произошли в основном за счет постановки на учет 4 воздушных судов SSJ 100.

ДОЛГОСРОЧНЫЕ
ФИНАНСОВЫЕ ВЛОЖЕНИЯ —

10 147 225 тыс. руб., за отчетный период выросли на 2 528 240 тыс. руб. Рост связан с реструктуризацией займа

ООО «Аэрофлот-Финанс». За отчетный период Обществом были реализованы непрофильные активы:

- доли в уставном капитале и акции компании ОАО «Страховая компания «Москва»,
- ЗАО «Нордавиа»,
- ЗАО ДЕЙТ,
- ЗАО «Топливо-заправочный комплекс Шереметьево».

ЗАПАСЫ —

2 296 160 тыс. руб., в том числе:

СЫРЬЕ, МАТЕРИАЛЫ И ДРУГИЕ АНАЛОГИЧНЫЕ ЦЕННОСТИ — 2 269 412 тыс. руб., увеличились на 77 593 тыс. руб. за счет увеличения остатка запасных частей для ВС иностранного производства на складах.

ПРОЧИЕ ЗАПАСЫ И ЗАТРАТЫ — 26 748 тыс. руб., по сравнению с началом года не изменились.

ДЕБИТОРСКАЯ
ЗАДОЛЖЕННОСТЬ —

59 026 365 тыс. руб., увеличилась на 27 049 207 тыс. руб. и состоит из долгосрочной и краткосрочной дебиторской задолженности.

ДОЛГОСРОЧНАЯ ДЕБИТОРСКАЯ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ (платежи по которой ожидаются более, чем через 12 месяцев после отчетной даты) — **13 946 554** тыс. руб., увеличилась на 8 050 276 тыс. руб., что обусловлено осуществлением авансовых платежей фирме The Boeing Company за поставку ВС (планируемый срок поставки 2013–2016 гг.) и авансового платежа фирме Airbus S.A.S. за поставку в 2013 г. воздушных судов.

КРАТКОСРОЧНАЯ ДЕБИТОРСКАЯ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты) — **45 079 811** тыс. руб. С учетом начисленного резерва по сомнительным долгам краткосрочная дебиторская задолженность выросла на 18 998 931 тыс. руб.

Наибольший удельный вес в краткосрочной дебиторской задолженности по состоянию на 31.12.11 имеют:

ЗАДОЛЖЕННОСТЬ ПОКУПАТЕЛЕЙ И ЗАКАЗЧИКОВ — 17 415 076 тыс. руб., с учетом резерва по сомнительным долгам увеличилась за отчетный период на 5 222 841 тыс. руб.

На рост задолженности оказало влияние увеличение задолженности по расчетам с агентами по пассажирским и грузовым перевозкам, с агентами по чартерным и блок-чартерным перевозкам, расчетам с иностранными авиакомпаниями, по причине увеличения объемов продаж.

Задолженность по расчетам с авиакомпаниями РФ и другими российскими организациями по авиаперевозкам снизилась.

В 2011 году создан резерв по сомнительным долгам в размере 6 399 391 тыс. руб., 72% суммы резерва составляет задолженность ЗАО «Аэрофлот-Карго».

ЗАДОЛЖЕННОСТЬ БЮДЖЕТА ПО НАЛОГАМ И СБОРАМ — 3 873 595 тыс. руб., снизилась на 131 403 тыс. руб. в связи со снижением задолженности по налогу на прибыль ввиду превышения уплаченных авансовых платежей над начислением налога за 2011 год.

ЗАДОЛЖЕННОСТЬ ПО АВАНСАМ ВЫДАННЫМ — 19 168 106 тыс. руб., возросла на 13 263 923 тыс. руб. в связи с увеличением авансов под поставку воздушных судов, за обеспечение авиаГСМ топливным компаниям и под приобретение товарных знаков. В составе прочих авансов отражены лизинговые платежи за поставленные воздушные суда, авансы под поставку ТМЦ и прочие работы и услуги.

ЗАДОЛЖЕННОСТЬ ПРОЧИХ ДЕБИТОРОВ — 4 497 091 тыс. руб., выросла в отчетном периоде на 570 247 тыс. руб.

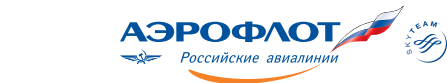
КРАТКОСРОЧНЫЕ ФИНАНСОВЫЕ ВЛОЖЕНИЯ — 8 019 002 тыс. руб. Представляют собой финансовые вложения со сроком погашения менее 12 месяцев. Снижение инвестиций в сумме 2 199 559 тыс. руб. обусловлено реструктуризацией краткосрочного займа ООО «Аэрофлот-Финанс» в долгосрочный.

ДЕНЕЖНЫЕ СРЕДСТВА И ДЕНЕЖНЫЕ ЭКВИВАЛЕНТЫ — 3 616 956 тыс. руб., снижение остатка денежных средств на сумму 6 475 218 тыс. руб. связано со снижением остатка по размещенным денежным средствам на депозитных счетах в банках.

ПРОЧИЕ АКТИВЫ — 3 362 263 тыс. руб. В составе прочих активов отражаются авансы, выданные под капитальное строительство и приобретение внеоборотных активов, незавершенное строительство, а также расходы будущих периодов со сроком списания более 12 месяцев, исчисленный налог на добавленную стоимость по полученным, но еще не оплаченным материальным ценностям и услугам, отложенные налоговые активы.

Рост на 688 994 тыс. руб. связан с увеличением вложений в программный комплекс SAP ERP.

УСТАВНЫЙ КАПИТАЛ — 1 110 616 тыс. руб. – остался без изменения.



СОБСТВЕННЫЕ АКЦИИ, ВЫКУПЛЕННЫЕ У АКЦИОНЕРОВ — 287 729 ТЫС. РУБ.

В период с 15.09.2011 по 21.09.2011 Обществом было приобретено 4 472 711 штук акций ОАО «Аэрофлот». Цена приобретения акций ОАО «Аэрофлот» у акционеров была определена Советом директоров ОАО «Аэрофлот» (протокол от 28.04.2011 № 14) на основании отчета независимого оценщика.

ПЕРЕОЦЕНКА ВНЕОБОРОТНЫХ АКТИВОВ — 792 979 тыс. руб. Представляет собой прирост стоимости объектов основных средств в результате переоценки в прошлые годы.

Уменьшение величины добавочного капитала на 215 236 тыс. руб. связано со списанием основных средств, ранее подвергшихся дооценке.

РЕЗЕРВНЫЙ КАПИТАЛ — 277 654 тыс. руб. Создан согласно решению Собрания акционеров по итогам работы Общества в 2002 году в соответствии с учредительными документами.

НЕРАСПРЕДЕЛЕННАЯ ПРИБЫЛЬ (НЕПОКРЫТЫЙ УБЫТОК) ПРОШЛЫХ ЛЕТ — 37 748 706 тыс. руб., состоит из прибыли прошлых лет, полученной Обществом до 2011 года и распределенной Собраниями акционеров, и сумм переоценки объектов учета в соответствии с законодательством.

НЕРАСПРЕДЕЛЕННАЯ ПРИБЫЛЬ (НЕПОКРЫТЫЙ УБЫТОК) ОТЧЕТНОГО ГОДА — 10 403 952 тыс. руб. – прибыль, полученная по итогам работы за 2011 год.



ЗАЕМНЫЕ СРЕДСТВА —

16 304 902 тыс. руб. Представляют собой займ со сроком погашения более 12 месяцев, полученный в результате размещения облигаций на рынке ценных бумаг в сумме 12 000 000 тыс. руб., а также краткосрочные обязательства в виде кредитов банков, подлежащих погашению менее чем через 12 месяцев после отчетной даты, в рублях и иностранной валюте в сумме 4 304 902 тыс. руб.

КРЕДИТОРСКАЯ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ —

28 031 845 тыс. руб., состоит из долгосрочной и краткосрочной кредиторской задолженности.

Увеличение кредиторской задолженности на 10 744 227 тыс. руб. связано с ростом задолженности по авансам полученным, расчетам с поставщиками и подрядчиками, расчетам с прочими кредиторами.

ДОЛГОСРОЧНАЯ КРЕДИТОРСКАЯ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ

(платежи по которой ожидаются более, чем через 12 месяцев после отчетной даты) — **2 556 625** тыс. руб., представляет собой задолженность Общества по лизинговым платежам за воздушные суда SSJ.

КРАТКОСРОЧНАЯ КРЕДИТОРСКАЯ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ

(платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты) — **25 475 220** тыс. руб.

СТРУКТУРА КРАТКОСРОЧНОЙ КРЕДИТОРСКОЙ ЗАДОЛЖЕННОСТИ:

ЗАДОЛЖЕННОСТЬ ПЕРЕД ПОСТАВЩИКАМИ И ПОДРЯДЧИКАМИ —

11 196 574 тыс. руб., выросла за отчетный период на 4 729 813 тыс. руб. в основном за счет увеличения задолженности по расчетам за поставленные ГСМ и обслуживание ВС;

ЗАДОЛЖЕННОСТЬ ПО АВАНСАМ ПОЛУЧЕННЫМ —

11 963 492 тыс. руб., увеличение за отчетный период на 2 771 957 тыс. руб. объясняется ростом задолженности перед пассажирами в связи с увеличением объема продаж;

ПРОЧИЕ КРЕДИТОРЫ —

1 593 243 тыс. руб., увеличение задолженности на 602 656 тыс. руб. связано с ростом задолженности по НДС с авансов выданных, ростом задолженности перед ООО «Руспорт» (обеспечительный депозит под покупку доли в уставном капитале ООО «Аэропорт Москва»);

ЗАДОЛЖЕННОСТЬ ПЕРЕД ПЕРСОНАЛОМ ОРГАНИЗАЦИИ —

499 575 тыс. руб., представляет собой текущую задолженность по заработной плате;

ЗАДОЛЖЕННОСТЬ ПЕРЕД БЮДЖЕТОМ —

125 423 тыс. руб., рост задолженности по налогам и сборам на 57 965 тыс. руб. в связи с начислением текущего налога с выплат сотрудникам в декабре 2011 г.

ЗАДОЛЖЕННОСТЬ ПЕРЕД ГОСУДАРСТВЕННЫМИ ВНЕБЮДЖЕТНЫМИ ФОНДАМИ —

79 150 тыс. руб., рост задолженности на 58 497 тыс. руб. объясняется увеличением текущих начислений, обусловленных увеличением фонда оплаты труда летного состава;

ЗАДОЛЖЕННОСТЬ ПЕРЕД УЧАСТНИКАМИ (УЧРЕДИТЕЛЯМИ) ПО ВЫПЛАТЕ ДОХОДОВ —

17 763 тыс. руб. представляет задолженность Общества по выплате дивидендов за предыдущие годы.

ОЦЕНОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА —

1 671 693 тыс. руб. Начиная с отчетности за 2011 год Общество создает резерв предстоящих расходов на оплату очередных (ежегодных) и дополнительных отпусков работникам ОАО «Аэрофлот».

ПРОЧИЕ ПАССИВЫ —

670 805 тыс. руб., включают в себя отложенные налоговые обязательства и доходы будущих периодов, состоящие из безвозмездно полученных основных средств, программного обеспечения для обработки полетной информации ВС, запасных частей.

РАСЧЕТ ОЦЕНКИ СТОИМОСТИ ЧИСТЫХ АКТИВОВ ОАО «АЭРОФЛОТ» ЗА 2011 ГОД

(в тыс. руб.)

№ П/П	НАИМЕНОВАНИЕ ПОКАЗАТЕЛЯ	НА 31.12.2011	НА 31.12.2010	НА 31.12.2009
I. АКТИВ				
1.	Нематериальные активы	84 720	92 749	88 247
2.	Основные средства	10 172 732	7 710 614	5 096 989
3.	Незавершенное строительство	509 046	347 356	3 659 049
4.	Доходные вложения в материальные ценности	–	–	–
5.	Долгосрочные и краткосрочные финансовые вложения	18 166 227	17 837 544	5 053 031
6.	Прочие внеоборотные активы	15 904 254	7 796 009	4 179 422
7.	Запасы	2 416 825	2 292 362	2 570 860
8.	Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	716 380	329 145	279 031
9.	Дебиторская задолженность	45 079 811	26 080 880	24 585 695
10.	Денежные средства	3 616 956	10 092 174	2 791 635
11.	Прочие оборотные активы	58 472	23 242	15 038
12.	Итого активы, принимаемые к расчету (сумма данных пунктов 1 — 11)	96 725 423	72 602 075	48 318 997
II. ПАССИВ				
13.	Долгосрочные обязательства по кредитам и займам	12 000 000	12 000 000	
14.	Прочие долгосрочные обязательства	3 002 987	348 646	144 619
15.	Краткосрочные обязательства по кредитам и займам	4 304 902	–	2 460 981
16.	Кредиторская задолженность	25 457 457	17 281 600	14 123 248
17.	Задолженность участникам (учредителям) по выплате доходов	17 763	6 018	6 149
18.	Резервы предстоящих расходов	1 671 693	962 281	686 331
19.	Прочие краткосрочные обязательства	–	–	–
20.	Итого пассивы, принимаемые к расчету (сумма данных пунктов 13 — 19)	46 454 802	30 598 545	17 421 328
21.	СТОИМОСТЬ ЧИСТЫХ АКТИВОВ	50 270 621	42 003 530	30 897 669

АГРЕГИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ ОАО «АЭРОФЛОТ» ЗА 2011 ГОД

(в тыс. руб.)

ПОКАЗАТЕЛИ	2011	2010
ДОХОДЫ		
Выручка от основной деятельности	135 801 478	112 569 429
в том числе:	111 245 292	89 589 302
Реализация пассажирских перевозок		
Реализация грузопочтовых перевозок	7 908 590	8 436 349
Прочая реализация	16 647 596	14 543 778
ДРУГИЕ ДОХОДЫ		
Проценты к получению	1 111 277	1 109 217
Доходы от участия в других организациях	116 254	69 417
Прочие доходы	16 773 992	13 540 604
РАСХОДЫ		
Себестоимость реализованных работ, услуг	111 081 776	88 189 292
Коммерческие расходы	15 955 325	11 672 810
Управленческие расходы	6 214 366	4 675 538
Проценты к уплате	911 793	1 025 027
Прочие расходы	5 794 897	7 075 139
Отложенные налоговые активы/обязательства	63 025	203 617
Текущий налог на прибыль и иные налоговые платежи	3 377 867	2 753 349
ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ ОТЧЕТНОГО ГОДА	10 403 952	11 693 895

ОПИСАНИЕ ЗАЕМНЫХ СРЕДСТВ

Кредитный портфель Компании в конце 2011 года состоял из краткосрочных (от года до полутора лет) кредитных линий в иностранной валюте и рублях общим доступным объемом порядка 200 млн долл. США и 8,5 млрд руб.

В 2011 году Компания продолжала практику использования револьверных кредитных линий без предоставления обеспечения — как с плавающими, так и с фиксированными процентными ставками. В кредитных договорах с плавающей процентной ставкой предусмотрена градация размера банковской маржи в зависимости от срока выборки денежных средств в рамках каждого договора. Подобное структурирование кредитного портфеля позволяет наиболее оптимально и эффективно осуществлять кредитование Компании в зависимости от ситуации на финансовом рынке.

Финансирование краткосрочных кассовых разрывов осуществлялось за счет «казначейского» портфеля краткосрочных кредитных линий в рублях и иностранной валюте. Привлечение осуществлялось на основании соглашений «об общих условиях проведения операций на денежном рынке» путем заключения сделок в системе Reuters Dealing. Таким образом, стоимость заимствования соответствовала стоимости, установленной финансовым рынком для финансовых институтов высшей категории надежности с учетом странового кредитного риска. Портфель краткосрочных кредитов по состоянию на начало 2012 года составлял 1 млрд руб. РФ и 25 млн долл. США.

По заемным средствам со сроком погашения менее 12 месяцев общая сумма процентных выплат в 2011 году составила 8,4 млн руб.

С целью снижения расходов по обслуживанию долговых обязательств проводился постоянный анализ текущего состояния рынка корпоративного заимствования, велась работа по структурированию и сокращению уровня банковской ставки, в результате чего средняя ставка составила 1,7% годовых.

В 2010 Компания разместила два выпуска биржевых облигаций на предъявителя серии Б0–01 и Б0–02, каждый в сумме 6 млрд руб. (совокупная сумма 12 млрд руб.). Номинальная стоимость одной биржевой облигации составляет 1 000 руб. Срок погашения в 1 092 (одна тысяча девяносто второй) день с даты начала размещения биржевых облигаций. Ставка по купону 7,75% годовых.

Выплата купонов по биржевым облигациям ОАО «Аэрофлот» в отчетном году состоялась в полном объеме и точно в соответствии с графиком платежей — 11 апреля и 10 октября 2011 года.

ДОХОДЫ ОТ АВИАПЕРЕВОЗОК И ВЫПОЛНЕННЫХ УСЛУГ

В 2011 году доходы авиакомпании от эксплуатационной деятельности составили в целом 135 801,48 млн руб., что выше уровня 2010 года на 20,6% (+23 232,0 млн руб.).

Доходы были сформированы на 81,9% от пассажирских авиаперевозок, на 5,8% — от грузопочтовых авиаперевозок, от прочей деятельности — на 12,3%.

Доходы от пассажирских перевозок выросли по сравнению с предыдущим годом на 24,2% (+21 656,0 млн руб.) и составили 111 245,3 млн руб. Увеличение доходов произошло в основном за счет роста объемов перевозок пассажиров.

Доходы на международных воздушных линиях составили 84 224,08 млн руб., что на 22,3% выше уровня 2010 года, и обеспечили 75,7% общего объема доходов от пассажирских перевозок.

Доходы на внутренних воздушных линиях выросли на 30,6% и составили 27 021,21 млн руб. или 24,3% от общего объема доходов от пассажирских перевозок.

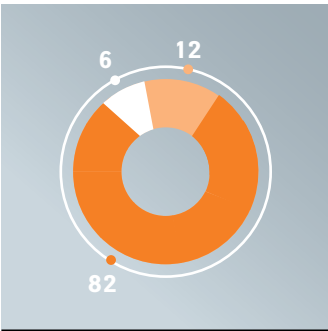
Доходность регулярных пассажирских перевозок в 2011 году по сравнению с 2010 годом выросла по регионам Япония (+10,3%), СНГ (+9,1%), Америка (+8,0%), Африка и БСВ (+7,3%), Россия (+3,7%), Европа (+2,9%) и снизилась по ЮВА (–1,9%).

ДОХОДЫ ОТ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЗА 2011 ГОД

НАИМЕНОВАНИЕ ПОКАЗАТЕЛЯ	2011	2010 *	ИЗМЕНЕНИЯ	
			+/-	%
Доходы от эксплуатационной деятельности, в том числе:	135 801 478	112 569 429	+23 232 049	+20,6%
от пассажирских перевозок	111 245 292	89 589 302	+21 655 990	+24,2%
от грузо-почтовых перевозок	7 908 590	8 436 349	–527 759	–6,3%
от прочей реализации	16 647 596	14 543 778	+ 2 103 818	+14,5%

* – по сопоставимым показателям.

СТРУКТУРА ДОХОДОВ ОТ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЗА 2011 ГОД



- 82% Доходы от пассажирских перевозок
- 12% Доходы от грузопочтовых перевозок
- 6% Доходы от прочей деятельности

Доходы от перевозок грузов и почты снизились по отношению к 2010 году на 6,3% (–527,8 млн. руб.) и составили 7 908,6 млн руб. как за счет снижения объемов перевозок, так и за счет снижения доходности.

Доходы от прочей реализации включают в себя доходы от оказания услуг по наземному обслуживанию в базовом аэропорту, услуг по заправке авиатопливом сторонних авиакомпаний, от сдачи помещений в аренду и прочих услуг. В 2011 году доходы от прочей реализации составили 16 647,6 млн руб., что выше сопоставимых данных за 2010 год на 14,5% (+2 103,8 млн руб.).



РАСХОДЫ ПО ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

ПОКАЗАТЕЛИ	2011	2010	ИЗМЕНЕНИЯ	
			+/-	%
Авиационное топливо	41 608 648	27 376 856	14 231 792	+52
Таможенные платежи по ВС	1 365 181	3 401 390	–2 036 209	–40,1
Содержание парка ВС и АД (капитальный и текущий ремонт, техническое обслуживание, страхование, амортизация ВС и АД и др.)	24 890 355	23 352 276	1 538 078	+6,6
Содержание экипажей ВС (оплата труда с отчислениями, расходы на обучение, медицинское обслуживание, форма, страхование ЛС и др.)	10 419 644	8 118 617	2 301 028	+28,3
Обслуживание пассажиров на борту ВС, наземное обеспечение перевозок, аэронавигационное обеспечение	30 790 495	24 182 410	6 608 085	+27,3
Организация продажи авиаперевозок и продвижение продукта (реклама)	15 504 662	11 989 708	3 514 953	+29,3
Прочие производственные и накладные расходы	8 672 483	6 116 383	2 556 099	+41,8
ИТОГО	133 251 467	104 537 640	28 713 827	+27,5

Расходы авиакомпании по эксплуатационной деятельности за 2011 год составили 133 251,5 млн руб. и возросли к уровню 2010 года на 28 713,8 млн руб. (+ 27,5%). Доля расходов в российских рублях составила 63,2% (82 411,9 млн руб.), в валюте — 36,8% (1 628,4 млн долл. США или 47 974,1 млн экв. руб.)

Увеличение расходов в целом по авиакомпании обусловлено увеличением объема пассажирских авиаперевозок и налета часов на собственном парке воздушных судов, ростом цен на авиационное топливо, на аэронавигационное и аэропортовое обслуживание и услуги сторонних организаций, ростом расходов на оплату труда.

СТРУКТУРА ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ РАСХОДОВ
В 2011 ГОДУ ПО ОСНОВНЫМ ГРУППАМ ЗАТРАТ (%)



Наибольший удельный вес в структуре эксплуатационных расходов за 2011 год занимают три основные группы затрат, а именно:

- авиатопливо — 31,2% (рост к 2010 году на 5 %);
- наземное и аэронавигационное обеспечение авиaperевозок, обслуживание пассажиров в аэропорту и на борту воздушного судна — 23,1% , что соответствует уровню 2010 года;
- содержание парка воздушных судов и авиадвигателей — 18,7% (снижение к 2010 году на 3,7%).

Резкий скачок цены на авиационное топливо в I квартале 2011 года, а также рост налета часов на 20,6% привели к увеличению расходов авиакомпании на авиаГСМ на 14 231,8 млн руб.

Расходы на содержание парка воздушных судов и авиационных двигателей по сравнению с 2010 годом увеличились в целом на 6,6% (или 1538,1 млн руб.) за счет роста налета часов на парке ВС и, как следствие, затрат на поддержание авиатехники в исправном состоянии.

ИЗМЕНЕНИЯ В СТРУКТУРЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ РАСХОДОВ В 2011 Г. ПО ОТНОШЕНИЮ К 2010 Г. (МЛН РУБ.)



6.10 | Расходы от эксплуатационной деятельности



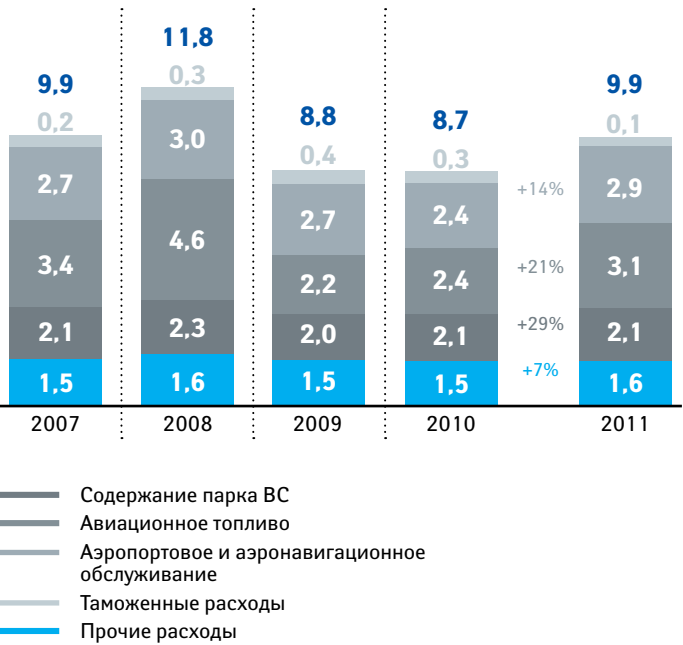
Увеличение объемов пассажирских авиaperевозок на 25,6%, рост суммарной взлетной массы воздушных судов на 20,5%, увеличение ставок за аэронавигационное обслуживание на территории РФ с 17 августа 2010 года по приказу ФСТ №141-т/3 от 06.07.2010, увеличение расходов на аэропортовое обслуживание в аэропорту Шереметьево в связи с переводом основной части международных рейсов в терминал D, увеличение в IV квартале 2010 года ставок авиабезопасности в аэропорту Шереметьево, рост ставок регулируемых сборов на аэропортовое обслуживание и обеспечение авиационной безопасности в других аэропортах Российской Федерации, а также увеличение ставок за аэронавигационное и аэропортовое обслуживание в иностранных государствах привели к увеличению расходов по блоку «Наземное и аэронавигационное обеспечение перевозок, обслуживание пассажиров на борту ВС» на 6 608,1 млн руб.

Прирост расходов авиакомпании на содержание летных и cabinных экипажей воздушных судов составил 2 301,0 млн руб., или 28,3%. Основными причинами данного повышения явились увеличение налета часов, проведение мероприятий по подготовке и переподготовке данной категории работников на поступающую авиационную технику, а также повышение уровня оплаты труда летных и cabinных экипажей в связи с изменением Положений и системы оплаты труда.

Увеличение затрат авиакомпании на продажу перевозок составило 3 515,0 млн руб., или 29,3% в результате роста объема перевозок пассажиров, внедрения новых технологий бронирования, продажи и регистрации, рекламных мероприятий и др.

Решение комиссии Таможенного союза от 14.10.2010 № 476 о предоставлении авиакомпании таможенной льготы на гражданские пассажирские самолеты импортного производства позволило вывести из налогообложения (кроме самолетов Airbus A330) с февраля 2011 года еще 12 ВС семейства Airbus A319/320, что снизило уровень таможенных платежей по сравнению с 2010 годом на 2 036,2 млн руб., или на 40,1%.

УДЕЛЬНЫЕ РАСХОДЫ ПО ПАССАЖИРСКИМ
АВИАПЕРЕВОЗКАМ (ЦЕНТЫ/ПКМ)



ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

В результате эксплуатационной деятельности ОАО «Аэрофлот» в 2011 году получена прибыль в сумме 2 550,0 млн руб., что ниже уровня 2010 года на 5 481,8 млн руб., или на 68,3%. При этом эксплуатационные доходы составили 135 801,5 млн руб., что выше уровня 2010 года на 23 232,0 млн руб., или на 20,6%, расходы от эксплуатационной деятельности составили 133 251,5 млн руб. и увеличились к уровню 2010 года на 28 713,8 млн. руб., или на 27,5%.

В результате внереализационной деятельности и прочих операций получена прибыль в сумме 11 294,8 млн руб., что выше уровня 2010 года на 4 675,8 млн руб., в основном за счет получения дохода от реализации непрофильных активов Общества и отражения положительного результата от восстановления и создания резерва по сомнительным долгам против отрицательного в 2010 году.

Прибыль до налогообложения в 2011 году снизилась на 806,0 млн руб. к уровню 2010 года и составила 13 844,8 млн руб. Чистая прибыль снизилась на 1 289,9 млн руб. и составила 10 404,0 млн руб.

ОБЗОР ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ

ПОКАЗАТЕЛИ	2011	2010	ИЗМЕНЕНИЯ	
			+/-	%
Доходы от эксплуатационной деятельности	135 801 478	112 569 429	23 232 049	+20,6
Расходы от эксплуатационной деятельности	133 251 467	104 537 640	28 713 827	+27,5
Результат от эксплуатационной деятельности	2 550 011	8 031 789	-5 481 778	-68,3
Результат от внереализационной деятельности и прочих операций	11 294 833	6 619 072	4 675 761	+70,6
Прибыль (убыток) до налогообложения	13 844 844	14 650 861	-806 017	-5,5
Отложенные налоговые активы/обязательства, налог на прибыль и иные аналогичные обязательные платежи	3 440 892	2 956 966	483 926	+16,4
Чистая прибыль (убыток) отчетного периода	10 403 952	11 693 895	-1 289 943	-11,0

КАПИТАЛЬНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ

В 2011 году капитальные вложения составили 1 559,9 млн руб. В общем объеме капитальных вложений наибольший удельный вес составили инвестиции в приобретение:

- машин и оборудования, включая вычислительную и оргтехнику — 43,8%;
- авиационных двигателей — 25,8%;
- транспортных средств — 10,5%;
- форменного обмундирования и спецодежды — 9,2%;
- реконструкция зданий — 5,6%;
- прочие – 5,1%.

В целях обеспечения программы перевозок и качества по наземному и техническому обслуживанию самолетов в базовом аэропорту инвестиции в размере 683,2 млн руб. были направлены на закупку нового оборудования, включая контейнеропогрузчики, наземные источники питания, обогреватели ВС, контейнерные тележки и другое оборудование, а также на оснащение Ситуационного центра ОАО «Аэрофлот» в офисном комплексе Мелькисарово. Для поддержания качества подготовки летного состава был закуплен полнопилотажный тренажер самолета Airbus A320 и тренажер-дверь DT A-320-321 тип С.

Для формирования резервного фонда авиадвигателей в соответствии с заключенным контрактом на поставку АД Trent 700 для поступающих ВС Airbus A330 в отчетном году был получен 1 авиадвигатель на сумму 403,0 млн руб.

С целью обновления и замены изношенного автотранспорта специализированного и общепроизводственного назначения инвестиции в размере 164,2 млн руб. были направлены на закупку буксировочных тягачей, минипогрузчиков, других транспортных средств, приобретение и модернизацию перронных автобусов.

В рамках программы поддержания и развития сервиса по обслуживанию пассажиров и повышения имиджа авиакомпании в отчетном году на обеспечение вновь прибывающего персонала и замену изношенной спецодежды и форменного обмундирования было израсходовано 143,3 млн руб.

Для реализации начальных этапов программы инновационного развития ОАО «Аэрофлот», утвержденной и разработанной в соответствии с требованиями нормативных документов федерального, регионального и корпоративного уровней, были привлечены инвестиции в НИОКР, которые в отчетном году составили 10,9 млн руб.

Вложения в приобретение нематериальных активов и исключительных прав на программное обеспечение за отчетный период составили 4,9 млн руб.

В составе прочих капитальных затрат инвестиции были направлены на закупку мебели и прочего производственно-хозяйственного инвентаря.

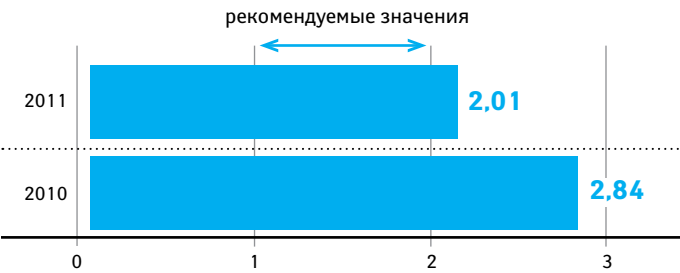
АНАЛИЗ ФИНАНСОВОГО СОСТОЯНИЯ

Анализ финансового состояния ОАО «Аэрофлот» проведен на основе расчета финансовых коэффициентов за 2010–2011 годы.

В целом, основные показатели ликвидности, финансовой устойчивости и платежеспособности Общества находятся в зоне рекомендуемых значений.

Коэффициент текущей ликвидности (коэффициент покрытия)

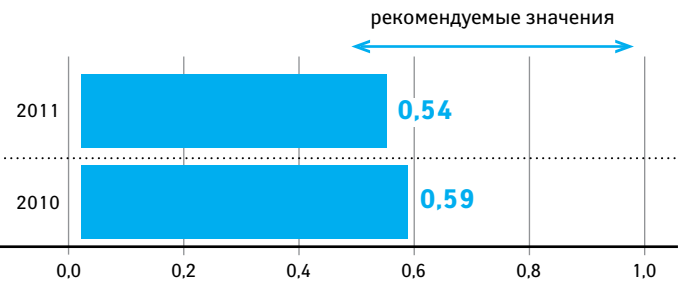
Определяет достаточность оборотных средств для погашения текущих обязательств.



Коэффициент текущей ликвидности, рассчитанный согласно Методическим положениям по оценке финансового состояния предприятий и установлению неудовлетворительной структуры баланса, утвержденных ФУДН 12.08.1994, на конец 2011 года составил 2,01 (при рекомендуемых значениях 1–2). Таким образом, за анализируемый период Общество сохранило способность погасить текущие обязательства за счет своих оборотных активов, что характеризует стабильность финансового положения Компании.

Уровень собственного капитала (коэффициент автономии)

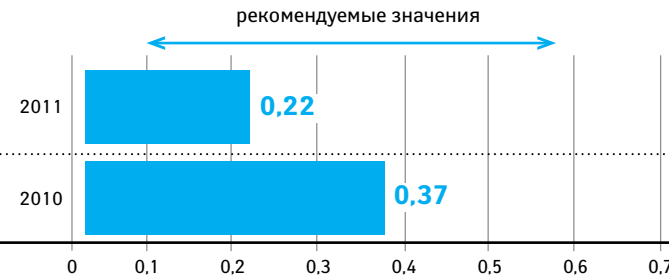
Характеризует долю собственных средств в общем объеме капитала, а также степень независимости организации от внешних источников финансирования деятельности.



Коэффициент автономии на конец 2011 года составил 0,54 (при рекомендуемом значении от 0,5), что свидетельствует о достаточной степени независимости организации от заемных источников при сумме собственных средств организации 54%.

Коэффициент обеспеченности собственными средствами

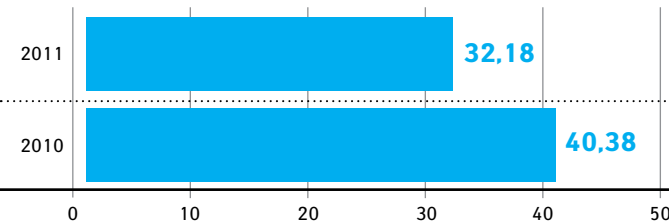
Характеризует степень обеспеченности Компании собственными оборотными средствами, необходимыми для ее финансовой устойчивости.



Коэффициент обеспеченности собственными средствами на конец 2011 года составил 0,22, что выше установленного нормативного (0,1) и свидетельствует о финансовой устойчивости компании, ее независимости от внешних займов.

Длительность оборота чистого производственного оборотного капитала

Отражает срок, в течение которого обращаются оборотные средства предприятия.

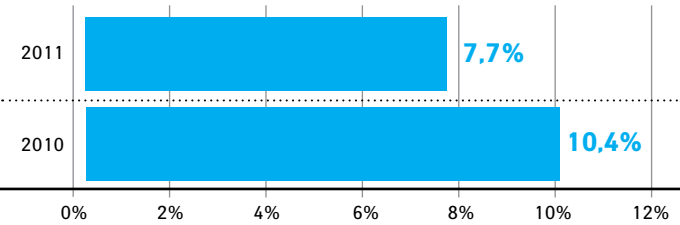


Длительность оборота чистого производственного оборотного капитала (длительность оборота запасов плюс длительность оборота краткосрочной дебиторской задолженности минус длительность оборота кредиторской задолженности) уменьшилась в 2011 году на 8,2 дня (с 40,38 до 32,18 дня). Средняя величина длительности оборота чистого производственного оборотного капитала за анализируемый период положительная, что обеспечивает платежеспособность Общества в долгосрочном периоде.

Рентабельность деятельности по чистой прибыли

Отражает величину чистой прибыли, полученной с каждой денежной единицы выручки.

Снижение значений показателей эффективности деятельности ОАО «Аэрофлот» — рентабельности по чистой



прибыли — в 2011 году по сравнению с 2010 годом произошло в основном за счёт опережающего роста расходов над доходами в результате увеличения цен на авиационное топливо, тарифов на аэронавигационное и аэропортовое обслуживание и услуги сторонних организаций.

СИЛЬНАЯ КОМАНДА

112 СОВРЕМЕННЫХ
ВОЗДУШНЫХ
СУДОВ

ФЛОТ АВИАКОМПАНИИ САМЫЙ
МОЛОДОЙ В ЕВРОПЕ. ПО СОСТОЯНИЮ
НА 31.12.2011 СОСТОИТ ИЗ **112**
СОВРЕМЕННЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ,
В ТОМ ЧИСЛЕ **109** ПАССАЖИРСКИХ
САМОЛЕТОВ

созданы для полёта

ФЛАМИНГО

Самая крупная птица, собирающаяся в стаи. Самые большие стаи можно наблюдать на Великих озерах Восточной Африки — более миллиона птиц.

7

ПРИЛОЖЕНИЯ

7.1 Сведения о результатах исполнения поручений Президента и Правительства Российской Федерации за 2011 год 149

7.2 Сведения о крупных сделках, сделках с заинтересованностью 150

7.3 Сведения о соблюдении Кодекса корпоративного поведения 152

7.4 Производственная статистика авиакомпаний Группы «Аэрофлот» 162

7.5 Краткий словарь терминов и сокращений 166

7.6 Перечень офисов и представительств 168

7.7 Контактная информация 174

СВЕДЕНИЯ О РЕЗУЛЬТАТАХ ИСПОЛНЕНИЯ ПОРУЧЕНИЙ ПРЕЗИДЕНТА И ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЗА 2011 ГОД

№ п/п	ВИД ДОКУМЕНТА, ДАТА, НОМЕР	КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ ПОРУЧЕНИЯ	ИСПОЛНЕНИЕ
1	2	3	4
1	Поручение Правительства РФ от 30.06.2010 № ИШ-П13-4411 по созданию национального перевозчика на базе ОАО «Аэрофлот» (с учетом принятых на совещаниях в Правительстве Российской Федерации от 15.03.2010 № ИШ-П13-9Пр и от 16.07.2010 № ИШ-П13-29Пр. решений)	О передаче ОАО «Аэрофлот» авиационных активов, принадлежащих ГК «Ростехнологии» (вх. от 05.07.2010 № 3798)	25.10.2011 заключен договор между ГК «Ростехнологии» (в качестве Продавца), ООО «Аэрофлот-Финанс» (в качестве Покупателя) и ОАО «Аэрофлот» (в качестве Участника)
2	Поручение Президента РФ от 07.02.2012 № Пр-307 по итогам заседания Комиссии при Президенте РФ по модернизации и технологическому развитию экономики России	Об утверждении программ инновационного развития (вх. от 09.02.2011 № 623)	Программа инновационного развития ОАО «Аэрофлот» одобрена решением Совета директоров ОАО «Аэрофлот» (протокол № 16 от 24.06.2011, В.1) (№51/ПрСД от 05.07.2011) В рамках Программы инновационного развития Общества подготовлен и одобрен Советом директоров план НИОКР ОАО «Аэрофлот» на 2012 год (протокола № 6 от 24.11.2011, В.3) (№111/ПрСД от 07.12.2011)
3	Поручение Заместителя Председателя Правительства РФ Иванова С.Б. от 12.04.2011 № СИ-П13-2225.	О предоставлении кандидатур независимых директоров или профессиональных поверенных (вх. от 13.04.2011 №2208)	Советом директоров ОАО «Аэрофлот» от 02.06. 2011 утвержден список кандидатов в Совет директоров, избираемый на внеочередном общем собрании акционеров ОАО «Аэрофлот» 29.06. 2011 (№ 44/ПрСД от 15.06.2011) Совет директоров ОАО «Аэрофлот» от 13.07.2011 избрал независимого члена Совета директоров председателем Совета директоров ОАО «Аэрофлот» (№ 54/ПрСД от 26.07.2011)
4	Поручение Первого Заместитель Председателя Правительства РФ Шувалова И.И. от 15.08.2011 ИШ-П13-5809.	О снижении затрат на приобретение товаров (работ, услуг) в расчете на единицу продукции (10% в течение трех лет) (вх. от 18.08.2011 №5818)	Направлено письмо Министру экономического развития РФ Набиуллиной Э.С. о внедрении в ОАО «Аэрофлот» системы оплаты труда руководителей и специалистов на основе ключевых показателей эффективности деятельности (КПЭ) и согласовании проекта Методики расчета показателя снижения затрат ОАО «Аэрофлот» на приобретение товаров (работ, услуг) в расчете на единицу продукции. (исх. № ГД-3575 от 15.09.2011)
5	Поручение Председателя Правительства РФ Путина В. В. от 13.07.2011 ВП-П9-4883	О реорганизации системы подготовки пилотов в Российской Федерации (вх. от 18.07.2011 №4880)	27 сентября 2011 года проведено совещание у заместителя Министра транспорта РФ Окулова В. М. по совершенствованию системы подготовки пилотов ГА РФ
6	Поручение Заместителя Председателя Российской Федерации Иванова С.Б. от 01.03.2011 СИ-П9-1170	О разработке графика поставки в эксплуатацию самолетов SSJ 100 и графика подготовки летных, cabinных экипажей и персонала по техническому обслуживанию (вх. от 04.03.2011 №1047)	Издан приказ «О создании рабочей группы по подготовке к приемке и вводу в коммерческую эксплуатацию ВС SSJ-100 ОРД № 64 от 22.02.2011

СВЕДЕНИЯ О КРУПНЫХ СДЕЛКАХ, СДЕЛКАХ С ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬЮ

СВЕДЕНИЯ О СДЕЛКАХ, СОВЕРШЕННЫХ В ОТЧЕТНОМ ГОДУ И ПРИЗНАВАЕМЫХ В СООТВЕТСТВИИ С ФЗ «ОБ АКЦИОНЕРНЫХ ОБЩЕСТВАХ» КРУПНЫМИ СДЕЛКАМИ И СДЕЛКАМИ С ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬЮ

КРУПНЫЕ СДЕЛКИ

СТОРОНЫ	ПРЕДМЕТ	ЦЕНА	СРОК	ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ, ПРИНЯВШИЙ РЕШЕНИЕ ОБ ОДОБРЕНИИ
ОАО «Аэрофлот» – Покупатель The Boeing Company – Продавец	Покупка восьми новых воздушных судов Boeing B777-200ER/300ER	Не превышает 1 156 000 000 долл. США	График поставки воздушных судов: IV кв. 2012 г. – II кв. 2016 г.	Совет директоров (протокол №11 от 24.02.2011)

СДЕЛКИ С ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬЮ

№ П.П.	НАИМЕНОВАНИЕ КОНТРАГЕНТА	ПРЕДМЕТ СДЕЛКИ	ЦЕНА, РУБ.	СРОК	ЗАИНТЕРЕ-СОВАННЫЕ ЛИЦА	ОСНОВАНИЕ ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТИ	ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ, ПРИНЯВШИЙ РЕШЕНИЕ
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	ЗАО «Аэромар»	Поставка прохладительных напитков	4 082,80	До исполнения сторонами обязательств	Зингман В. Я. Сапрыкин Д. П.	Члены Правления ОАО «Аэрофлот» Члены Совета директоров ОАО «Аэромар»	Решение БОСА (протокол № 28 от 16.07.2010)
2.	ЗАО «АэроМАШ–Авиационная Безопасность»	Информационные услуги	212 400,00	До исполнения сторонами обязательств	Антонов В. Н	Член Правления ОАО «Аэрофлот» Член Совета директоров ОАО «АэроМАШ–Авиационная Безопасность»	Решение БОСА (протокол № 28 от 16.07.2010)
3.	ЗАО «Шеротель»	Протокольное мероприятие	172 040,00	До исполнения сторонами обязательств	Сапрыкин Д. П. Зингман В. Я.	Члены Правления ОАО «Аэрофлот» Члены Совета директоров ОАО «Шеротель»	Решение БОСА (протокол № 28 от 16.07.2010)
4.	ОАО «СК «Москва»	Страхование ОСАГО	18 410,49	До исполнения сторонами обязательств	Сапрыкин Д. П.	Член Правления ОАО «Аэрофлот» Член Совета директоров ОАО «СК «Москва»	Решение БОСА (протокол № 28)

7.2 | Сведения о крупных сделках, сделках с заинтересованностью

Сведения о сделках совершенных в отчетном году и признаваемых в соответствии с ФЗ «Об акционерных обществах» крупными сделками и сделками с заинтересованностью



№ П.П.	НАИМЕНОВАНИЕ КОНТРАГЕНТА	ПРЕДМЕТ СДЕЛКИ	ЦЕНА, РУБ.	СРОК	ЗАИНТЕРЕ-СОВАННЫЕ ЛИЦА	ОСНОВАНИЕ ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТИ	ОРГАН УПРАВЛЕНИЯ, ПРИНЯВШИЙ РЕШЕНИЕ
5.	ОАО «СК «Москва»	Страхование ОСАГО	11 628,00	До исполнения сторонами обязательств	Сапрыкин Д. П.	Член Правления ОАО «Аэрофлот» Член Совета директоров ОАО «СК «Москва»	Решение БОСА (протокол № 28 от 16.07.2010)
6.	ЗАО «Нордавиа–РА»	Обработка и хранение груза на таможенном комплексе	123 129,78	До исполнения сторонами обязательств	Антонов В. Н	Член Правления ОАО «Аэрофлот» Член Совета директоров ЗАО «Нордавиа–РА»	Решение БОСА (протокол № 28 от 16.07.2010)
7.	ЗАО «АэроМАШ–Авиационная Безопасность»	Авиационная безопасность	160 721 144,06	До исполнения сторонами обязательств	Антонов В. Н	Член Правления ОАО «Аэрофлот» Член Совета директоров ОАО «АэроМАШ–Авиационная Безопасность»	Решение ГОСА (протокол № 30 от 04.07.2011)
8.	ЗАО «ТЗК Шереметьево»	Поверка приборов	65 394,42	До исполнения сторонами обязательств	Сапрыкин Д. П.	Член Правления ОАО «Аэрофлот» Член Совета директоров ЗАО «ТЗК Шереметьево»	Решение ГОСА (протокол № 30 от 04.07.2011)
9.	ОАО «Владивосток Авиа»	Займ	400 000 000,00	До исполнения сторонами обязательств	Сапрыкин Д. П.	Член Правления ОАО «Аэрофлот» Член Совета директоров ОАО «Владивосток Авиа»	Протокол Совета директоров № 15 от 02.06.2011
10.	Негосударственное образовательное учреждение «Авиационная школа Аэрофлота»	Обучение	209 740,00	До исполнения сторонами обязательств	Бушланов К. М.	Член Правления ОАО «Аэрофлот» Член Попечительского Совета Негосударственного образовательного учреждения «Авиационная школа Аэрофлота»	Решение ГОСА (протокол № 30 от 04.07.2011)
11.	Негосударственное образовательное учреждение «Авиационная школа Аэрофлота»	Обучение	89 600,00	До исполнения сторонами обязательств	Бушланов К. М.	Член Правления ОАО «Аэрофлот» Член Попечительского Совета Негосударственного образовательного учреждения «Авиационная школа Аэрофлота»	Решение ГОСА (протокол № 30 от 04.07.2011)
12.	ОАО «Оренбургские авиалинии»	Обеспечение авиаГСМ и спецжидкостями	8 630 309,70	До исполнения сторонами обязательств	Сапрыкин Д.П.	Член Правления ОАО «Аэрофлот» Член Совета директоров ОАО «Оренбургские авиалинии»	Протокол Совета директоров от 01.09.2011 № 3
13.	ОАО «Терминал»	Аренда недвижимого имущества	9 528 571,00	До исполнения сторонами обязательств	Сапрыкин Д. П.	Член Правления ОАО «Аэрофлот» Член Совета директоров ОАО «Терминал»	Протокол Совета директоров от 10.10.2011 № 4
14.	ОАО «Терминал»	Аренда недвижимого имущества	1 778 406,00	До исполнения сторонами обязательств	Сапрыкин Д. П.	Член Правления ОАО «Аэрофлот» Член Совета директоров ОАО «Терминал»	Протокол Совета директоров от 10.10.2011 № 4
15.	ОАО «Терминал»	Аренда недвижимого имущества	4 293 801,00	До исполнения сторонами обязательств	Сапрыкин Д. П.	Член Правления ОАО «Аэрофлот» Член Совета директоров ОАО «Терминал»	Протокол Совета директоров от 10.10.2011 № 4
16.	ОАО «Донавиа»	Услуги по продаже пассажирских перевозок	33 367 631,17	До исполнения сторонами обязательств	Калмыков А. Ю.	Член Правления ОАО «Аэрофлот» Член Совета директоров ОАО «Донавиа»	Решение ГОСА от 04.07.2011 протокол № 30

СВЕДЕНИЯ О СОБЛЮДЕНИИ КОДЕКСА КОРПОРАТИВНОГО ПОВЕДЕНИЯ*

№ п. п.	ПОЛОЖЕНИЕ КОДЕКСА КОРПОРАТИВНОГО ПОВЕДЕНИЯ	СОБЛЮДАЕТСЯ ИЛИ НЕ СОБЛЮДАЕТСЯ	ПРИМЕЧАНИЕ
ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ АКЦИОНЕРОВ			
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

* 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».



№ п. п.	ПОЛОЖЕНИЕ КОДЕКСА КОРПОРАТИВНОГО ПОВЕДЕНИЯ	СОБЛЮДАЕТСЯ ИЛИ НЕ СОБЛЮДАЕТСЯ	ПРИМЕЧАНИЕ
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 (п п.1 и 24)
9.	Наличие утвержденной советом директоров процедуры управления рисками в акционерном обществе	Соблюдается	Пункт 5.5 Положения о комитете по аудиту
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 (п п.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 (п п.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 (п п.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	

№ п. п.	ПОЛОЖЕНИЕ КОДЕКСА КОРПОРАТИВНОГО ПОВЕДЕНИЯ	СОБЛЮДАЕТСЯ ИЛИ НЕ СОБЛЮДАЕТСЯ	ПРИМЕЧАНИЕ
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, регулируются Пунктом 22.7 Устава и Ст. 81 и 82 ФЗ «Об АО»
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»

№ п. п.	ПОЛОЖЕНИЕ КОДЕКСА КОРПОРАТИВНОГО ПОВЕДЕНИЯ	СОБЛЮДАЕТСЯ ИЛИ НЕ СОБЛЮДАЕТСЯ	ПРИМЕЧАНИЕ
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)
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 не предоставление 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 частично	
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	Соблюдается	
32.	Отсутствие в составе комитета по кадрам и вознаграждениям должностных лиц акционерного общества	Соблюдается	

№ п. п.	ПОЛОЖЕНИЕ КОДЕКСА КОРПОРАТИВНОГО ПОВЕДЕНИЯ	СОБЛЮДАЕТСЯ ИЛИ НЕ СОБЛЮДАЕТСЯ	ПРИМЕЧАНИЕ
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 пп. 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 (пп. 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	Пп. 19 — 21 пункта 19.2 ст. 19 и пп. 12 пункта 21.5 ст. 21 Устава



№ п. п.	ПОЛОЖЕНИЕ КОДЕКСА КОРПОРАТИВНОГО ПОВЕДЕНИЯ	СОБЛЮДАЕТСЯ ИЛИ НЕ СОБЛЮДАЕТСЯ	ПРИМЕЧАНИЕ
42.	Отсутствие в составе исполнительных органов лиц, являющихся участником, генеральным директором (управляющим), членом органа управления или работником юридического лица, конкурирующего с акционерным обществом	Соблюдается	
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) осуществлять 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 пп. 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	Пп. 11 пункта 2.3 Трудового договора генерального директора и пп. 6.2 трудового договора, заключаемого работниками компании с ОАО «Аэрофлот»

№ п. п.	ПОЛОЖЕНИЕ КОДЕКСА КОРПОРАТИВНОГО ПОВЕДЕНИЯ	СОБЛЮДАЕТСЯ ИЛИ НЕ СОБЛЮДАЕТСЯ	ПРИМЕЧАНИЕ
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 (поглощении) каких-либо действий, направленных на защиту интересов исполнительных органов (членов этих органов) и членов совета директоров акционерного общества, а также ухудшающих положение акционеров по сравнению с существующим (в частности, запрета на принятие советом директоров до окончания предполагаемого срока приобретения акций решения о выпуске дополнительных акций, о выпуске ценных бумаг, конвертируемых в акции, или ценных бумаг, предоставляющих право приобретения акций общества, даже если право принятия такого решения предоставлено ему Уставом)	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	Пп. 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
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 частично	Положение о корпоративной информационной политике п. 3.2.1
63.	Наличие во внутренних документах акционерного общества требования о раскрытии информации о всех сделках, которые могут оказать влияние на рыночную стоимость акций акционерного общества	Соблюдается частично	Пункт 3 Кодекса корпоративного поведения ОАО «Аэрофлот»

№ п. п.	ПОЛОЖЕНИЕ КОДЕКСА КОРПОРАТИВНОГО ПОВЕДЕНИЯ	СОБЛЮДАЕТСЯ ИЛИ НЕ СОБЛЮДАЕТСЯ	ПРИМЕЧАНИЕ
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 ЗА 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
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

№ п. п.	ПОЛОЖЕНИЕ КОДЕКСА КОРПОРАТИВНОГО ПОВЕДЕНИЯ	СОБЛЮДАЕТСЯ ИЛИ НЕ СОБЛЮДАЕТСЯ	ПРИМЕЧАНИЕ
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	Положение о дивидендной политике ОАО «Аэрофлот»
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, который определен в уставе акционерного общества	Соблюдается частично	Привилегированные акции в Уставе не предусмотрены
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	

ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ СТАТИСТИКА
АВИАКОМПАНИЙ ГРУППЫ
«АЭРОФЛОТ»

ОАО «АЭРОФЛОТ»

	ЕД. ИЗМ.	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Налет	часы	209 003	211 515	232 075	248 351	271 905	285 915	306 746	286 278	327 054	394 341
Перевезено пассажиров, итого	тыс. человек	5 489,3	5 843,5	6 590,1	6 666,5	7 290,4	8 166,2	9 271,4	8 755,5	11 285,8	14 173,8
в т. ч. МВЛ		3 885,4	4 129,8	4 647,6	4 649,7	4 939,5	5 356,3	5 696,3	5 412,6	7 122,0	8 679,1
в т. ч. ВВЛ		1 603,9	1 713,7	1 942,5	2 016,8	2 350,9	2 809,9	3 575,1	3 342,9	4 163,8	5 494,7
Перевезено грузов и почты, итого	тыс. т	109,5	114,2	145,5	145,4	145,3	95,9	87,9	86,8	163,4	160,6
в т. ч. МВЛ		93,3	95,7	124,9	121,8	118,8	67,4	57,5	51,3	121,1	120,3
в т. ч. ВВЛ		16,2	18,5	20,6	23,6	26,5	28,5	30,4	35,5	42,3	40,3
Пассажирооборот, итого	млн пкм	17 645,2	18 202,6	20 648,2	20 694,8	22 406,5	24 675,3	27 247,5	25 986,2	34 777,1	42 020,9
в т. ч. МВЛ		13 826,3	14 163,7	16 171,5	15 897,7	16 753,7	18 033,0	18 745,5	17 345,9	23 632,3	28 645,9
в т. ч. ВВЛ		3 818,9	4 038,9	4 476,7	4 797,1	5 652,8	6 672,3	8 502,0	8 640,3	11 144,8	13 375,0
Предельный пассажирооборот, итого	млн ккм	25 802,5	26 241,1	29 981,6	29 977,3	31 945,8	35 119,4	38 412,0	37 399,7	45 020,9	54 195,3
в т. ч. МВЛ		20 551,0	20 848,0	23 728,1	23 255,7	24 257,6	26 041,8	26 889,3	25 770,2	31 060,8	37 510,1
в т. ч. ВВЛ		5 251,5	5 393,1	6 253,5	6 721,6	7 688,2	9 077,6	11 522,7	11 629,5	13 960,1	16 685,2
Занятость кресел, итого	%	68,4	69,4	68,9	69,0	70,1	70,3	70,9	69,5	77,2	77,5
в т. ч. МВЛ		67,3	67,9	68,2	68,4	69,1	69,1	69,7	67,3	76,1	76,4
в т. ч. ВВЛ		72,7	74,9	71,6	71,4	73,5	73,5	73,8	74,3	79,8	80,2
Тоннокилометраж, итого	млн ткм	2 151,2	2 252,7	2 711,0	2 731,1	2 884,7	2 690,9	2 843,3	2 738,6	4 082,1	4 690,5
в т. ч. МВЛ		1 735,6	1 805,0	2 212,5	2 192,1	2 253,8	1 959,6	1 949,2	1 793,2	2 864,8	3 295,4
в т. ч. ВВЛ		415,6	447,7	498,5	539,0	630,9	731,3	894,1	945,4	1 217,3	1 395,1
Предельный тоннокилометраж, итого	млн ткм	3 814,2	3 951,1	4 662,3	4 709,3	5 000,8	4 828,2	5 058,9	4 900,0	6 458,9	7 536,8
в т. ч. МВЛ		3 130,1	3 258,8	3 869,4	3 849,4	3 988,4	3 661,1	3 599,0	3 383,3	4 622,8	5 408,2
в т. ч. ВВЛ		684,1	692,3	792,9	859,9	1 012,4	1 167,1	1 459,9	1 516,7	1 836,1	2 128,6
Коммерческая загрузка, итого	%	56,4	57,0	58,1	58,0	57,7	55,7	56,2	55,9	63,2	62,2
в т. ч. МВЛ		55,4	55,4	57,2	56,9	56,5	53,5	54,2	53,0	62,0	60,9
в т. ч. ВВЛ		60,8	64,6	62,9	62,7	62,3	62,7	61,2	62,3	66,3	65,5



ОАО «ДОНАВИА»

	ЕД. ИЗМ.	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Налет, итого	часы	12 544	14 600	16 747	15 153	15 182	21 832	30 357	28 627	29 623	22 720
Перевезено пассажиров, итого	тыс. человек	427,4	506,8	588,1	599,6	588,2	956,8	1 314,4	1 210,3	1 385,9	863,9
в т. ч. МВЛ		103,1	129,9	173,4	180,1	170,2	524,8	758,8	698,6	655,8	328,7
в т. ч. ВВЛ		324,3	376,9	414,7	419,5	418,0	432,0	555,6	511,7	730,1	535,2
Перевезено грузов и почты, итого	тыс. т	2,4	2,6	2,7	2,6	2,3	2,0	2,4	1,8	2,2	1,6
в т. ч. МВЛ		0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,3	0,4	0,2	0,4	0,4
в т. ч. ВВЛ		1,8	2,0	2,1	2,1	1,8	1,7	2,0	1,6	1,8	1,2
Пассажирооборот, итого	млн пкм	648,3	744,0	882,6	912,2	874,5	1 665,0	2 539,7	2 391,8	2 423,0	1 271,1
в т. ч. МВЛ		201,1	216,6	286,9	305,7	287,5	1 044,7	1 608,3	1 625,3	1 354,4	587,4
в т. ч. ВВЛ		447,2	527,4	595,7	606,5	587,0	620,3	931,4	766,5	1 068,6	683,7
Предельный пассажирооборот, итого	млн ккм	1 027,0	1 284,0	1 603,4	1 590,3	1 368,5	2 274,4	3 455,7	3 004,1	3 064,3	1 849,3
в т. ч. МВЛ		352,7	382,1	513,3	492,1	410,9	1 322,1	1 997,4	1 861,3	1 578,0	806,4
в т. ч. ВВЛ		674,3	901,9	1090,1	1098,2	957,6	952,3	1 458,3	1 142,8	1 486,4	1 042,9
Занятость кресел, итого	%	63,1	57,9	55,0	57,4	63,9	73,2	73,5	79,6	79,1	68,7
в т. ч. МВЛ		57,0	56,6	55,8	62,1	70,0	79,0	80,5	87,3	85,8	72,8
в т. ч. ВВЛ		66,3	58,5	54,6	55,2	61,3	65,1	63,9	67,1	71,9	65,6
Тоннокилометраж	млн ткм	63,0	72,0	84,3	87,0	82,9	153,1	232,8	217,8	221,4	116,6
в т. ч. МВЛ		19,3	20,8	27,0	28,5	26,7	94,6	145,3	146,6	122,5	53,4
в т. ч. ВВЛ		43,7	51,2	57,3	58,5	56,2	58,5	87,4	71,2	98,9	63,2
Экономический тоннокилометраж, итого	млн ткм	104,8	128,3	156,7	155,8	137,7	230,4	355,1	302,5	307,8	170,5
в т. ч. МВЛ		34,3	37,8	52,4	50,0	43,1	137,2	210,4	191,1	163,9	74,3
в т. ч. ВВЛ		70,5	90,5	104,3	105,8	94,6	93,2	144,6	111,4	143,9	96,2
Коммерческая загрузка, итого	%	60,0	56,0	54,0	55,8	60,2	66,4	65,6	72,0	71,9	68,4
в т. ч. МВЛ		56,2	54,7	52,0	57,0	61,9	68,9	69,1	76,7	74,7	71,8
в т. ч. ВВЛ		61,8	56,6	55,0	55,3	59,4	62,8	60,4	63,9	68,7	65,7

ЗАО «НОРДАВИА»

	ЕД. ИЗМ.	2004*	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011**
Налет, итого	часы	4 085	30 716	36 141	44 599	41 764	38 956	43 001	20 030
Перевезено пассажиров, итого	тыс. человек	96,7	805,9	875,2	1 082,0	1 014,6	1 096,2	1 398,5	609,6
в т. ч. МВЛ		9,4	76,3	65,5	67,7	95,1	57,9	97,4	47,7
в т. ч. ВВЛ		87,3	729,6	809,8	1 014,3	919,4	1 038,4	1 301,1	561,9
Перевезено грузов и почты, итого	тыс. т	0,7	3,6	4,2	5,5	4,9	4,5	5,0	2,4
в т. ч. МВЛ		0,1	0,1	0,09	0,05	0,05	0,02	0,02	0,1
в т. ч. ВВЛ		0,6	3,5	4,1	5,4	4,8	4,48	4,98	2,3
Пассажирооборот, итого	млн пкм	98,6	907,2	1 043,8	1 538,8	1 374,8	1 528,4	1 972,4	861,5
в т. ч. МВЛ		11,1	116	111,1	119,2	167,8	101,7	219,2	100,4
в т. ч. ВВЛ		87,5	791,2	932,7	1 419,6	1 207,0	1 426,6	1 753,2	761,1
Предельный пассажирооборот, итого	млн ккм	148,5	1337,7	1578,3	2 342,0	2 056,3	2 215,3	2 717,8	1 306,1
в т. ч. МВЛ		16,3	169	152,2	174,5	256,6	142,3	280,3	133,6
в т. ч. ВВЛ		132,2	1168,7	1426,1	2 167,5	1 799,7	2 073,1	2 437,5	1 172,5
Занятость кресел, итого	%	66,4	67,8	66,1	65,7	66,9	69,0	72,6	66,0
в т. ч. МВЛ		67,9	68,6	73,0	68,3	65,4	71,5	78,2	75,2
в т. ч. ВВЛ		66,2	67,7	65,4	65,5	67,1	68,8	71,9	64,9
Выполненный тоннокилометраж, итого	млн ткм	9,5	85,2	98,3	145,9	129,8	143,7	184,3	81,1
в т. ч. МВЛ		1,1	10,6	10,1	10,8	15,8	8,7	19,7	9,1
в т. ч. ВВЛ		8,4	74,6	88,2	135,1	114,0	135,0	164,6	72,0
Экономический тоннокилометраж, итого	млн ткм	14,3	131,1	155,5	227,1	203,9	222,1	320,2	151,7
в т. ч. МВЛ		1,5	16,1	14,1	16,4	23,4	13,2	29,9	13,7
в т. ч. ВВЛ		12,8	115,0	141,4	210,7	180,5	208,9	290,3	138,0
Коммерческая загрузка, итого	%	66,4	65,0	63,2	64,2	63,7	64,7	57,6	53,4
в т. ч. МВЛ		73,3	65,8	70,9	65,8	67,5	65,5	65,9	65,8
в т. ч. ВВЛ		65,6	64,8	62,4	64,1	63,2	64,7	56,7	52,2

* По состоянию на октябрь 2004 года.
** По состоянию на 8 июня, до выбытия из состава Группы.



АВИАКОМПАНИИ, ИНТЕГРИРОВАННЫЕ В 2011 ГОДУ

	ЕД. ИЗМ.	ОАО «АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ»	ОАО «ОРЕНБУРГСКИЕ АВИАЛИНИИ	ОАО «ВЛАДИВОСТОК АВИА»	ОАО «АВИАКОМПАНИЯ «САХАЛИНСКИЕ АВИАТРАССЫ»
Налет, итого	часы	94 207	68 652	46 810	10 204
Перевезено пассажиров, итого	тыс. человек	3 537,5	2 507,2	1 213,9	298,4
в т. ч. МВЛ		1 790,8	2 109,1	332,4	52,1
в т. ч. ВВЛ		1 746,7	398,1	881,5	246,4
Перевезено грузов и почты, итого	тыс. т	8,8	1,8	14,7	3,5
в т. ч. МВЛ		2,2	0,1	1,5	1,6
в т. ч. ВВЛ		6,6	1,7	13,2	1,9
Пассажирооборот, итого	млн пкм	7 190,9	7 500,3	4 534,9	295,7
в т. ч. МВЛ		4 673,4	6 840,8	689,1	90,2
в т. ч. ВВЛ		2 517,5	659,5	3 845,8	205,5
Предельный пассажирооборот, итого	млн ккм	9 551,2	7 895,7	6 397,1	476,7
в т. ч. МВЛ		5 960,6	6 926,4	1 076,1	148,6
в т. ч. ВВЛ		3 590,6	969,3	5 321,0	328,1
Занятость кресел, итого	%	75,3	95,0	70,9	62,0
в т. ч. МВЛ		78,4	98,8	64,0	60,7
в т. ч. ВВЛ		70,1	68,0	72,3	62,6
Выполненный тоннокилометраж, итого	млн ткм	666,0	677,7	478,5	31,6
в т. ч. МВЛ		426,3	615,9	64,5	11,3
в т. ч. ВВЛ		239,7	61,8	414,0	20,3
Экономический тоннокилометраж, итого	млн ткм	1 045,8	872,4	673,3	51,4
в т. ч. МВЛ		655,4	771,8	110,6	20,0
в т. ч. ВВЛ		390,4	100,6	562,7	31,4
Коммерческая загрузка, итого	%	63,7	77,7	71,1	61,5
в т. ч. МВЛ		65,1	79,8	58,3	56,6
в т. ч. ВВЛ		61,4	61,4	73,6	64,6

КРАТКИЙ СЛОВАРЬ ТЕРМИНОВ И СОКРАЩЕНИЙ

**АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ
(AVIATION SECURITY)**

Состояние защищенности авиации от актов незаконного вмешательства в ее деятельность, а также необходимый для этого комплекс мер и ресурсов.

**БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ
(FLIGHT SAFETY)**

Способность осуществлять воздушные перевозки без угрозы для жизни и здоровья людей.

ВВЛ

Внутренние воздушные линии.

**ВЫПОЛНЕННЫЙ
ПАССАЖИРООБОРОТ**

Объем авиатранспортной работы, исчисляемый умножением фактического количества коммерческих пассажиров, перевезенных на каждом этапе полета, на протяженность этапа; измеряется в пассажиро-километрах.

ГСМ

Горюче-смазочные материалы.

ГРУППА «АЭРОФЛОТ»

Это совокупность финансово и экономически связанных предприятий, являющихся самостоятельными юридическими лицами, которые осуществляют скоординированную деятельность на рынке авиaperевозок, где головная (материнская) компания — ОАО «Аэрофлот» — в силу преобладающего или значительного участия в уставных капиталах других компаний выступает в роли корпоративного центра.

**КРЕСЛО-КИЛОМЕТР,
ККМ**

Мера измерения провозной емкости, которой располагает авиакомпания, обозначает перемещение 1 пассажирского кресла на расстояние 1 км.

**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 — участник 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.

МВЛ

Международные воздушные линии.

**ОБЩЕСТВО,
АВИАКОМПАНИЯ,
КОМПАНИЯ**

ОАО «Аэрофлот».

**ПАССАЖИРО-КИЛОМЕТР,
ПКМ**

Перевозка 1 пассажира на расстояние 1 км.

**ПРЕДЕЛЬНЫЙ
(РАСПОЛАГАЕМЫЙ)
ПАССАЖИРООБОРОТ**

Максимально возможный для авиаперевозчика объем авиатранспортной работы, исчисляемый умножением числа располагаемых пассажирских кресел на каждом этапе полета на протяженность этапа.

**ПРЕДЕЛЬНЫЙ
(РАСПОЛАГАЕМЫЙ)
ТОННО-КИЛОМЕТРАЖ**

Объем работы, исчисляемый умножением количества располагаемой коммерческой загрузки (пассажиры, груз и почта) на каждом этапе полета на протяженность этапа, измеряется в тонно-километрах.

**РЫНОЧНАЯ
КАПИТАЛИЗАЦИЯ**

Суммарная рыночная стоимость акций компании.

**ТОННО-КИЛОМЕТР,
ТКМ**

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

ТКП

Транспортная клиринговая палата.

7.5 Краткий словарь терминов
и сокращений

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.

**APIS
(ADVANCE PASSENGER
INFORMATION SYSTEM)**

Система подачи списков с дополнительной информацией о пассажирах в таможенные и пограничные службы страны прибытия.

**BSP/ARC
(BILLING AND SETTLEMENT
PLAN/AIRLINE REPORTING
CORPORATION)**

Системы взаиморасчетов между агентами и авиакомпаниями. BSP — это организованная IATA международная система взаиморасчетов между агентами и авиакомпаниями, позволяющая осуществлять продажи авиаперевозок на нейтральных бланках (не принадлежащих изначально ни одной авиакомпании), расширить присутствие авиакомпании на рынке продажи авиаперевозок, минимизировать финансовые риски, снизить затраты на содержание системы продажи, ускорить процесс отчетности, используя

электронные технологии. Цель BSP — повышение эффективности работы авиакомпаний с агентской сетью. ARC — принятая в США система, аналогичная BSP.

**IATA
(INTERNATIONAL AIR
TRANSPORTATION ASSOCIATION)**

Международная ассоциация воздушного транспорта, создана в 1945 году для развития сотрудничества между авиакомпаниями в целях обеспечения безопасности, надежности и экономической 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

ОФИСЫ И КАССЫ ПРОДАЖ В МОСКВЕ

ул. Арбат, д. 10	+7 (495) 223-55-55, +7 (499) 500-75-95
ул. Петровка, д. 20/1	+7 (495) 621-51-31
ул. Коровий Вал, д. 7, стр.1	+7 (499) 238-80-35
ул. Кузнецкий Мост, д. 3	+7 (495) 621-92-93
Фрунзенская наб., д. 4	+7 (495) 223-55-55
ул. Енисейская, д. 19	+7 (499) 186-20-74, +7 (499) 500-73-75
ул. Пятницкая, д. 37/19	+7 (495) 953-66-73
Шереметьево, терминал D	+7 (495) 223-55-55
Шереметьево, терминал E	+7 (495) 223-55-55
Шереметьево, терминал F	+7 (495) 223-55-55



ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА НА ТЕРРИТОРИИ РФ

ГОРОД	КОД	ТЕЛЕФОН	ФАКС	АДРЕС
Анапа	86133	322-55	315-66	ул. Крымская, д. 170
Архангельск	8182	651-455	651-455	Набережная Северной Двины, д. 30
Астрахань	8512	445-555	445-555	пр-т Губернатора А. Гужвина, д. 3
Барнаул	3852	369-902	380-245	ул. Дмитрова, д. 85А
Волгоград	8442	357-262	385-480	пр-т Ленина, д. 15
Геленджик	-	+7-905-438-52-22	-	аэропорт «Геленджик»
Екатеринбург	343	356-5570	356-5580	ул. Белинского, д. 41
Иркутск	3952	211-398	211-326	ул. Степана Разина, д. 27
Казань	843	254-0174	254-0174	Аэропорт «Казань»
Кемерово	3842	349-451	349-451	ул. Коломейцева, д. 1
Краснодар	861	267-1907	267-1907	ул. Красная, д. 65
Минеральные Воды	87922	562-18	599-20	ул. Железноводская, д. 24
Нижевартовск	3466	613-396	245-555	ул. Омская, д. 11
Нижний Новгород	831	434-4040	434-4188	пл. Горького, д. 6
Новосибирск	383	223-1576	217-9698	Красный проспект, д. 28
Омск	3812	251-322	247-955	ул. Орджоникидзе, д. 14
Пермь	342	290-1303	290-1304	ул. Ленина, д. 10
Петропавловск-Камчатский	4152	300-722	300-830	ул. Советская, д. 35
Самара	846	276-0277	276-02-80	ул. Ленинская, д. 141
Сочи	8622	644-511	645-675	ул. Роз, д. 61А
Сургут	3462	233-966	233-877	ул. Ленина, д. 41
Тюмень	3452	681-155	383-872	ул. Малыгина, д. 84, стр. 1
Уфа	347	279-60-55	279-60-75	ул. Ленина, д. 5/3
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, 172

ФИЛИАЛЫ

ГОРОД	КОД	ТЕЛЕФОН	ФАКС	АДРЕС
Владивосток	4232	208-819	209-041	ул. Светланская, д. 143
Калининград	4012	916-455	956-454	пл. Победы, д. 4, к. 25
Красноярск	391	274-37-28	274-37-23	ул. Карла Маркса, д. 73А
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	512-150-180	512-150-178	Parkring 10, 1010 Wien, Austria
АЗЕРБАЙДЖАН				
Баку	994-12	498-11-67	498-11-66	U. Hadjibekov Str., 23, Baku, Azerbaidjan, Az 1000
АНГОЛА				
Луанда	244	222-430-599	222-430-599	Rua Coronel Aires De Ornelas № 1-A/B-R/C, Luanda, Angola
АРМЕНИЯ				
Ереван	374-10	532-131	522-435	375002, Армения, г. Ереван, ул. Амиряна, 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	Rue Des Colonies 58, 1000 Bruxelles, Belgique
БОЛГАРИЯ				
София	359-2	962-22-55	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.
ГЕРМАНИЯ				
Берлин	49-30	226-981-30	226-981-36	Unter Den Linden 51, Berlin 10117
Гамбург	49-40	374-28-85	374-28-88	Admiralitaet - Str.60
Дюссельдорф	49-211	864-43-10	320-928	40212 Dusseldorf,Berliner Allee 26
Мюнхен	49-89	281-443	280-5366	Frg/Munich, Isartorplatz, 2 80331 Munich
Франкфурт	49-69	273-006-48	273-006-29	Wilhelm-Leuschner- Str.41D-60329 Frankfurt Am Main Germany
Ханн (региональное представительство по грузовым перевозкам в Европе)	49-6543	508-600	508-619	55483 Hahn Airport, Building 860, Germany



ГРЕЦИЯ				
Афины	30-210	322-09-86	323-63-75	14, Xenofontos Str. Syntagma -Gr 105 57, Athens, Greece
ДАНИЯ				
Копенгаген	45	331-263-38	331-411-82	Denmark Copenhagen, 1.1 Vester Farimagsgade Room 1255 Dk-1606 Copenhagen V
ЕГИПЕТ				
Каир	202	239-004-29	239-004-07	Cairo/Egypt, 18, El Boustan St. El Boustan Commercial Centre
ИНДИЯ				
Дели	91-11	233-128-43	237-232-45	Aeroflot, Tolstoy House, 15-17 Tolstoy Marg Delhi - 110001 (India)
ИРАН				
Тегеран	98-21	888-074-94	889-108-88	Iran, Tehran, Vali Asr Ave., Sadr Str, 62
ИСПАНИЯ				
Барселона	34-93	430-58-80	419-95-51	Espana, 08029 Barselona C/Mallorca, 41
Мадрид	34-91	431-37-06	431-80-98	52, Oficina 3 A, Paseo De La Castellana, Madrid 28046, Espana
Малага	34-95	297-45-34	297-45-33	Aeropuerto De Malaga, Malaga, Espana, 29004
ИТАЛИЯ				
Венеция	39-041	269-84-84	269-84-47	Aeroport Marko Polo, Tessera, Venezia, Luigi Broglio Street 8, 30030 Italia
Милан	3902	669-875-38	669-846-32	20121 Milano - Via Marina, 3
Рим	3906	420-385-05	429-049-23	00187 Roma Via L.Bissolati 76
КАЗАХСТАН				
Алма-Ата	727	291-54-16	291-55-97	ул. Бегалина, д. 42
КИПР				
Никосия	357-22	669-071	678-484	32 B & C, Homer Ave. P.O. Box 22039 1097 Nicosia Cyprus
КИРГИЗИЯ				
Бишкек	996-312	620-074	620-075	Бульвар Эркиндик, д.64/1
КИТАЙ				
Гонконг	852	253-726-11	253-726-14	Suite 2918, 29 Floor, Shui On Centre, 6-8 Harbour Road, Wanchai, Hong Kong
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
Шанхай	86-21	627-980-33	627-980-35	Suite 522, Shanghai Centre, 1376, Nan Jing Xi Road, Shanghai, China PRC 200040

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	739596	739597	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
НИДЕРЛАНДЫ				
Амстердам	31-20	624-57-15	625-91-61	1118Bg Schiphol , Schiphol Boulevard 159, Amsterdam Netherlands
НОРВЕГИЯ				
Осло	47	233-562-16	223-328-80	Norway 0157 Oslo Ovre Slottsgt 6
ОБЪЕДИНЕННЫЕ АРАБСКИЕ ЭМИРАТЫ				
Дубай	9714	222-22-45	222-77-71	Po Box 1020 Al Maktoum Street, Al Mazroei Bldg, Office 101, Deira, Dudaï, U.A.E.
ПОЛЬША				
Варшава	48-22	629-94-75	628-25-57	Poland, Warsaw 00-508 Jerozolimskie Al.29
РЕСПУБЛИКА КОРЕЯ				
Сеул	822	569-32-71	569-32-76	404, City Air Terminal Bldg, № 159-6, Samsung-Dong, Kangnam-Ku, Seoul, Korea
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
СИРИЯ				
Дамаск	963-11	231-79-56	231-7952	Syria Damask 29 May Street
США				
Вашингтон	1-202	429-49-22	347-43-05	1101 17 Street, Nw. Suite 716 Washington Dc 20036
Лос-Анджелес	1-310	281-53-00	281-53-08	Usa Los Angeles, 9100 Wilshire Blvd. Suite 616, Beverly Hills, Ca 90212
Нью-Йорк	1-212	944-23-00	944-52-00	10 Rockefeller Plaza, Suite 1015 New York, Ny 10020 Terminal One, Room 4620, Jfk Airport, Ny 11430



ТАЙЛАНД				
Бангкок	662	251-12-23	255-31-38	183 Mezzanine Floor Regent House, Rajdamri Road, Bangkok 10330, Thailand
ТУРЦИЯ				
Анталия	902-42	330-34-77	330-31-06	Antalya International Airport Block A //N. 241
Стамбул	90-212	296-67-25	296-67-37	Turkey, Istanbul, Elmadag, Cumhuriyet Cad N48 B
УЗБЕКИСТАН				
Ташкент	998-71	120-05-55	120-05-57	73, Bobur Street, Tashkent , Uzbekistan, 100029
УКРАИНА				
Киев	38-044	245-43-59	245-48-81	01032, Украина, ул. Саксаганского, 112-А
Симферополь	38-0652	511-516	511-517	95006 Украина, Симферополь, ул. Павленко, 2-А
ФИНЛЯНДИЯ				
Хельсинки	358-9	424-771-14	821-472	Helsinki – Vantaan Lentoasema Terminaali 2 01530 Vantaa Finland
ФРАНЦИЯ				
Ницца	33-4	932-146-14	932-145-44	Aeroport Nice-Cot D'azur Terminal 1 06281 Nice Cedex
Париж	33-1	422-543-81	425-604-80	127, Avenue Des Champs Elysees 75008 Paris
ХОРВАТИЯ				
Загреб		487-20-55 385-21-203-389 (Сплит)	487-20-51 385-21-203-389 (Сплит)	10000 Croathia, Zagreb, Trg. Nikole Subica Zrinskog, 6 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, Czeh Republic
ШВЕЙЦАРИЯ				
Женева	41-22	717-88-02	738-83-12	Place Cornavin, 16, 1201 Geneve, Suisse
Цюрих	41-43	344-62-00	344-62-16	Talacker 41 Ch-8001 Zurich
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 Toranomon, Minato-ku, Tokyo, Japan 105-0001



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 22.08.2003 № 1027700092661.

ИДЕНТИФИКАЦИОННЫЙ НОМЕР НАЛОГОПЛАТЕЛЬЩИКА — 7712040126

МЕСТО НАХОЖДЕНИЯ — Российская Федерация, г. Москва, ул. Арбат, д. 10

ПОЧТОВЫЙ АДРЕС: 119002, Москва, ул. Арбат, д. 10

Акционерам и инвесторам:

Тел.: +7 (495) 258-06-86,
Факс: +7 (499) 500-69-63
E-mail: ir@aeroflot.ru

Программа «Аэрофлот Бонус»:

Тел.: +7(495) 223-55-55, 0933 — платный номер
8-800-333-55-55 — для регионов России
Факс: +7(495) 784-71-74
Часы работы: с 9.00 до 21.00 ежедневно (время московское).
www.aeroflotbonus.ru
E-mail: bonus@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
Адрес: г. Москва, ул. Ивана Франко, д. 8 (ст. метро «Кунцевская»)
Тел: +7 (495) 926-81-60
или филиал регистратора:
Шереметьево — 1, корп. 6
(Центр подготовки авиационного персонала) 1 эт. ком.107.
Тел: +7 (495) 578-36-80

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 отчете прогнозов.



Born to fly

BIRDS ARE BORN TO FLY.
THE SKY IS THEIR HOME AND THEIR
ELEMENT. AEROFLOT ALSO FEELS AT
HOME IN THE SKY – THE PLACE FOR BOLD
ASPIRATIONS, FAR-REACHING PLANS
AND ENDLESS GROWTH.
WE FLY TO UNITE COUNTRIES,
CONTINENTS AND PEOPLE EVERYWHERE
BECAUSE WE ARE BORN TO FLY.



AEROFLOT GROUP ANNUAL REPORT 2011

The Company's Annual Report was approved by the Board of Directors of JSC Aeroflot at the Board meeting on May 11, 2012.

CONTENTS

• About the Company.....	4
• Key indicators of Aeroflot Group	6
• Route map and aircraft fleet.....	8
• Key events in 2011	12
• Acclaim for the Company from passengers and professionals	17
• Letter from the Chairman of the Board of Directors	18
• Letter from the Chief Executive Officer	20
1 STATE OF THE INDUSTRY	24
1.1 The global aviation market	25
1.2 The Russian aviation market, position of Aeroflot Group	26
2 REVIEW OF BUSINESS	32
2.1 Integrated development strategy	33
2.2 Description of Aeroflot Group	37
2.2.1 Group Structure	37
2.2.2 Consolidation of aviation assets	38
2.2.3 Business of other subsidiaries and affiliates	41
2.3 Operations	42
2.3.1 Results of operations	42
2.3.2 Safety	47
2.3.3 Route network	48
2.3.4 Aircraft fleet	52
2.3.5 Maintenance and repair	54
2.3.6 Brand quality and service development	55
2.3.7 Information technologies and R&D	57
2.3.8 Marketing and sales	59
3 RISK AND RISK MANAGEMENT	64
3.1 Core business risks	65
3.2 Financial risks	68
3.3 Insurance	70
4 CORPORATE AND SOCIAL RESPONSIBILITY	74
4.1 Personnel and HR policy	75
4.1.1 HR policy	75
4.1.2 The Aeroflot Aviation School	79
4.2 Protecting the environment	80
4.2.1 Fuel and energy consumption in 2011	81
4.3 Charity and social programmes	83
5 CORPORATE GOVERNANCE AND SECURITIES	86
5.1 Corporate governance principles	87
5.1.1 Meetings of shareholders	89
5.1.2 Board of Directors	90
5.1.3 Committees of the Board of Directors	96
5.1.4 Executive Board	99
5.1.5 Financial and economic oversight	105
5.1.6 Corporate governance in Aeroflot Group	107
5.1.7 Information disclosure	107
5.2 Charter Capital	108
5.3 Dividend history	110
5.4 Securities	111
6 FINANCIAL REPORT	116
6.1 Statement of Management's Responsibilities for the Preparation and Approval of the Consolidated Financial Statements as at and for the year ended 31 December 2011	117
6.2 Letter from the Chief Financial Officer	118
6.3 Independent Auditors' Report	121
6.4 Overview of financial results	122
6.5 Consolidated Financial Statements	127
7 APPENDIXES	176
7.1 Information on the results of the President and Government of Russian Federation assignments execution	177
7.2 Large transactions and related party transactions	178
7.3 Information on observance of the Code of Corporate Conduct	180
7.4 Operating statistics	190
7.5 Glossary of terms and abbreviations used in this Annual Report	194
7.6 List of offices and representative offices	196
7.7 Contact information	202

ABOUT THE COMPANY

1923

THE HISTORY OF AEROFLOT BEGINS IN 1923
MERGER OF JSC DONAVIA IN TO THE GROUP IN APRIL 2000
INTEGRATION OF FOUR AIRLINES IN TO THE GROUP IN NOVEMBER 2011

3

AEROFLOT IS ONE OF THE THREE FASTEST GROWING AIRLINES IN THE WORLD

10

AEROFLOT IS ONE OF THE 10 AIRLINE GROUPS IN EUROPE WITH BEST FINANCIAL INDICATORS

20

AEROFLOT IS ONE OF THE 20 MOST VALUABLE AIRLINE BRANDS IN THE WORLD

185

AEROFLOT GROUP HAS 185 ROUTES TO 53 COUNTRIES WORLDWIDE, INCLUDING RUSSIA

926

AEROFLOT'S MEMBERSHIP OF THE SKYTEAM ALLIANCE MEANS THAT ITS PASSENGERS CAN PLAN JOURNEYS TO 926 DESTINATIONS IN 173 COUNTRIES OF THE WORLD

236

THERE WERE 236 AIRCRAFT IN THE AEROFLOT GROUP FLEET AS OF DECEMBER 31, 2011

28,437

EMPLOYEES ON THE GROUP PAYROLL

1

1ST PLACE ON THE RUSSIAN MARKET FOR INTERNATIONAL AND DOMESTIC AIR TRANSPORT



AEROFLOT HAS PROVIDED AIR TRANSPORT SERVICES SINCE 1923. THE COMPANY REMAINS THE RUSSIAN INDUSTRY LEADER, AND IS ALSO ONE OF THE BIGGEST CARRIERS IN THE CIS AND EASTERN EUROPE.

THE COMPANY CARRIED AN ALL-TIME RECORD OF 14 MILLION PEOPLE IN 2011 (16.4 MILLION INCLUDING THE BUSINESS OF SUBSIDIARIES AND AFFILIATES). OUR NEW STRATEGY POSITIONS AEROFLOT AMONG THE WORLD'S 20 BIGGEST CARRIERS IN TERMS OF PASSENGER TRAFFIC AND REVENUE BY 2025. TRAFFIC VOLUME IS PLANNED TO REACH 70 MILLION PER YEAR AND BEYOND

Aeroflot is the principal company in Aeroflot Group, which also includes five other Russian carriers: JSC Donavia, OJSC Rossiya Airlines, JSC ORENAIR, JSC SAT Airlines and JSC Vladivostok Air.

In 2011 Aeroflot won the prestigious international SkyTrax World Airline Awards prize in the category "Best Airline in Eastern Europe" and was acclaimed one of the three fastest growing airlines in the world. An annual rating by the influential international magazine Airline Business placed Aeroflot Group among the 10 airline groups in Europe with best financial results. And the company Brand Finance judged Aeroflot to be one of the 20 most highly valued airline brands in the world, based on results of 2010.

In 2011 Aeroflot's route network served 112 regular destinations in 53 countries (including Russia). The Company's membership of the Sky Team global airline alliance enables its passengers to plan journeys between the 926 destinations in 173 countries across the globe, which are served by Sky Team airlines.

Aeroflot has the youngest aircraft fleet in Russia and one of the youngest in Europe. As of December 31, 2011 Aeroflot operated 112 aircraft (236 including other companies in the Group). Aeroflot Group employed 28,437 people at the end of 2011.

The objective of Aeroflot Group's development strategy is to create a global network player with a central hub in Moscow and regional centers in Russia's Northern, Southern and Far Eastern federal districts. Expansion of Group presence on Russian and international markets will be supported by the consolidation of airline assets, which previously belonged to the State Corporation Russian Technologies. This process already began in November 2011.

The Russian government owns 51.17% of shares in JSC Aeroflot, and the Company was included in the list of strategic enterprises and strategic joint-stock companies by Decree № 1009 of the President of the Russian Federation, dated August 4, 2004.

KEY INDICATORS
OF AEROFLOT GROUP



* Including newly acquired airlines from November 15, 2011.

	2011	2010	CHANGE
MAIN OPERATING INDICATORS			
Passengers carried, million	16.392	14.070	+ 16 %
Revenue passenger kilometers, million RPK	46,078	39,172	+ 18 %
Passenger load factor, %	77.0	77.1	-0.1 p.p.
Revenue tonne kilometers, million RTK	5,072	4,488	+ 13 %
Cargo and mail carried, tonnes	168,449	170,600	-1 %
Revenue load factor, %	62.3	63.3	-1 %
MAIN FINANCIAL INDICATORS, USD MILLIONS			
Revenue	5,378	4,319	+25 %
Traffic revenue	4,466	3,700	+21 %
Operating costs	4,990	3,838	+30 %
Profit before income tax	585	353	+66 %
Net profit	491	253	+94 %
EBITDA*	646	709	-9 %
EBITDA margin, %	12	16	-4 p.p.
EBITDAR**	1,024	1,047	-2 %
EBITDAR margin, %	19	24	-5 p.p.
Net debt/ EBITDA ratio	2.9	2.1	+38%
VALUE INDICATORS			
Earnings per share, US cents	51.9	27.0	+92.2%
Market capitalization at the end of the year, USD billion	1.74	2.89	-39.7%
Price/Earnings ratio	3.0	9.7	-69.1%

* EBITDA=Operating income + Amortization + Custom duties expenses

** EBITDAR= EBITDA + Operating lease expenses

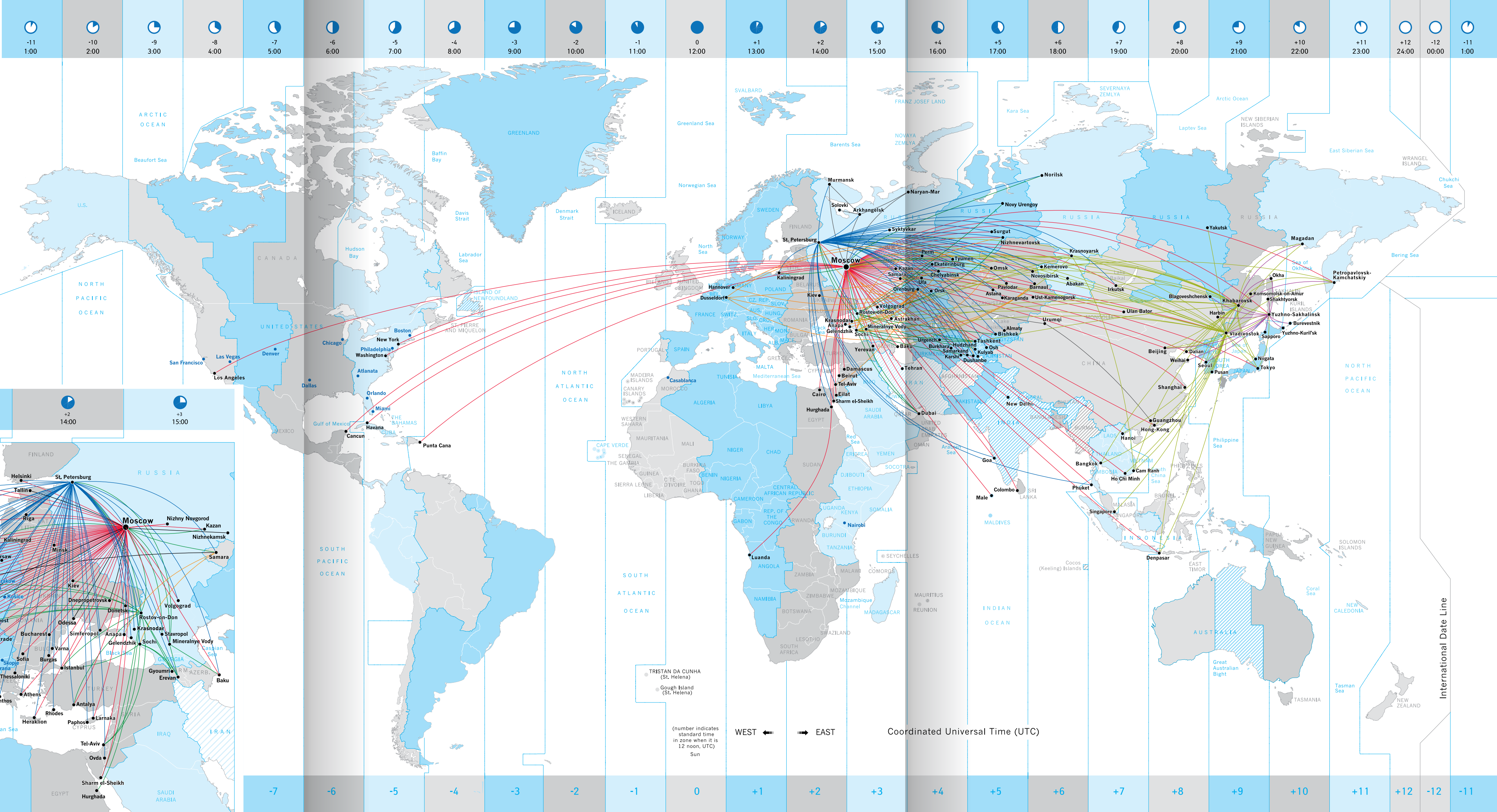
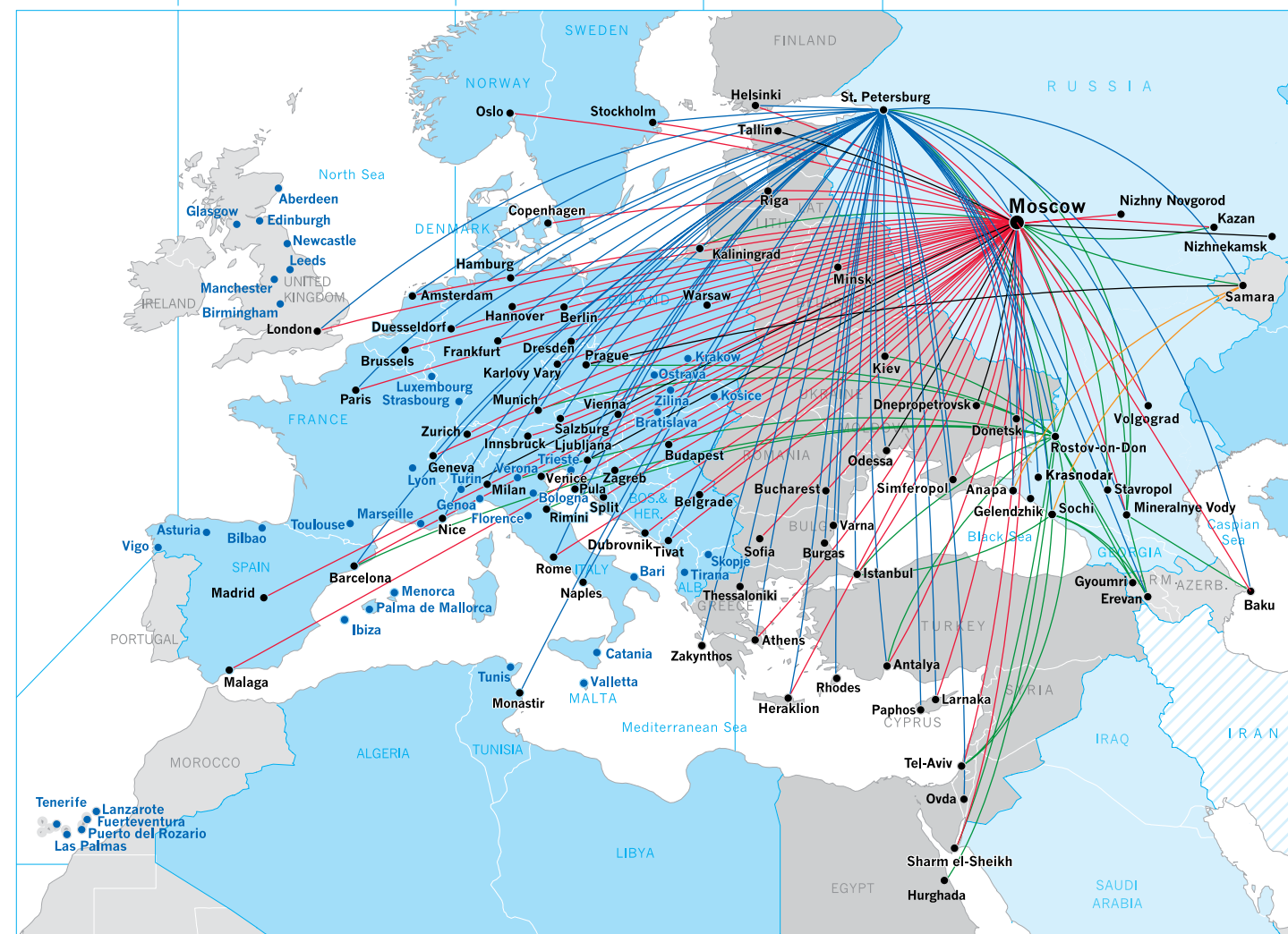
ROUTE MAP OF AEROFLOT GROUP

Flights to 185 destinations
in 53 countries

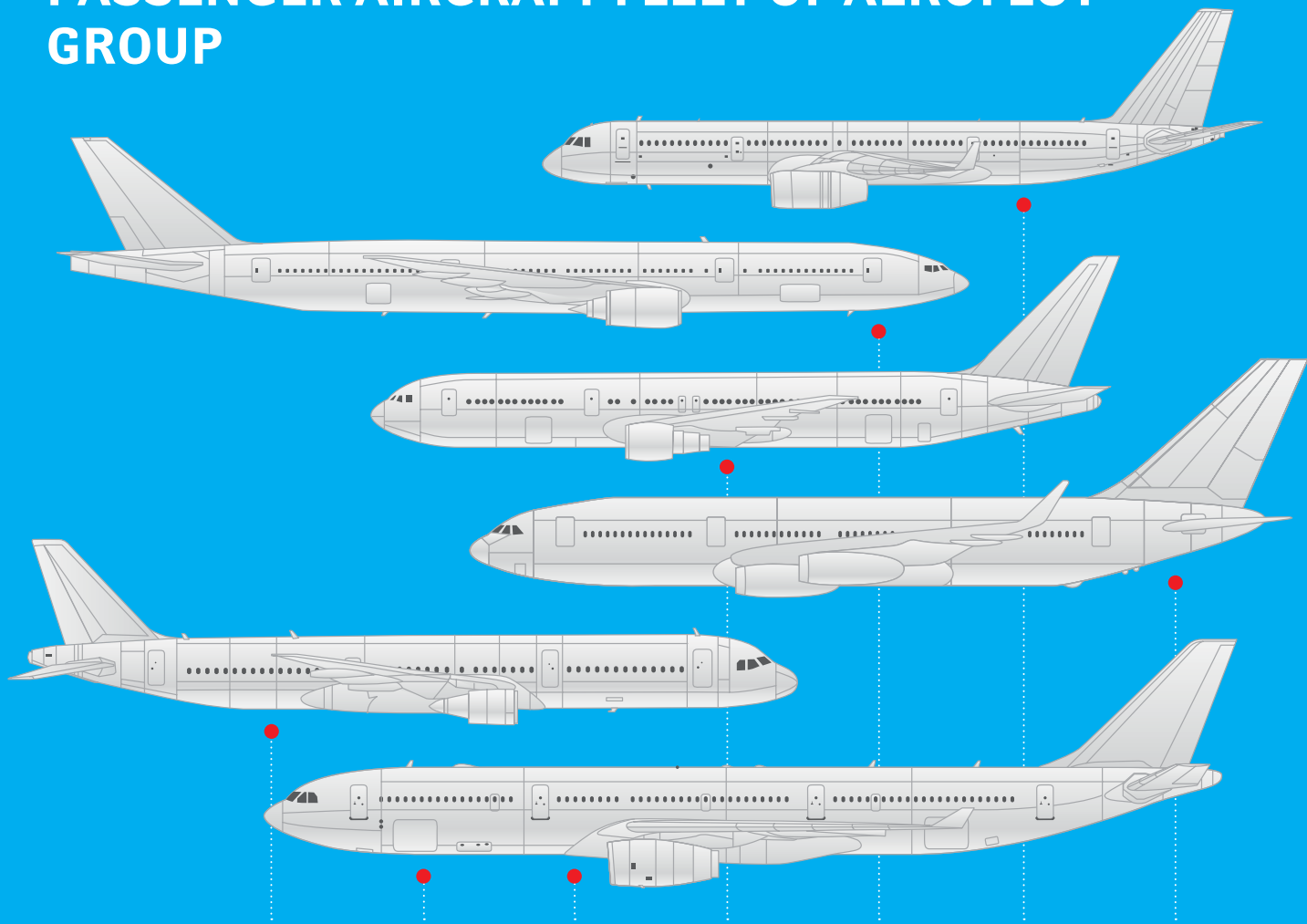
- Aeroflot routes
- Rossiya Airlines routes
- Donavia routes
- Orenair routes
- Vladivostok Air routes
- SAT Airlines routes
- Routes operated jointly by Aeroflot and its partners

Destinations operated jointly by Aeroflot and its SkyTeam partners via base airports of the partners

AEROFLOT ROUTES IN EUROPE

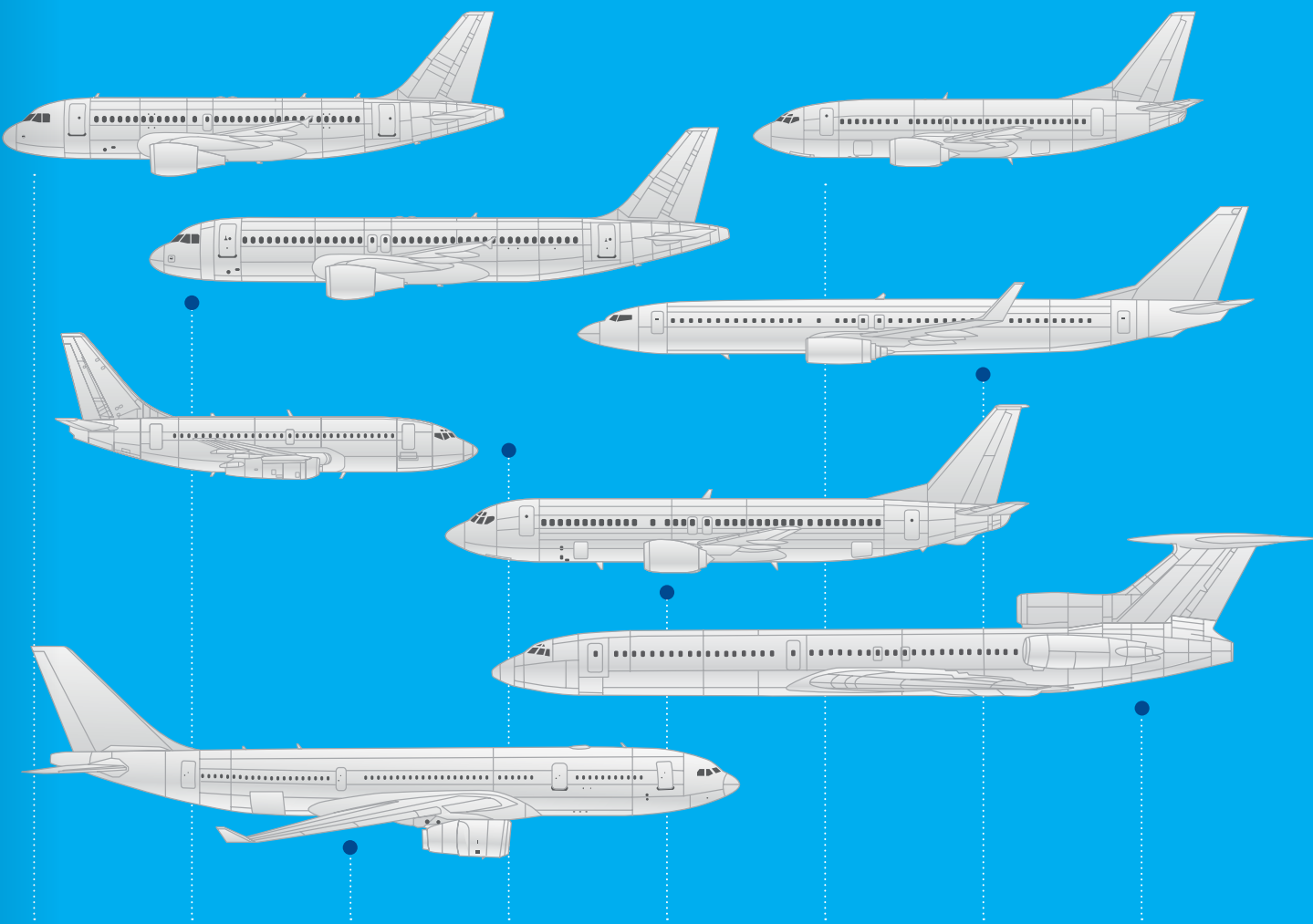


PASSENGER AIRCRAFT FLEET OF AEROFLOT GROUP



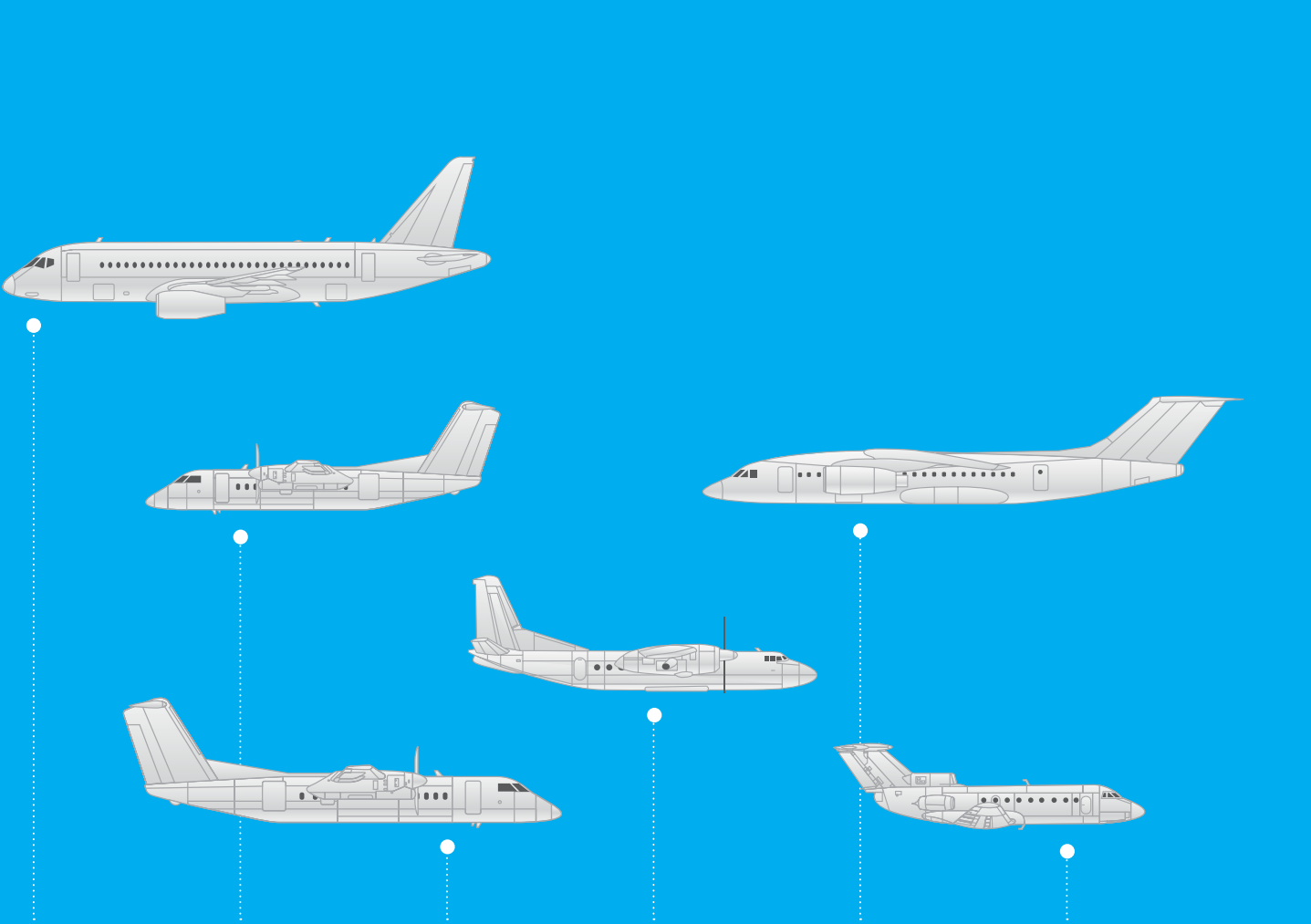
	AIRBUS A330-200	AIRBUS A330-300	AIRBUS A330-301	BOEING B767-300ER	BOEING B-777-200ER	TU-204-300	IL-96-300
LENGTH, M	58.8	63.7	63.7	54.9	63.7	40.0	55.35
WING SPAN, M	60.3	60.3	60.3	47.6	60.9	42.0	57.66
SEATING CAPACITY	241	302	327	218 - 304	364	142	256
MAXIMUM TAKE-OFF WEIGHT, KG	230,000	230,000	215,500	172,000 - 186,800	297,000	105,000	250,000
ENGINES	RR Trent 772B	RR Trent 772B	CF6-80E1A2	CF6-80C2	PW 4090	PS-90A	PS-90A
MAXIMUM SERVICE CEILING, M	12,630	12,500	12,500	10,600 - 13,100	13,200	12,100	13,100
FLIGHT RANGE, KM	11,200	9,100	6,900	10,000 - 10,700	10,740	6,400	10,000
	JSC Aeroflot	JSC Aeroflot	JSC Vladivostok Air	OJSC Rossiya Airlines	JSC Orenair	JSC Vladivostok Air	JSC Aeroflot
				JSC Aeroflot			

● Long-haul



	AIRBUS A319	AIRBUS A320	AIRBUS A321	BOEING 737-200	BOEING 737-400	BOEING 737-500	BOEING 737-800	TU-154
	33.84	37.57	44.51	28.9	36.4	31	39.5	48.0
	34.1	34.1	34.1	28.3	28.88	29.0	35.8	37.5
	116 - 138	140 - 150	170	109	168	110 - 131	189	175
	70,000	73,500 - 75,500	89,000	52,390	62,820	60,550	41,410	104,000
	CFM 56-5B CFM 56-5A	CFM 56-5B	CFM 56-5B	PW JT8D	CFM56-3	CFM 56-3B1	CFM56-7B	D-30KU-154
	12,130	12,130	12,130	11,300	11,100	11,100	12,100	12,100
	4,910 - 5,200	5,000 - 5,185	4,200	2,910	4,200	3,000 - 5,200	5,700	3,500
	OJSC Rossiya Airlines	OJSC Rossiya Airlines	JSC Aeroflot	JSC SAT Airlines	JSC Donavia	OJSC Rossiya Airlines	JSC Orenair	JSC Orenair
	JSC Aeroflot	JSC Vladivostok Air			JSC Orenair	JSC Donavia		JSC Orenair
		JSC Aeroflot				JSC Orenair		JSC SAT Airlines

● Medium-haul



	SSJ-100	DHC-8-200	DHC-8-300	AN-24	AN-148	YAK 40
	29.94	22.2	25.7	23.5	29.13	20.36
	27.8	25.9	27.4	29.2	28.91	25.0
	87	37	50	40	68	32
	45,880	16,460	19,500	21,800	41,550	17,200
	SaM146-1S17	PW123D	PW123D	AI-24	D-436-148	AI-25
	12,100	7,620	7,620	8,000	11,600	6,000
	2,400	1,713	1,550	990	3,500	1,350
	JSC Aeroflot	JSC SAT Airlines	JSC SAT Airlines	JSC SAT Airlines	OJSC Rossiya Airlines	JSC Vladivostok Air

● Short-haul/regional

KEY EVENTS IN 2011

INCREASE OF CARRYING VOLUMES AND MARKET SHARE

- Airline assets that previously belonged to the State Corporation Russian Technologies were transferred to Aeroflot in November 2011 in compliance with a Russian government decree calling for creation of a national carrier on the basis of JSC Aeroflot.
- In 2011 Aeroflot began sale of blocks of cargo capacity by means of electronic auctions. Some 15 companies took part in the first auction, which used the Sberbank AST trading platform. Sales at the auction were priced 19.3% above the starting level.

DEVELOPMENT OF THE ROUTE NETWORK

EXPANSION OF PRESENCE IN THE RUSSIAN MARKET:

- Aeroflot increased the number of flights per week on several routes in its summer 2011 timetable, as follows: Anapa (from 7 to 14), Vladivostok (from 13 to 14), Volgograd (from 7 to 14), Ekaterinburg (from 21 to 28), Irkutsk (from 14 to 21), Kazan (from 7 to 27), Kaliningrad (from 21 to 35), Krasnodar (from 21 to 35), Krasnoyarsk (from 14 to 21), Nizhnevartovsk (from 7 to 14), Omsk (from 14 to 21), Perm (from 7 to 21), Sochi (from 28 to 35), Tyumen (from 7 to 14), Ufa (from 7 to 14), Khabarovsk (from 10 to 12), and Chelyabinsk (from 7 to 21).
- The Company also resumed scheduled flights between Moscow and Nizhny Novgorod.

EXPANSION IN THE CIS:

- Aeroflot began joint operation with the Ukrainian company, AeroSvit, on the Moscow–Kiev, Moscow–Dnepropetrovsk and Moscow–Simferopol routes.
- Aeroflot resumed service on the route Moscow–Minsk–Moscow twice a week.



EXPANSION IN EASTERN EUROPE:

- Aeroflot began scheduled flights on the route Moscow–Tivat–Moscow.

EXPANSION IN WESTERN EUROPE:

- Aeroflot and KLM expanded their cooperation under a code-sharing agreement on the route Moscow–Amsterdam–Moscow.

EXPANSION IN ASIA:

- It was decided to open Aeroflot representative offices in 2012 in the cities of Ho Chi Minh (Vietnam) and Guangzhou (China).

REASSIGNMENT OF ROUTES WITHIN AEROFLOT GROUP:

- Aeroflot opened sales under its SU marketing code on the following Donavia routes: Sochi – Dushanbe – Sochi; Sochi – St. Petersburg – Sochi; Sochi – Tashkent – Sochi; Rostov-on-Don – Borispol – Rostov-on-Don; Rostov-on-Don – Prague – Rostov-on-Don; Rostov-on-Don – Dubai – Rostov-on-Don; Rostov-on-Don – Istanbul – Rostov-on-Don; etc.
- Aeroflot introduced a scheduled service to Cancun in Mexico.

MODERNIZATION AND EXPANSION OF THE AIRCRAFT FLEET

- Aeroflot added a number of new aircraft to its fleet during 2011: eight A320s and four A330s built by Airbus, as well as four Sukhoi SuperJet 100s (SSJ 100).

OPERATIONAL LAUNCH OF THE LATEST RUSSIAN-BUILT AIRCRAFT:

- The new SSJ 100 regional jet made its maiden flight in Komsomolsk-on-Amur. The first aircraft, with registration number RA-95008 was named in honour of the distinguished pilot and Hero of the Soviet Union, Mikhail Vodopyanov.
- Aeroflot made its first scheduled flight using the SSJ 100 on the Moscow – St. Petersburg route.

FLEET EXPANSION PLANS:

- Aeroflot and Boeing signed an agreement for purchase of 16 new Boeing 777-200ER/300ER aircraft (deliveries will begin in the fourth quarter of 2012).
- Aeroflot and the State Corporation Russian Technologies have made a framework agreement for operating lease of MS-21 aircraft (to begin in 2017).
- The Board of Directors of JSC Aeroflot approved a financial lease deal for three Airbus A330-300 aircraft.

RAISING
SERVICE
QUALITY

- A new and fair baggage allowance system has been introduced on all routes based on item numbers. The new system is standard for all carriers in the SkyTeam alliance and supports integration of Aeroflot's service quality.
- Aeroflot has substantially renewed, expanded and improved the quality of its in-flight wine and champagne selection for business-class customers, based on the recommendations of leading international wine experts.
- New levels of quality have been achieved in Aeroflot's in-flight entertainment programme. The audio and film programme now includes feature films, popular serials, cartoons, news, sport and car reviews, documentary films and television shows, popular games, video clips, music and audio books. The entertainment programme now offers a total of 200 different items.
- The in-flight menu was continuously refreshed during 2011, including a special menu for passengers observing religious fasts (particularly Lent).
- Aeroflot introduced a new "Business Pass" service for 11 destinations. The service offers a multi-ticket, which can be used for several return journeys on a selected route.

INNOVATION
DEVELOPMENT

- Aeroflot won a special prize for best application of a SAP innovation product in the transport sector. The award ceremony was held as part of the Sapphire-2011 international business forum in the Spanish capital, Madrid.
- Aeroflot announced an "idea bank" competition for innovative ideas and rationalization proposals.



- A system of independent registration for Aeroflot flights via mobile telephone was brought into operation at Munich Airport in Germany. In the course of 2011 the system was in operation at airports in Prague, Larnaca, Frankfurt, Dusseldorf, Hamburg and Hannover. By spring 2012 the service was also operating at airports in Amsterdam, Oslo, Riga, Copenhagen, Budapest, Stockholm and Nice.

IMPROVEMENTS
TO GROUP
MANAGEMENT

- The Board of Directors of Aeroflot approved an updated development strategy, targeting transformation of Aeroflot by 2025 into a global network carrier and one of the world's leading carriers by volumes of passenger traffic.
- Aeroflot completed a transaction for sale of 100% of shares in its subsidiary CJSC Nordavia.

TRAINING AND
IMPROVEMENT
OF STAFF
QUALIFICATIONS

- Aeroflot opened its Aviation School, which will provide training for the personnel of Aeroflot and other carriers in 120 aviation-related skills.
- Pilots of Aeroflot's newly acquired SSJ 100 aircraft began their training programme at CJSC Sukhoi Civil Aircraft.
- Aeroflot began training personnel of its own Ground Support Department, personnel at Sheremetyevo Airport, and specialists at LLC Northern Capital Air Gateway (Pulkovo Airport) in ground handling of SSJ 100 aircraft.
- Aeroflot took delivery of a full flight simulator for the new generation of FFS A320 aircraft (7000 series), made by the Canadian company, CAE Inc.
- The Aeroflot training complex took delivery of a new door trainer, the DT A321/320, built by the UK company, RP Aero System, for training of A320/321/319 cabin crew.

SAFETY

- Aeroflot successfully passed its fourth regular IOSA compliance audit (IATA operating safety audit).
- A Situation Center was set up at the Aeroflot office complex in Melkisarovo to ensure efficient and rapid decision-making in all types of crisis situation. The Center is the only one of its kind in the Russian aviation sector and uses the latest technologies, innovative design, the most modern equipment and specially designed software.
- Test trainings on crisis management procedures using the new Situation Center were carried out at Terminal D of Sheremetyevo Airport.

SOCIAL RESPONSIBILITY

- The CEO of Aeroflot, Vitaly Savelyev, and the President of the Russian Olympic Committee, Alexander Zhukov, signed an agreement on air carriage for the Olympic delegation of the Russian Federation to the 30th Olympic Games (2012) in London, UK.
- The 10th Aeroflot Open Chess Tournament was held in Moscow with the support of the Association of Chess Federations and the Russian Chess Federation.

MAIN EVENTS AFTER THE REPORTING DATE

- Aeroflot reached agreement with LLC Rusport on sale of a 50% stake in LLC Airport – Moscow.
- Fitch rating agency confirmed its BB+ rating for JSC Aeroflot with stable outlook as part of annual monitoring.
- Merger of OJSC Terminal with OJSC Sheremetyevo International Airport was completed. Aeroflot's stake in OJSC Sheremetyevo International Airport is now 8.96%.
- A regular meeting of the Aeroflot Board of Directors chaired by Kirill Androsov decided that the Annual General Meeting of Shareholders of Aeroflot should be held on June 25, 2012.

ACCLAIM FOR THE COMPANY FROM PASSENGERS AND PROFESSIONALS

- "Best Airline in Eastern Europe" (World Airline Awards, established by the UK-based international independent agency, SkyTrax Research).
- "One of the three fastest growing airlines in the world" (SkyTrax Research).
- "Best Russian Airline for Business Travellers" (Russian Business Travel & MICE Award).
- "One of the 20 most highly rated airline brands in the world" (research by UK-based BrandFinance, the world leader for brand assessment).
- "One of the 10 European airline groups with best financial indicators" (annual rating by Airline Business).
- "One of the 10 airlines with best in-flight menus" (rating by the UK air ticket portal, Skyscanner.net).
- Nominee at the prestigious annual World Travel Awards 2011 (Oscar for tourist business in the categories: "Europe's Leading Airline", "Europe's Leading Airline Business Class", "World's Leading Airline Website").
- Prizewinner in the HR-BRAND 2010 competition established by the company HeadHunter (second place in the Transport category).
- The main nomination of the Aristos-2011 prize, "Senior Managers" was awarded to the CEO of Aeroflot, Vitaly Savelyev.
- The prizes "Financial Olympus 2010" in the "Financial Director" and "Financial Director 2011" nominations in the main category "Best Trend in Financial Results" were awarded to the Deputy CEO of Aeroflot for Finance and Investment, Shamil Kurmashov.
- "Best Taxpayer of the Year", awarded to Aeroflot as part of the 17th social acknowledgement event, "Elite of the National Economy".
- Winner of the All-Russian prize, "Financial and Economic Olympus" in the category "Taxpayer of the Year".
- Special prize for best SAP innovation product in the transport sector, awarded as part of the Sapphire-2011 international business forum in Madrid, Spain.

LETTER FROM THE CHAIRMAN OF THE BOARD OF DIRECTORS



Kirill
ANDROSOV

Chairman of the Board of Directors
JSC Aeroflot

Dear Shareholders,

The speed of information exchange and decision-making in the 21st century have radically changed attitudes to business and business processes as such. This concerns all sectors, but none to a greater degree than our own – the air transport sector – because our mission is to enable business and people to be global and to be mobile.

At the start of the second decade of the 21st century Aeroflot faces a choice: either to grow with the market – to “go with the flow”, without any special effort to attain leadership – or to choose a new path and a new departure, to develop rapidly and join the global market leaders. By choosing the first alternative we might remain in the top-100 global airlines. But the potential of the Russian market and of our customers oblige us to be more ambitious.

Aeroflot is now completing installation of the latest aviation technologies in all spheres: from fleet, IT platform and service technology to in-flight catering. Aeroflot has one of the highest financial ratings of any airline in the world. We have a full range of competitive advantages and the potential to increase our share of the domestic and international aviation market. Aeroflot can become a global leader: that is our market challenge.

In 2011 Aeroflot took the highly important step of approving a long-term development strategy up to 2025 and made the changeover to a multi-brand business model. Such a model is the hallmark of the biggest airline groups, which drive the international aviation market.

The catalyst for our new business strategy is the reform of our existing airline subsidiaries and consolidation of Russian regional carriers by Aeroflot Group. The latter represents a rational consolidation of homogenous assets under the control of an efficient management company – JSC Aeroflot.

LETTER FROM THE CHAIRMAN
OF THE BOARD OF DIRECTORS



Aeroflot entered 2012 in an entirely new form – as an airline group, which has started to realize the vision of its future role in sustainable global development.

The principal aim of our Strategy-2025 is to make Aeroflot present in nearly all market segments, with each carrier in Aeroflot Group occupying a specific service niche. Companies will be set up for regional carrying: Southern, North-Western and Far Eastern. We will have our own charter carrier. Our plans also include creation of a budget carrier, once the market conditions for such a carrier are in place. Aeroflot will also focus on premium-class air travel, setting high standards of quality and efficiency not only for the Group, but for the industry as a whole.

The Strategy targets an increase of passenger numbers and revenue by four times.

Aeroflot Group will carry about 75 million passengers a year by 2025, including 30 million in the Russian domestic market.

All passengers of Aeroflot Group, however far they live from Moscow, will be able to fly to a regional hub or to an airport hub in the capital, and to fly onwards from there with minimum transfer time. Our partners in the Sky Team global alliance will provide optimal connecting flights at foreign hubs to meet our customers’ needs. So people living in the farthest corners of Russia will be able to make flights to almost any destination in the world.

As the best European company in the alliance Aeroflot plans to use its advantageous transit position to create a Moscow hub, on the way from Europe to Eastern Asia and from India to North America. The share of transfer passengers at the hub will be not less than 60%. Regional hubs will be created in the North-Western, Southern and Far Eastern federal districts of Russia, ensuring a high volume of business for the airline subsidiaries

of Aeroflot Group and a high level of mobility for people living in Russian regions. Such a multi-hub structure has already been tested and is widely recognized in global practice. It will now be implemented in Russia by Aeroflot.

The Strategy includes large-scale modernization of the aircraft fleet at all companies in Aeroflot Group. Ageing and fuel-inefficient aircraft will be replaced by more economic and safer airliners, suited to the route network and to the task of increasing regional operations. By 2025 the Group fleet will number 700 aircraft.

Aeroflot Group will be present on four continents and make regular flights to 80 countries.

Strategy implementation will put Aeroflot Group among the Top-5 European and Top-20 world leaders by passenger numbers and revenue. Such is our goal.

The Aeroflot Board of Directors views the strategy both as a way of increasing the capitalization of our Company, and in the context of national interests – as a way of developing the Russian aviation sector and boosting mobility of the Russian population. This is a challenge worth rising to, and a challenge that we are ready for.

Chairman of the Board of Directors
JSC Aeroflot
Kirill Androsov

LETTER FROM THE CHIEF EXECUTIVE OFFICER



Vitaly
SAVELIEV

Chief Executive Officer
JSC Aeroflot

Dear Shareholders,

Aeroflot has kept up a strong development pace in all aspects of its business during recent years. In 2011 we increased our passenger traffic and revenue, continued with modernization of our aircraft fleet, improved our service quality and raised the efficiency of business processes. Aeroflot widened the gap which separates it from its nearest competitors, strengthening its Russian market leadership in both domestic and international air transportation. Despite instability of the world economy we have laid a firm foundation for a future leap forward, which will take us into the top league of global air transport.

Our main positive result in 2011 was achievement of a new carrying record of 14.2 million passengers by Aeroflot alone and more than 20 million by all the companies in Aeroflot Group (16.4 million passengers including new airline acquisitions from November 2011), representing one in every three air passengers carried in Russia. Passenger turnover increased substantially in 2011, and load factor also improved.

Aeroflot is growing faster than the market and, crucially, this growth is profitable: we have kept the balance between growth of operating indicators and of margins. Revenue of Aeroflot Group in 2011 increased by 25% to USD 5,378 million and net profit reached USD 491 million. In 2011 Aeroflot was placed among the world's 10 best transport and tourism companies in the prestigious ranking by Boston Consulting Group: our company was the only Russian business represented in the transport and tourism Top-10, and was ranked higher than several recognized world leaders in the sector.

We have continued to modernize our aircraft fleet, which is the best in Russia and one of the most modern and fastest growing in Europe. At the end of 2011 fleet of Aeroflot – Russian Airlines numbered 112 aircraft, which had average age of about five years.

Another important and long-awaited event in 2011 was delivery to Aeroflot of Russian-made Sukhoi SuperJet 100s, which will be the core of our short- and medium-haul fleet. We intend to

LETTER FROM THE CHIEF
EXECUTIVE OFFICER



increase the share of Russian-made aircraft in the Aeroflot fleet to 40% by 2025. We also look forward to taking delivery of the best foreign aircraft – the Boeing 777, Boeing B787 Dreamliner and the Airbus A350.

All of Aeroflot's aircraft meet the best international safety standards. We underwent a routine audit of operating safety compliance with IATA standards in the reporting year, and no deficiencies were identified with respect to the audit requirements. That is a unique result for both Russian and international carriers, confirming Aeroflot's position as the safest carrier in Russia and one of the safest in the world. We have the biggest flight control center in Eastern Europe, and 2011 saw the opening of our own Aviation School and Situation Center.

We made great advances in service improvement during 2011, which was declared "Year of the Passenger" at Aeroflot. We modernized the system of ticket sales and flight registration, and of cargo and baggage processing. We improved the quality of in-flight service to passengers and of services at our base airport, Sheremetyevo. We modernized our in-flight entertainment system, and the menu offered to Aeroflot passengers was acclaimed one of the best in the world, being included in the international Top-5 by a Huffington Post rating and in the Top-10 by Skyscanner.

Aeroflot was the first company in Russia to measure customer loyalty using the NPS Index. Aeroflot's NPS score rose by 8 percentage points in the reporting year to 52%, which is the highest level of any European carrier. An increase of just one percentage point in the Index enables Aeroflot to earn an extra USD 15 million. So the 8 points, which Aeroflot added in the year entail USD 120 million of additional earnings thanks to service improvement and enhancement of customer loyalty.

Aeroflot's business attracted a number of industry awards and prestigious international prizes during 2011, including an international prize at the SkyTrax World Airline Awards, which represent much-coveted recognition for any airline and are viewed as the "Oscars" of the aviation industry. Aeroflot was ranked as one of the Top-3 fastest growing airlines in the world at the Le Bourget Air Show and was officially acclaimed "Best Airline in Eastern Europe". In total, Aeroflot won 20 industry awards and nominations in 2011 alone. Experts have commended the Company's efforts to improve its service, make its business more efficient and consolidate the Russian aviation sector.

In November 2011 Aeroflot acquired several Russian regional carriers. Much work remains to be done in order to integrate the companies into Group structure. We are setting up a unified

planning and coordination center to control all aspects of Group operations, including technical service and repair of aircraft, work at airports, crisis management, fleet and crew, routes and sales. We are targeting achievement of break-even level in operations by the newly acquired companies within the next two years.

This represents the first large-scale attempt in Russia to create an airline holding that can compete with the grantees of the international aviation market. It means that the Group's aircraft fleet will be thoroughly modernized, service quality and business efficiency will improve, and the number of passengers carried by the regional airlines will rise by nearly five times. Russia's regions will become much more accessible, population mobility will increase, and flight safety will reach new levels.

These are tasks of national importance, and they are being addressed by Aeroflot. We are the Russian flag carrier and our standpoint has to be one of national interest. But at the same time we cannot move forward without the support of all our shareholders. Integration of the new assets must not reduce Aeroflot's business efficiency, and the synergies that will be gained in the future are evident.

We want to see Aeroflot Group among the five European leaders and the 20 world leaders by carrying volumes in 2025, and we want Aeroflot to be a global network company. We want to be one of the most powerful air carriers in the world, an agent of aviation sector development and of Russia's economic development. The excellent results, which we achieved in 2011 show that we have the potential to achieve our objective. We are committed to unlocking that potential.

Chief Executive Officer
JSC Aeroflot
Vitaly Saveliev

BUSINESS SCALE

28,437

AEROFLOT IS THE BIGGEST RUSSIAN AIRLINE, AND ONE OF THE BIGGEST AIRLINES IN THE CIS AND EASTERN EUROPE. AEROFLOT GROUP EMPLOYS **28,437** PEOPLE

Born to fly



ALBATROSS

The Albatross is the largest roaming bird, with an exceptionally broad wingspan of 3.7 meters or more.

1

STATE OF THE INDUSTRY

1.1	The global aviation market	25
1.2	The Russian aviation market, position of Aeroflot Group.....	26

1.1 The global aviation market



THE GLOBAL AVIATION MARKET

The global aviation industry had a successful year in 2011, both in terms of financial results and development of service quality.

TOTAL INDUSTRY REVENUE, AS ESTIMATED BY THE INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA), WAS USD

596 BILLION, WHICH IS 9% MORE THAN IN 2010.

Sector revenues are dominated by passenger business. The shares of passenger and cargo business in revenues were little changed in 2011 (79% and 11%, respectively). There was a slight increase in general costs except fuel during 2011, by 5%

THE INTERNATIONAL AVIATION MARKET CONTINUED TO DEVELOP IN 2011, DESPITE HIGH PRICES FOR FUEL AND FEARS OF A SECOND WAVE OF THE FINANCIAL CRISIS. TRENDS IN PASSENGER BUSINESS WERE BETTER THAN IN CARGO BUSINESS.

Airlines worldwide carried a total of 2.8 billion passengers on scheduled flights in 2011, which is 6% more than in 2010 and 72% more than in 2001. Revenues from passenger carrying rose by 10% y-o-y (year-on-year) in 2011. Passenger load factor was 78.1%, which is somewhat less than the record figure achieved in 2010, but still one of best statistics in the last decade.

Cargo carrying in 2011 was 47.6 million tonnes, which is almost the same as in 2010 and 65% more than 10 years ago. Revenue from cargo business was unchanged y-o-y at USD 66 billion. Stagnation of the cargo market was largely due to fears of a second wave of the global financial crisis, as well as consequences of the major earthquake in Japan.

Costs of air carriers rose by 11% in 2011 to USD 582 billion (IATA data), due mainly to higher prices for fuel: prices for crude oil rose by 28% in the reporting period (from USD 91.4 to 127.5 per barrel). Fuel accounted for 30% of average costs of airlines in 2011, which is one of the highest indicators in the last decade. Nevertheless, the year was profitable for the industry. Preliminary estimates show total net earnings of USD 7.9 billion for airlines worldwide, which is 1.3% more than in 2010. For reference, the fuel component in costs 10 years ago was only 13%, but the industry showed a net loss of USD 13 billion (4.2% negative margin). This illustrates the major qualitative improvements in airline business models that have occurred over the last decade.

LOWERING OF THE FUEL COMPONENT IN COSTS, FURTHER DEVELOPMENT OF JOINT PROJECTS AND A REGROUPING OF INDUSTRY FORCES IN SEVERAL REGIONS OF THE WORLD WERE THE MAIN INDUSTRY THEMES IN 2011.

Ways of reducing the financial and environmental costs associated with fuel are a central issue for the aviation industry today. The main event in this context during the reporting year was the launch of aviation kerosene production from natural gas in Qatar, using gas-to-liquid (GTL) technology. Price of the new fuel in the initial period is expected to be comparable with the price of ordinary kerosene and studies have shown that its use significantly reduces CO2 emissions. Work on development of biofuels also gathered pace in the reporting period, although an acceptable solution using biofuels still remains elusive for the aviation sector.

THE INTERNATIONAL AVIATION SECTOR CONTINUED ITS PROGRESS TOWARDS A GLOBAL OPERATING MODEL IN 2011.

The Trans-Pacific region saw the creation of joint businesses in 2011 (prototypes for future transnational aviation groups). The US and Australian governments agreed on a partnership

between American Airlines and Australia's Qantas, and a similar agreement was reached between Delta Air Lines and Virgin Australia. Continuation of joint-business developments is expected in 2012.

One of the European market trends in 2011 was a major upsurge of interest from European companies in expansion of their flight geography to China. Effectively this is another attempt by European carriers to begin services to Chinese cities beyond the three megalopolises of Beijing, Shanghai-Nanjing and Hong Kong-Guangzhou. Flights have already begun or are planned to Chongqing (Finnair), Xiamen (KLM),

Shenyang, Qingdao (Lufthansa), and Wuhan (Air France). The addition of new destinations in China is a reaction by European carriers to the latest territorial shifts in the Chinese economy.

Development of the budget segment in the EU has slowed down, probably reflecting the financial crisis in the Eurozone. Leading EU groups have launched new market programmes. Air France-KLM is opening regional bases, aimed at capturing passengers who are now using the low-cost segment, and Lufthansa had transferred routes from a number of German cities to its low-cost subsidiary, Germanwings.

THE RUSSIAN AVIATION MARKET, POSITION OF AEROFLOT GROUP

The Russian aviation industry had an excellent year in 2011, showing much improved results in terms of both quantity and quality.

Data of the Transport Clearing House show that Russian aviation industry carried 64.1 million passengers in 2011, which is 12.6% more than in 2010.

Total passenger turnover of Russian carriers increased by 13.4% to 166.8 billion passenger-kilometers (PKM) and revenue cargo tonne-kilometers rose by 11.2% to 20 billion tonne-kilometers (TKM).

FOR THE SECOND CONSECUTIVE YEAR THE NUMBER OF PASSENGERS CARRIED BY RUSSIAN AIR CARRIERS ON INTERNATIONAL ROUTES WAS ROUGHLY EQUAL TO NUMBERS CARRIED ON DOMESTIC ROUTES.

Russian airline companies carried 31.4 million passengers (+13.2% y-o-y) on international routes last year. Average distance of international flights grew somewhat to 3,199 km. The growth came mainly from non-scheduled international routes.

International carrying volumes were seriously impacted by the events in Egypt, which is the main mass-market tourist destination in the winter period. They led to a reduction of non-scheduled international flights from February (~20%) to May (~5%). The biggest reduction was in March (~37%). However, overall passenger numbers continued to grow in 2011.

The fastest growth of international flights was on routes between Russia and CIS countries. But this result was an effect of relative indicators, and the CIS share in total international flights was only 16.5%, which is little changed from results in the last five years.

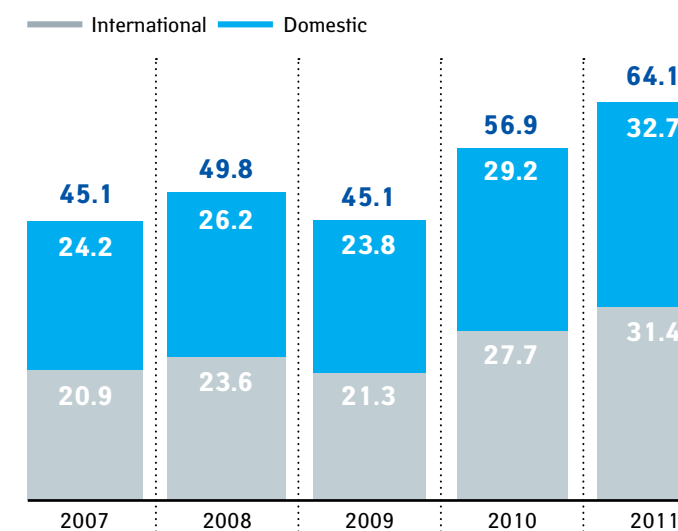
The leading Russian companies on international routes were Aeroflot and Transaero. The combined market share of these two companies increased by 4 percentage points y-o-y to 49% (the figure including Aeroflot subsidiaries was 64%)¹. No other operators had a share larger than 5%.

Russian operators carried 32.7 million passengers on domestic routes during 2011 (+12% y-o-y). There was no significant change in average domestic flight distance, which

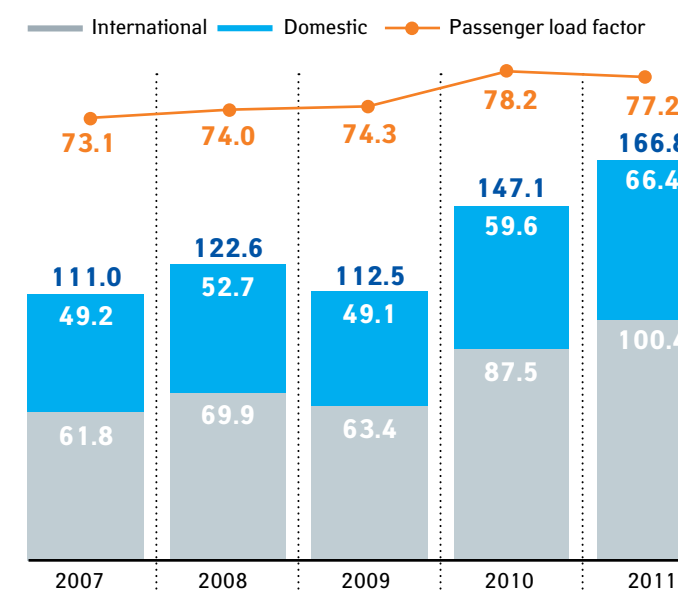
¹ Companies that were part of Aeroflot Group for the entire 12-month period.

was 2027 km. About 94% of all domestic carrying consisted of scheduled flights. The market continued to grow thanks to the contribution of scheduled long-distance routes, mainly to and from the Moscow air transport hub. Regional carrying (non-long-distance) continued to grow at rates much below the overall market: regional carrying grew by only 2% to 1.6 million passengers, representing 5% of total domestic carrying.

PASSENGER CARRYING BY RUSSIAN CIVIL AVIATION, (MLN PASSENGERS)



PASSENGER TURNOVER (BILLION PKM) AND PASSENGER LOAD FACTOR (%) FOR RUSSIAN CIVIL AVIATION



The biggest domestic carriers were Aeroflot, UTair and S7, which together accounted for 41% of all domestic passengers (59% including Aeroflot subsidiaries). There were also a number of companies with smaller volumes than the leaders, but each carrying more than 1 million passengers inside Russia. These were Transaero, Ural Airlines, Noradavia and Kuban (jointly with Sky Express).

The main carriers on the Russian domestic and international passenger market in 2011 by passenger numbers were: Aeroflot Group (26%), Transaero (13%), S7 Group (10.3%) and UTair Group (9.9%), followed by Ural Airlines (4%).

The increase of passenger traffic was accompanied by major qualitative changes in the sector, which are lifting the Russian air transport business to a new level, enabling the national industry to benefit from globalization and overcoming the status of the Russian market as large, but second-class in global terms.

SECTOR CONSOLIDATION, CHANGES IN AIRPORT MANAGEMENT AND INCREASE OF GOVERNMENT ATTENTION TO DEVELOPMENT OF DOMESTIC TOURISM HAVE BEEN THE MAIN TRENDS ON THE RUSSIAN AVIATION MARKET.

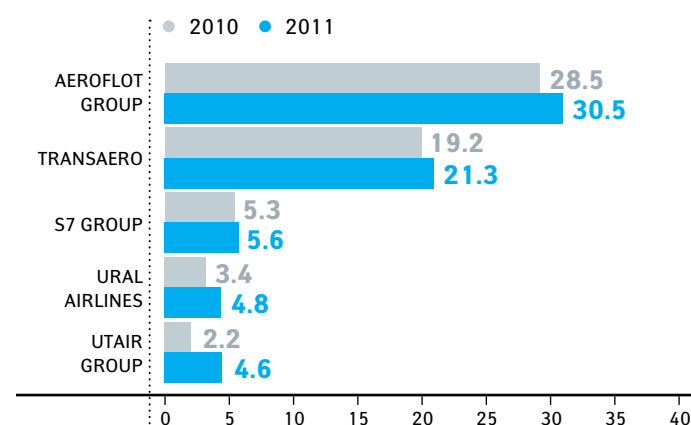
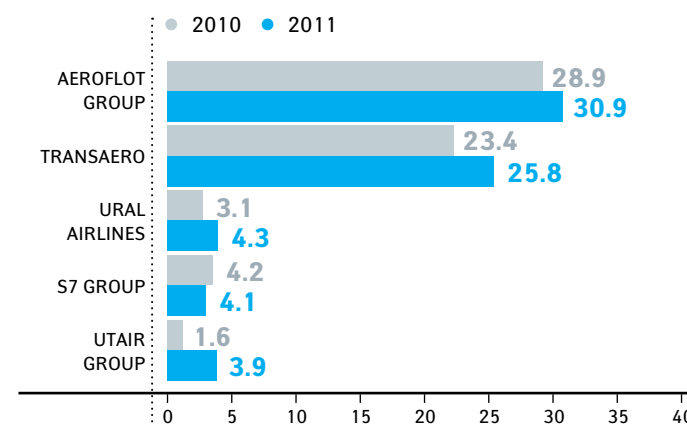
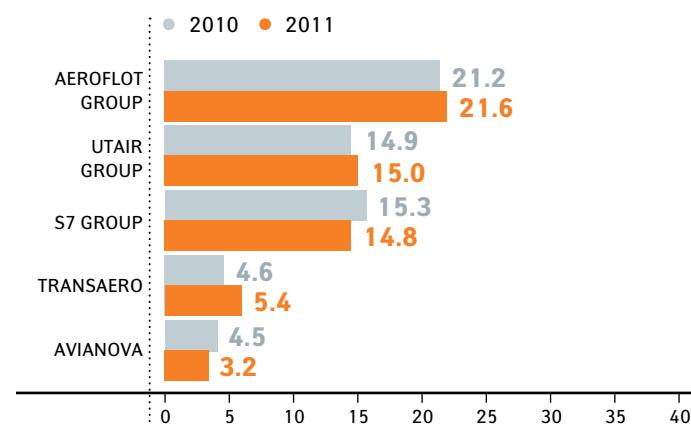
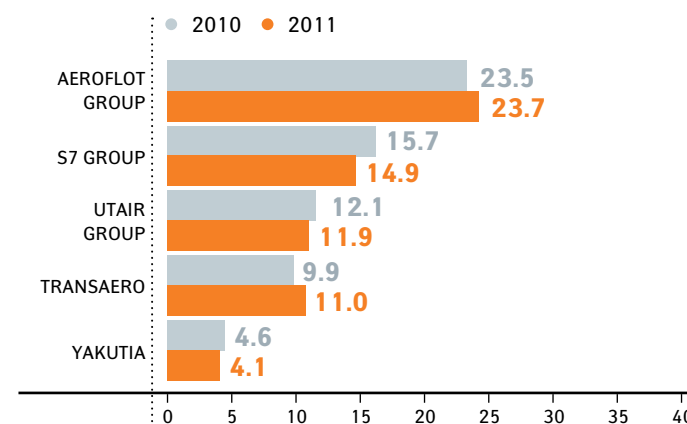
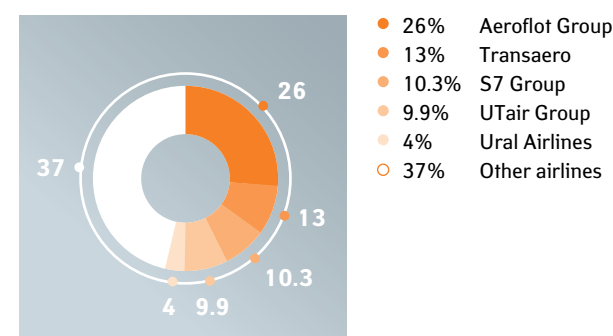
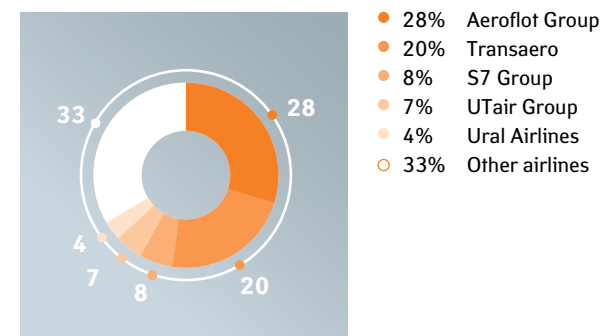
Consolidation has continued as main operators strengthen their positions and the pattern of an inefficient market dominated by small companies gradually disappears. Market share of the four biggest Russian carriers¹ was 59% (70.2%)² in 2011 compared with 55% a year earlier. The biggest passenger traffic increases were shown by the main operators. Other operators with the exception of Ural Airlines and the tourist charter company NordWind, showed only small increases of passenger traffic in absolute terms.

As well as achieving large increases of passenger traffic the market leaders also made internal changes to secure their long-term development. Aeroflot Group consolidated carriers that were previously owned by the State Corporation Russian Technologies and became the first Russian carrier to adopt the multi-brand strategy, which is being implemented by most of the world's leading carriers today.

Strengthening of the biggest players and improvement in the quality of competition led to a reduction in the number of carriers

¹ Aeroflot Group, UTair Group, Transaero and S7 Group.

² Including carriers that have been part of Aeroflot Group since the start of 2011.

STRUCTURE OF THE RUSSIAN AIR TRANSPORT MARKET
(INTERNATIONAL PASSENGER TRAFFIC), %STRUCTURE OF THE RUSSIAN AIR TRANSPORT MARKET
(INTERNATIONAL PASSENGER TURNOVER), %STRUCTURE OF THE RUSSIAN AIR TRANSPORT MARKET
(DOMESTIC PASSENGER TRAFFIC), %STRUCTURE OF THE RUSSIAN AIR TRANSPORT MARKET
(DOMESTIC PASSENGER TURNOVER), %RUSSIAN AIR TRANSPORT MARKET STRUCTURE
(PASSENGER TRAFFIC)RUSSIAN AIR TRANSPORT MARKET STRUCTURE
(PASSENGER TURNOVER)

on the market. The most notable market exits were of Dagestan Airlines, Continent, Kavminvodyavia and two low-cost operators, Sky Express and Avianova. The government also recommended a merger between Tatarstan Airlines and the fast developing Ak Bars Aero (both based in Tatarstan).

Russian civil aviation infrastructure benefited from changes in the management of Russian airports during 2011. The changes, which improved the operating environment for carriers on the Russian market, were seen both at the Moscow aviation hub and at other major regional airports.

Steps were taken towards coordination of operations by Moscow airports during 2011. In particular, the Russian government decided to transfer management of Sheremetyevo and Vnukovo airports to a single operator. This development is in line with established practice for airports in major strategic international centers, and contributes to the development of global airlines.

LEADING RUSSIAN CARRIERS BECAME MORE GLOBALLY COMPETITIVE IN 2011.

Changes in flight rules, which increase airport throughput capacity, contributed to competitiveness of Moscow airports. This entails new opportunities for Aeroflot to increase its transit passenger traffic.

Transfer of several large regional airports to professional operators has improved air transport infrastructure in Russian regions. Such operators include the airport operators Renova, Basel and Novaport. There were also new foreign arrivals on the airport management market: after Fraport started managing Pulkovo Airport in St. Petersburg the Korean company, Incheon International (IIAC), has also entered the Russian market.

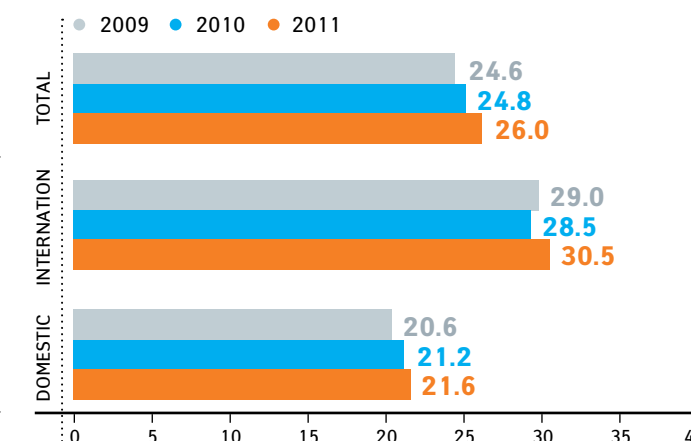
INEFFICIENT PATTERNS OF REGIONAL AVIATION, WHICH EVOLVED IN RUSSIA IN THE 1990S, ARE NOW DISAPPEARING.

The volume of direct passenger flows, bypassing Moscow, continued to grow in 2011. This means that Russia is on track to acquire a number of platforms for development of air transport hubs and therefore also of regional business activity. This is an additional driver for growth of passenger flows. Changeover to a multi-brand strategy by Aeroflot is a necessary arrangement for this development.

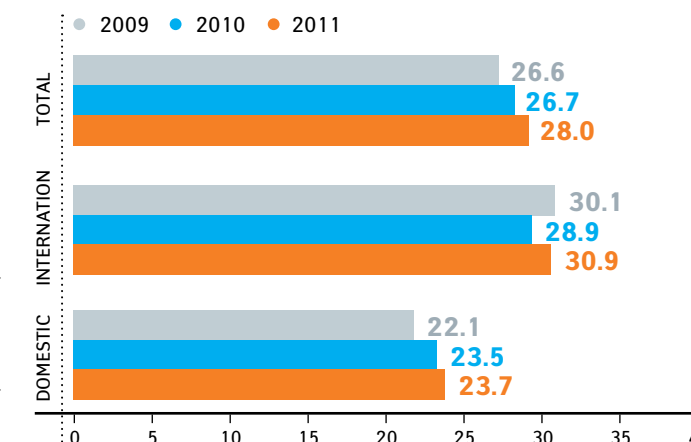
Growth of passenger numbers on international flights outside Moscow in 2011 was mainly due to trends in the tourist industry. Large Russian tour operators are shifting to a network model, organizing direct flights to foreign resorts from a number of Russian cities, although flights on most routes are non-scheduled at present. ORENAIR, which is a part of Aeroflot Group, has been active in developing this type of business.

The Russian government is committed to developing transport access to and from regions of the country with small populations, in line with international practice, and airport managers have also started work to stimulate regional carrying. A Federal Target Programme for development of domestic tourism was approved in 2011, and it is also expected to have favourable impact on interregional tourist flows inside Russia.

SHARE OF AEROFLOT GROUP ON THE RUSSIAN AIRLINE MARKET BY PASSENGER TRAFFIC, %



SHARE OF AEROFLOT GROUP ON THE RUSSIAN AIRLINE MARKET BY PASSENGER TURNOVER (RPK), %



STRONG RESULTS

5,378

REVENUE OF AEROFLOT GROUP
IN 2011 WAS USD 5,378 MILLION,
WHICH IS 25% MORE THAN
IN 2010

RUEPPELL'S GRIFFON

One of the highest flying birds.
Its maximum recorded flight level
is 11,277 meters.

Born to fly

2

REVIEW OF BUSINESS

2.1	Integrated development strategy	33
2.2	Description of Aeroflot Group	37
	2.2.1 Group Structure	37
	2.2.2 Consolidation of aviation assets	38
	2.2.3 Business of other subsidiaries and affiliates	41
2.3	Operations	42
	2.3.1 Results of operations	42
	2.3.2 Safety	47
	2.3.3 Route network	48
	2.3.4 Aircraft fleet	52
	2.3.5 Maintenance and repair	54
	2.3.6 Brand quality and service development	55
	2.3.7 Information technologies and R&D	57
	2.3.8 Marketing and sales	59

INTEGRATED DEVELOPMENT STRATEGY

Strategic objective:

- To create a global network airline company.

Strategy directions:

- Increase of carrying volumes and market share.
- Development of the route network.
- Constant improvement of product quality and passenger service.
- Greater application of the latest IT solutions and pursuit of innovative development.
- Improvement of Group management.
- Training and raising qualification levels among staff.

Aeroflot Group strategy is aimed at strengthening the Group's leading positions in the aviation market (both domestic and international), joining global industry leaders by numbers of passengers carried, and constantly improving the level of service provided to passengers.

AEROFLOT GROUP STRATEGY IS FOCUSED ON STRENGTHENING THE GROUP'S LEADING POSITIONS IN THE AVIATION MARKET.

In 2011 the Board of Directors of the Company approved a strategy for the development of Aeroflot Group as a global network company with a central hub in Moscow and regional centres in the Northern, Southern and Far Eastern federal districts.

Aeroflot has strategic objectives in various market segments, in compliance with the overall objective of creating a broadly differentiated Group of companies. These segments include premium-class services, regional and tourist carrying, as well as development of budget services when and if the market environment is suitable.

THE PRIORITIES OF AEROFLOT'S STRATEGY ARE FLIGHT SAFETY, FLEET MODERNIZATION, PROFESSIONAL DEVELOPMENT OF STAFF, IMPLEMENTATION OF INNOVATIVE TECHNOLOGIES, AND SOCIAL RESPONSIBILITY.

Ensuring flight safety is the absolute priority in Group operations, and Aeroflot is also focused on modernization of the aircraft fleet, professional development of staff, implementation of innovative technologies and solutions, and adhering to principles of social responsibility. The Company observes its obligations to shareholders and strives to achieve maximum financial efficiency.

STRATEGIC DIRECTIONS AND TASKS	PLANS FOR 2012 AND THE FUTURE
INCREASE OF CARRYING VOLUMES AND MARKET SHARE	
• Entering the Top-20 global players by passenger traffic and revenue by 2025.	• Further increase of carrying volumes, particularly on flights inside Russia and the CIS. Flight numbers should increase by at least 20%. Main operating indicators should grow by 20% on average in comparison with 2011.
• Carrying more than 70 million passengers per year, including 30 million on domestic flights, by 2025.	• Ensuring efficient integration of companies within the Group (including standardization of operating processes, management of the route network, aircraft fleet and sales, and IT integration), as well as rebranding of subsidiaries.
DEVELOPMENT OF THE ROUTE NETWORK	
• Achievement of scheduled flights to 80 countries in Europe, Asia, North and South America and Africa.	• Plans for 2012 include increase of flight frequency on existing routes and expansion of flight geography.
• Dominant positions on the domestic market in key areas: the Moscow aviation hub, St. Petersburg and the Far East.	
• Development of a principal hub in Moscow with the share of transit passengers no less than 60%.	
• Development of regional centers (hubs) in the North-Western , Southern and Far Eastern federal districts (on the basis of recently acquired regional carriers).	
CONSTANT IMPROVEMENTS TO PRODUCT QUALITY AND LEVELS OF PASSENGER SERVICE	
• Development of a strong and recognized brand.	• Further development of services.
• Consistently high service quality to the standards of leading international companies.	• Provision of variously priced flight products in the long-, medium- and short-haul segments as part of a multi-brand strategy.

STRATEGIC DIRECTIONS AND TASKS	PLANS FOR 2012 AND THE FUTURE
Implementation of a highly efficient loyalty programme and development of a customer relations management system.	- Standardization of service quality at subsidiaries. - Aeroflot plans to implement the Sky Priority programme in 2012, in accordance with standards of the SkyTeam alliance. The programme provides special service conditions to High Value Customers.
EXPANSION AND MODERNIZATION OF THE AIRCRAFT FLEET	
Fleet expansion by placement of a series of orders for new-generation aircraft built in Russia and abroad (including the MS-21 and An-148).	The Aeroflot fleet will be expanded in 2012 by the addition of new A321 medium-haul aircraft, long-haul A330s and Russian SSJ 100s.
Ensuring balanced composition of the aircraft fleet to take account of planned substantial increase of carrying in all segments of the route network (short-, medium and long-haul).	- Aeroflot signed an agreement in 2011 with Boeing, under which Aeroflot will receive six Boeing 777-300ER aircraft with extended range and two Boeing 777-200ERs. In total 16 aircraft of this type have been ordered. - Aeroflot will receive 50 Boeing 737 Next Generation aircraft in 2013–2017 under operating lease arrangements via an agreement between the Company and State Corporation Russian Technologies. - Aeroflot will receive two more Boeing 787 aircraft in time for the Sochi 2014 Olympic games (agreements on delivery of 22 Boeing 787s have already been finalized). - A framework agreement signed on August 17, 2011 between JSC Aeroflot and Russian Technologies calls for subsequent signing by the parties of an agreement for operating lease of 50 MS-21 short- and medium-haul passenger aircraft built by the Russian aerospace designer and manufacturer, JSC Irkut Corporation.

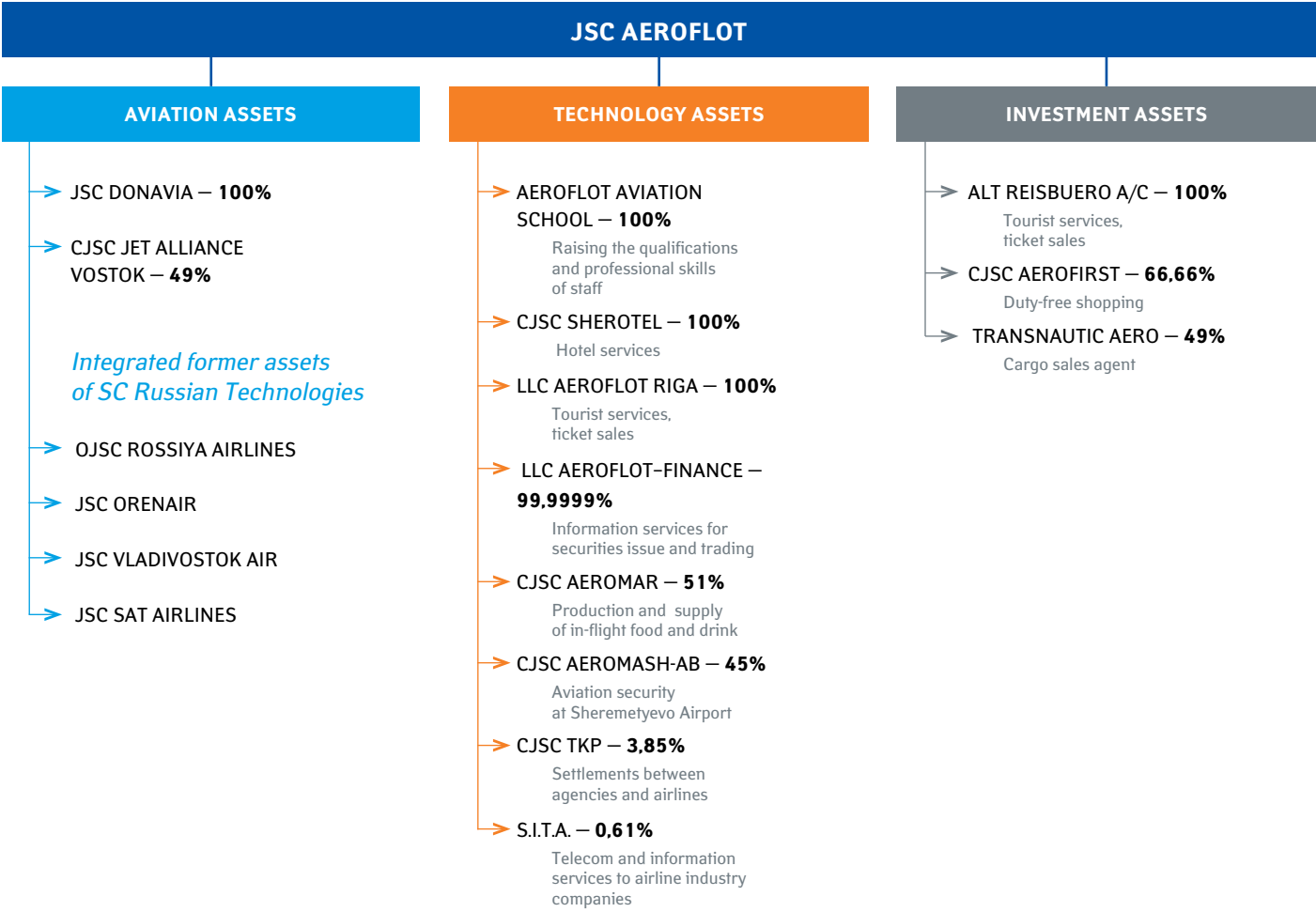
STRATEGIC DIRECTIONS AND TASKS	PLANS FOR 2012 AND THE FUTURE
GREATER USE OF INFORMATION TECHNOLOGIES AND INNOVATIVE DEVELOPMENT	
• Use of efficient IT solutions in operating business, and in-flight and airport services to passengers.	• Installation of communication equipment in aircraft, Wi-Fi Internet access and an electronic entertainment system with streamed TV.
• Standardization and unification of information systems at Group companies.	• Creation of a single IT platform for operations (OCC/HCC).
• Innovation programmes in spheres including flight safety and aviation security.	• Installation of a new Sirax revenue accounting system and other up-to-date solutions.
• Ensuring flight regularity.	
• Service development (information, in-flight and airport services).	
IMPROVEMENTS TO GROUP MANAGEMENT	
• More efficient interaction between Group subdivisions.	• Creating a single corporate center for all enterprises in Aeroflot Group.
• Focus on profile activity.	
• Ensuring an efficient system for inventory supply.	
TRAINING AND RAISING STAFF QUALIFICATIONS	
• Forging a highly qualified and motivated staff team.	• Implementing programmes of professional training and qualification improvement, as well as social programmes for personnel.
• Meeting needs for qualified air crew within the Group.	• Aeroflot Aviation School development.

DESCRIPTION OF AEROFLOT GROUP

GROUP STRUCTURE

Aeroflot Group includes aviation, technology and investment assets, all of which contribute to achieving the strategic task of creating a national carrier with global status.

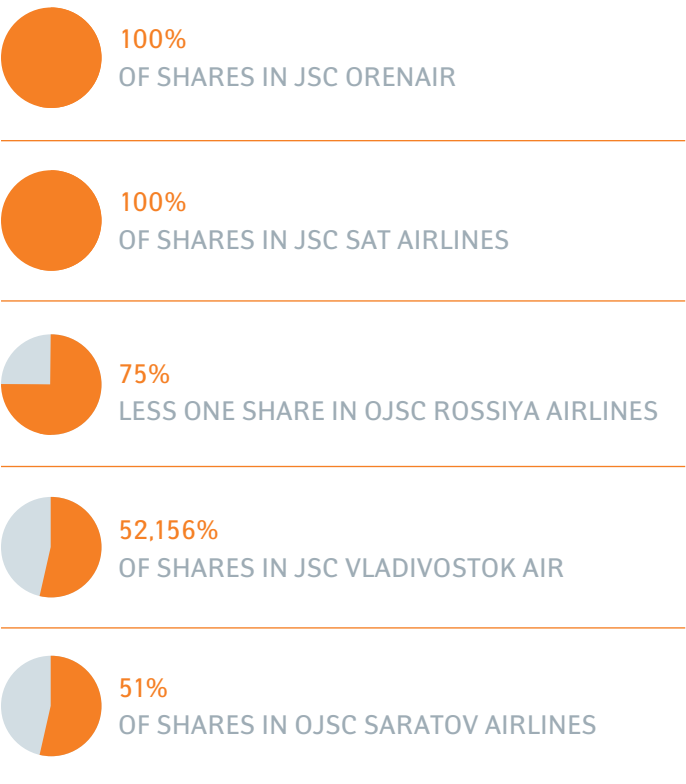
WORK BY SUBSIDIARY AND AFFILIATE COMPANIES OF JSC AEROFLOT IS ORIENTED AT ESTABLISHMENT OF AEROFLOT AS A GLOBAL NETWORK AIRLINE.



CONSOLIDATION OF AVIATION ASSETS

In 2011 aviation assets belonging to the state corporation Russian Technologies were transferred to Aeroflot. The assets were transferred to the Aeroflot subsidiary, LLC Aeroflot-Finance, in return for stake of JSC Aeroflot. As a result of the transaction Aeroflot acquired stakes in five carriers: JSC Vladivostok Air (52.156%), OJSC Saratov Airlines (51%), JSC SAT (100%), OJSC Rossiya airlines (75% minus one share), and JSC ORENAIR (100%).

LLC AEROFLOT-FINANCE RECEIVED THE FOLLOWING SHARES:



Later in 2011 a 51% stake in OJSC Saratov Airlines was sold to private investors, since the nature and structure of the company's business did not comply with the strategy of Aeroflot Group.

CONVERSION OF AEROFLOT INTO AN AVIATION GROUP IS A LARGE-SCALE AND AMBITIOUS TASK, WHICH IS UNIQUE IN THE RUSSIAN AVIATION INDUSTRY.

Acquisition of the aviation assets was among the most important aspects of work by Aeroflot in 2011. The Group's multi-brand business model involves the creation of regional (feeder) carriers on the basis of JSC Vladivostok Air, OJSC Rossiya airlines, JSC SAT and JSC Donavia as well as transformation of JSC ORENAIR into a tourist carrier.

OJSC Rossiya airlines

- The company was established in 1933, re-established as a federal unitary enterprise in 2006 and converted to an OJSC at the start of 2011.
- Base airport: Pulkovo (St. Petersburg).
- Business regions: Russia (North-Western region), CIS and other countries.
- Carrying type (segment): Domestic (scheduled and non-scheduled), International (scheduled and non-scheduled).
- Market position: 7th Russian carrier by passenger turnover; 5th by number of passengers carried in 2011.

MAIN OPERATING INDICATORS

	2008	2009	2010	2011
Passenger traffic (million passengers)	3.481	2.947	3.073	3.538
Passenger turnover (million PKM)	7.730	6.091	6.243	7.191
Passenger load factor, %	75.0	73.0	75.3	75.3
Flight hours	92,826	73,405	74,847	94,207



JSC ORENAIR

- The company was established in 1932, re-established in 1990 as a state enterprise and transformed into a JSC in 2011.
- Base airports: Orenburg, Domodedovo, Turkey, Egypt.
- Business regions: Russia, CIS and other countries.
- Carrying type (segment): Domestic (scheduled, non-scheduled), International (scheduled, non-scheduled) — charter company.
- Market position: 5th Russian carrier by passenger turnover; 7th by number of passengers carried in 2011.

MAIN OPERATING INDICATORS

	2008	2009	2010	2011
Passenger traffic (million passengers)	1.146	1.608	2.401	2.507
Passenger turnover (million PKM)	3.031	4.940	7.159	7.500
Passenger load factor, %	91.5	96.6	96.9	95.0
Flight hours	35,992	46,162	64,446	68,652

JSC Vladivostok Air

- Founded in 1994.
- Base airports: Vladivostok, Khabarovsk.
- Business regions: Domestic and International in the Far East.
- Carrying type (segment): Domestic (scheduled and non-scheduled), International (scheduled and non-scheduled).
- Market position: 9th Russian carrier by passenger turnover; 12th by number of passengers carried in 2011.

MAIN OPERATING INDICATORS

	2008	2009	2010	2011
Passenger traffic (million passengers)	0.893	1.084	1.262	1.214
Passenger turnover (million PKM)	2.943	3.875	4.756	4.535
Passenger load factor, %	71.0	76.0	75.2	70.9
Flight hours	42,390	43,044	45,455	46,810

JSC SAT Airlines

- Founded in 1992.
- Base airports: Yuzhno-Sakhalinsk.
- Business regions: Russia, CIS and other countries (Far East).
- Carrying type (segment): Domestic (scheduled and non-scheduled), International (scheduled and non-scheduled).
- Market position: 33rd Russian carrier by passenger turnover; 31st by number of passengers carried in 2011.

MAIN OPERATING INDICATORS

	2008	2009	2010	2011
Passenger traffic (thousand passengers)	219	232	294	298
Passenger turnover (million PKM)	215	220	278	296
Passenger load factor, %	67.0	65.0	65.5	65.1
Flight hours	11,464	9,772	11,064	10,204

AEROFLOT IS IMPLEMENTING A PROGRAMME FOR IMPROVEMENT OF SERVICE QUALITY AND FLEET MODERNIZATION AT THE ACQUIRED ASSETS IN ORDER TO ENSURE ACHIEVEMENT OF THE COMPANY'S HIGH STANDARDS AT ALL GROUP SUBSIDIARIES.

Assignment of tasks, products, and market segments between various operators in the Group will prevent competition between Group companies and will maximize total market share, in accordance with Aeroflot's integrated strategy.

STRATEGIC BUSINESS MODEL OF AEROFLOT GROUP IN THE CONTEXT OF NEW ASSET CONSOLIDATION

COMPANY BUSINESS MODELS	MARKET	PRODUCT
MAJOR CARRIER		
	GLOBAL (DOMESTIC AND INTERNATIONAL) FROM MOSCOW	PREMIUM PRODUCT
REGIONAL/FEEDER CARRIERS		
	DOMESTIC AND INTERNATIONAL FROM THE NORTHWESTERN FEDERAL DISTRICT TO DESTINATIONS IN RUSSIA, CIS, OTHER COUNTRIES	STANDARDIZED, HIGH-QUALITY, CO-BRAND PRODUCT
 	DOMESTIC AND INTERNATIONAL FROM THE FAR EAST TO RUSSIAN AND FOREIGN DESTINATIONS	
	DOMESTIC FROM SOUTHERN RUSSIA AND THE CAUCASUS TO RUSSIA AND CIS	
CHARTER CARRIER		
	INTERNATIONAL TOURIST / REGIONAL	CHARTER PRODUCT



BUSINESS OF OTHER SUBSIDIARIES AND AFFILIATES

TECHNOLOGY ASSETS

The Aeroflot Aviation School carries out training of flight personnel and aviation specialists. It is a strategic asset, set up to ensure adequate supply of qualified specialists for Aeroflot and other airlines.

LLC Aeroflot Riga (Latvia) carries out various commercial functions including ticket sales, which, in other countries, are the responsibility of JSC Aeroflot representative offices. The special entity in Latvia is required due to local limitations on the activities of foreign companies.

CJSC Sherotel provides accommodation at minimum, regulated rates to flight personnel of Aeroflot, its subsidiaries and affiliates, and also to passengers (in cases of flight disruptions), as well as operating a luxury-lounge service for business-class passengers at Terminal D.

CJSC Aeromar provides catering services, and cleaning and cabin preparation for the aircraft of Aeroflot and its subsidiaries and affiliates at minimum, regulated rates.

CJSC AeroMASH-AB ensures aviation security at Aeroflot's base airport (Sheremetyevo).

CJSC TKP carries out settlements between agencies and airlines.

S.I.T.A. provides international telecom and information services to airlines and other aviation enterprises.

LLC Aeroflot Finance carries out investment projects for Aeroflot. Recent investment projects have included acquisition of Aeroflot shares from National Reserve Bank and acquisition of aviation assets from the State Corporation Russian Technologies.

INVESTMENT ASSETS

Alt Reiseburo provides travel and travel-related services (sale of air tickets, visa support). Net profit was RUB 2.2 million in 2009, RUB 1.9 million in 2010, and RUB 4.5 million in 2011.

CJSC Aerofirst provides duty-free retail services at Sheremetyevo Airport and on board Aeroflot aircraft, as well as ensuring appropriate quality of these services under Aeroflot's supervision. Net profit was RUB 262 million in 2009 and RUB 109 million in 2010. The company made capital expenditures in 2011 to set up a chain of duty-free stores at Terminal D.

Transnautic Aero is an agent for sale of cargo transport services, based in Germany. The asset may be offered for sale in 2012.

In the reporting year Aeroflot continued work to optimize Group structure and dispose of non-core assets. In accordance with the strategy approved by the Aeroflot Board of Directors, a number of assets that were not directly involved in Company operations, that were characterized by poor corporate governance, and which provided low revenues to Aeroflot, were sold in 2011. Assets sold in the reporting year included stakes in OJSC Moscow Insurance Company (100%), CJSC Sheremetyevo Refueling Complex (31%), and CJSC DATE (50%). Steps were also taken for sale of a 50% stake in LLC Airport Moscow. Debt of OJSC Terminal was deconsolidated from Aeroflot's IFRS accounts in 2011 as a result of the merger between OJSC Terminal and OJSC Sheremetyevo International Airport.

OPERATIONS

RESULTS OF OPERATIONS

Results of operations by Aeroflot Group in 2011 are presented taking into account consolidation of four airlines (OJSC Rossiya airlines, JSC ORENAIR, JSC SAT Airlines and JSC Vladivostok Air) in November 2011.

(Full-year results of the four integrated companies are shown on Page 193).

PASSENGER CARRYING

Aeroflot Group achieved record growth of passenger numbers in 2011 thanks to organic and non-organic growth. Total passenger numbers for the year were in excess of 16 million and Aeroflot has regularly carried more than one million passengers per month since April 2011.

The Group flew 46.1 billion passenger-kilometers and 5.1 billion tonne-kilometers in 2011. Passenger turnover increased by 18%, revenue tonne-kilometers by 13 %, and passenger numbers grew by 16 %.

Passenger load factor was almost unchanged in 2011 at 77% although capacity (available seat-kilometers) increased by 18%. Available tonne-kilometers increased by 15%, while the revenue load factor declined by 1 p.p. to 62.3%.

DURING 2011 AEROFLOT OPERATED IN AN ENVIRONMENT OF INCREASING COMPETITION ON THE INTERNATIONAL AND DOMESTIC AIR TRANSPORT MARKET. DESPITE THIS, THE COMPANY ACHIEVED SUBSTANTIAL GROWTH OF ITS BUSINESS IN BOTH SEGMENTS.

PASSENGER TURNOVER INCREASED BY

18%

REVENUE TONNE KILOMETERS GREW BY

13%

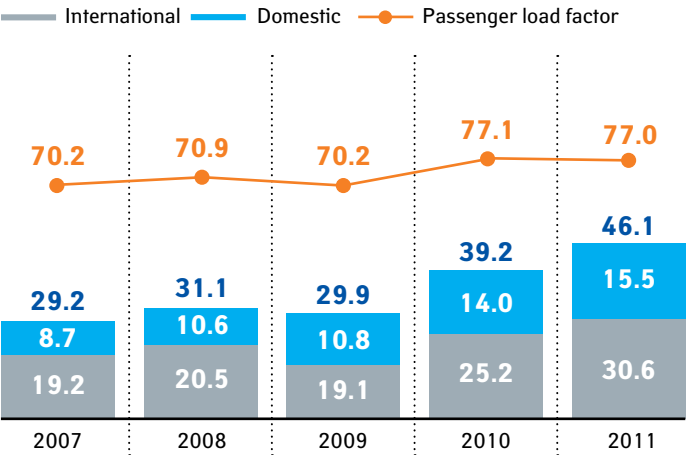
PASSENGER NUMBERS INCREASED BY

16%

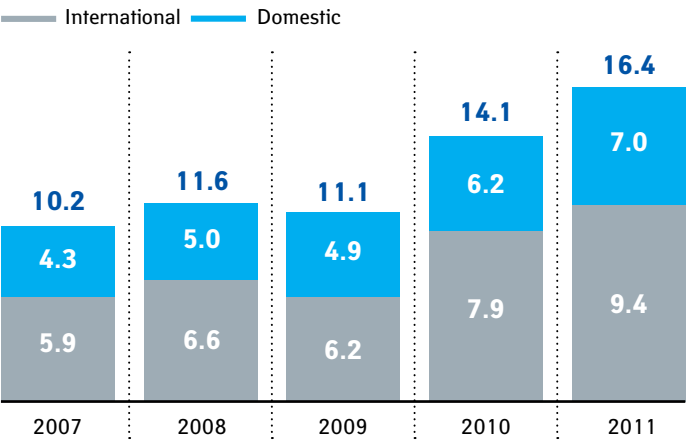
OPERATING INDICATORS, 2011–2010

	2011	2010	CHANGE
INTERNATIONAL			
Passengers carried, thousand	9,429	7,875	+ 20%
Revenue passenger kilometers, million RPK	30,577	25,206	+ 21%
Available seat kilometers, million ASK	39,953	32,919	+ 21%
Passenger load factor, %	76.5	76.6	– 0.1 p.p.
Cargo and mail carried, thousand tonnes	121.5	121.4	+ 0.1%
Cargo tonne kilometers, million CTK	720.0	738.5	– 2%
Revenue tonne kilometers, million RTK	3,472	3,007	+ 15%
Available tonne kilometers, million ATK	5,665	4,817	+ 18%
Revenue load factor, %	61.3	62.4	– 1.1 p.p.
DOMESTIC			
Passengers carried, thousand	6,963	6,195	+ 12%
Revenue passenger kilometers, million RPK	15,501	13,967	+ 11%
Available seat kilometers, million ASK	19,930	17,884	+ 11%
Passenger load factor, %	77.8	78.1	– 0.3 p.p.
Cargo and mail carried, thousand tonnes	46.9	49.1	– 4%
Cargo tonne kilometers, million CTK	205.0	223.7	– 8%
Revenue tonne kilometers, million RTK	1,600	1,481	+ 8%
Available tonne kilometers, million ATK	2,474	2,270	+ 9%
Revenue load factor, %	64.7	65.2	– 0.5 p.p.
TOTAL			
Passengers carried, thousand	16,392	14,070	+ 16%
Revenue passenger kilometers, million RPK	46,078	39,172	+ 18%
Available seat kilometers, million ASK	59,883	50,803	+ 18%
Passenger load factor, %	77.0	77.1	– 0.1 p.p.
Cargo and mail carried, thousand tonnes	168.4	170.6	– 1%
Cargo tonne kilometers, million CTK	925.0	962.2	– 4%
Revenue tonne kilometers, million RTK	5,072	4,488	+ 13%
Available tonne kilometers, million ATK	8,139	7,087	+ 15%
Revenue load factor, %	62.3	63.3	– 1 p.p.

PASSENGER TURNOVER ON INTERNATIONAL AND DOMESTIC ROUTES (BILLION PKM) AND PASSENGER LOAD FACTOR (%)



PASSENGER TRAFFIC DYNAMICS (MILLION PASSENGERS)



The Group carried 9.4 million passengers on international routes in 2011, representing 58% of total passengers carried. Passenger turnover was 30.6 billion PKM, which is 66% of total passenger turnover for the Group. Passenger numbers on domestic routes were 7.0 million, representing 42% of total passengers. International passenger turnover increased by 21% in 2011, and the increase of domestic passenger turnover was 11%.

The Group achieved more efficient use of its transport capacities in 2011. Available seat-kilometers on international flights increased by 21%, but the passenger load factor remained at the level of 2010. Available seat-kilometers numbers on domestic routes grew by 11% while the passenger load factor declined by 0.3 p.p. to 77.8%.

NEARLY ALL CARRYING BY AEROFLOT (99.1%) WAS ON SCHEDULED FLIGHTS. THE SHARE OF SCHEDULED FLIGHTS IN INTERNATIONAL CARRYING APPROACHED 98.5%.

Growth in passenger numbers on regular flights in 2011 was 13.4%.

PASSENGER TRAFFIC ON DOMESTIC ROUTES WAS

7.0 MILLION

MAIN INDICATORS BY REGIONS (SCHEDULED FLIGHTS)

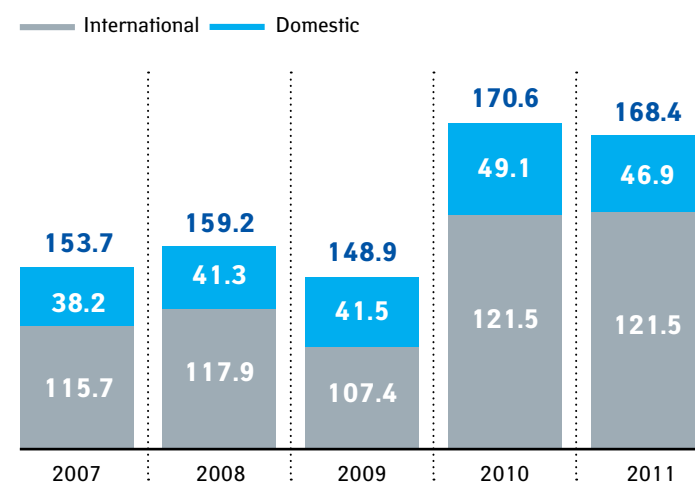
	PASSENGERS CARRIED (THOUSAND)		REVENUE PASSENGER KILOMETERS (MILLION RPK)		AVAILABLE SEAT KILOMETERS (MILLION ASK)		PASSENGER LOAD FACTOR (%)	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
America	442.3	378.0	3,968.6	3,348.7	4,777.0	4,169.7	83.1	80.3
ME and Africa	1,239.8	1,181.5	3,299.5	3,330.0	4,142.4	4,287.8	79.7	77.7
Asia (including Japan)	1,449.3	1,106.9	9,499.5	7,252.5	12,678.7	9,318.2	74.9	77.8
Europe	4,597.0	3,804.2	10,115.6	8,333.1	13,877.8	11,468.0	72.9	72.7
Russia	6,394.6	6,185.7	14,726.7	13,953.6	18,733.4	17,864.4	78.6	78.1
CIS	1,299.4	947.8	2,433.0	1,815.0	3,059.4	2,354.5	79.5	77.1
Total	15,422.4	13,604.1	44,042.9	38,032.9	57,268.7	49,462.6	76.9	76.9

CARGO AND MAIL

Aeroflot continued to provide cargo services on both cargo and passenger aircraft in 2011. The Company carried a total of 168,449 tonnes of cargo and mail in the reporting year, which is 1% less than in 2010. Cargo turnover was 4% lower than in 2010 at 925 million TKM. The slight decline in cargo carrying was due to reduction of exports from South-East Asia, particularly from China, which is Aeroflot's main cargo market.

MOST OF AEROFLOT'S CARGO BUSINESS IS ON INTERNATIONAL ROUTES, WHICH ACCOUNTED FOR 72.1% OF TOTAL CARGO AND MAIL IN 2011 AND 77.8% OF CARGO TURNOVER.

VOLUMES OF CARGO AND MAIL
(THOUSAND TONNES)

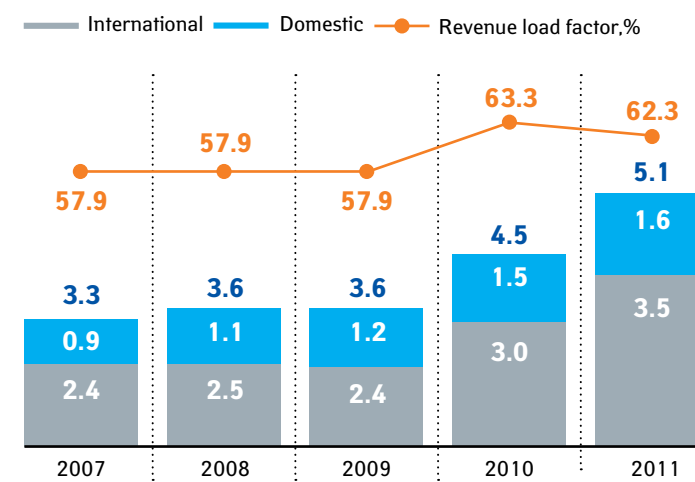


Total cargo and mail carried on international routes in 2011 was 121,500 tonnes, which is in line with the result of 2010. Revenue load was 61.3%, which is 1.1 p.p. less than in 2010.

Aeroflot carried 46,900 tonnes of cargo and mail on domestic routes, which is 4% less than in 2010. Cargo turnover was 205 million TKM, which is 8% less than in 2010. Available tonne-kilometers grew by 9%, and revenue load was 0.5 p.p. lower at 64.7%.

Flight hours of the whole Group during 2011 were 461,217, which is 61,535 hours less than in 2010 (reduction by 15%).

REVENUE TONNE KILOMETERS (BILLION TKM)
AND REVENUE LOAD FACTOR (%)



SAFETY

FLIGHT SAFETY

Aeroflot's chief operating priorities are flight safety and aviation security.

SAFETY PRIORITIES ARE BEING MET THROUGH MODERNIZATION AND RENEWAL OF THE AIRCRAFT FLEET, HIGH LEVELS OF QUALIFICATION AMONG PERSONNEL, CONTROL OF BUSINESS PROCESSES, AND IDENTIFICATION OF AND PROTECTION AGAINST RISKS.

Aeroflot implements a full range of Russian and international recommendations and requirements for flight safety. The Company's compliance with high standards is confirmed by the results of audits and inspections.

- In March 2011 Aeroflot successfully underwent an ISAGO audit (IATA Safety Audit for Ground Operations). The audit did not find a single instance of non-compliance with safety standards.
- In May 2011 the IATA accredited audit company, Quly-Audit, carried out an audit of Aeroflot operations to verify compliance with the IOSA international standard (IATA Operational Safety Audit). The audit results confirmed the Company's compliance with IOSA (for the fourth time) and Aeroflot's IOSA certification was renewed until October 14, 2013.

Aeroflot's flight safety indicator in 2011 was 99.978%, which is in the range defined as a high level of safety (99.9 – 100%). A 20% increase of total flight hours of Aeroflot aircraft in 2011 did not have negative impact on flight safety levels.

On November 17, 2011 Aeroflot received a new operating certificate (№ 001, for an indefinite term) and new operating specifications for each aircraft based on the results of an inspection by the national regulatory body, Rosaviatsia. The certificate remains valid until its suspension or cancellation by an authorized civil aviation body.

Since 2000 a special programme, "Safety Assessment of Foreign Aircraft" (SAFA), has been implemented at the airports of countries, which are members of the European Civil Aviation Conference (ECAC). The assessments use a procedure which

is standard for all ECAC members. Results in 2011 show that Aeroflot aircraft fully comply with SAFA requirements. Analysis of the flight safety coefficient for operations by Russian airlines show that Aeroflot occupies the leading position among national operators.

AVIATION SECURITY

Aeroflot continued work in 2011 to apply and further improve the existing system of risk management for prevention of illegal interference in Company operations. Aeroflot has designed and implemented a standard procedure for collection, analysis and reporting of information concerning aviation security throughout its route network in compliance with recommendations of the ICAO and IATA, and with the technologies used by SkyTeam.

LEVELS OF AVIATION SECURITY AT AEROFLOT MATCH THE STRICT REQUIREMENTS THAT ARE COMPULSORY FOR SKYTEAM MEMBERS AND ENSURE THAT AIR TRANSPORT OPERATIONS BY AEROFLOT ARE SECURE.

Aeroflot's conformity with aviation security standards has been confirmed by inspections:

- An IOSA compliance audit for aviation security in 2011 found no deficiencies and validity of Aeroflot's certificate and IOSA operator status were renewed to October 14 2013.
- In 2011 Aeroflot successfully underwent an IATA re-certification audit for safety of ground operations (ISAGO), which found no compliance failures or criticisms with respect to aviation security.
- In 2011 Aeroflot underwent a supervisory audit of its quality management system, which confirmed compliance with ISO 9001:2008. There were no compliance failures or criticisms with respect to aviation security.
- Staff of the transport security division of Rosaviatsia carried out a check of Aeroflot's aviation security to establish compliance with certification requirements (Instruction № 12-IK-U, dated 26.10.2011). No grounds for criticism were identified.

Representatives of Aeroflot take an active part in the work of SkyTeam's Aviation Security Functional Experts (ASFE) Committee. The Committee has three principal remits: flight safety, aviation security and quality (Safety, Security, Quality (SSQ) Executives). In 2011 Aeroflot staff took part in the Committee's teleconferences and meetings, which dealt with matters including development of management systems for flight safety and aviation security, monitoring of IOSA operator status among SkyAlliance members, and several other relevant issues.

In May 2011 a Memorandum was signed between the Russian Ministry of Transport and the US Transportation Security Administration on cooperation in the sphere of civil aviation security. TSA representatives visited Sheremetyevo Airport to learn about aviation security measures applied to flights departing to the USA. Based on their findings the TSA representatives gave a positive assessment of Aeroflot's aviation security procedures.

Aeroflot's aviation security provisions include operation of the Company's own sniffer-dog unit, consisting of 52 adult dogs of a unique breed (a hound-jackal hybrid), managed by expert dog handlers. The unit carries out inspections of Aeroflot facilities and facilities at the Company's base airport of Sheremetyevo. In 2011 specialists of Aeroflot's Aviation Security Department gave reports on the theme "Use of dogs to ensure security at open-access areas of airports" at the IATA conference in Amsterdam (October 4-6, 2011) and at the ICAO conference on aviation security (November 21-22, 2011 in Moscow). Aeroflot's innovative development programme includes improvement to a number of techniques, which have already been patented, for the use of sniffer dogs in air transport security.

Levels of radiation on aircraft are measured and readings are at acceptable levels.

AEROFLOT SITUATION CENTER

Aeroflot opened a Situation Center in 2011 to help ensure maximum comfort and security for our passengers in case of crisis situations and disruptions. The Center uses the latest technologies and innovations, applies its own specially-designed software solutions, and is a unique facility in Russia at the present time. The Situation Center can operate in three regimes: emergency regime (management of crises and disruptions), training regime (modeling and strategic

planning), and everyday regime (monitoring of the current situation).

AEROFLOT'S SITUATION CENTER IS DESIGNED FOR 24-HOUR OPERATION AND FOR COPING WITH CRISIS SITUATIONS OF ANY COMPLEXITY.

The Aeroflot Situation Center can manage operating processes, ensure optimal service to passengers in case of disruption, provide information to passengers in a timely and efficient manner, and also handle media relations. Two large-scale drills were carried out at Sheremetyevo's Terminal D in 2011 to ensure correct response by staff in crisis situations. The Situation Center is located in the Aeroflot office complex at Melkisarovo, adjacent to Sheremetyevo.

ROUTE NETWORK

EXPANSION OF THE ROUTE NETWORK

In 2011 Aeroflot carried out its own regular flights on 112 routes to destinations in 53 countries (including Russia).

Aeroflot Group carried out flights on 185 routes in 53 countries (including Russia). In addition to its own flights Aeroflot carried out code-sharing flights on 149 routes in association with airline partners, including 74 routes with its own subsidiaries (Nordavia, Donavia, Rossiya Airlines, Vladivostok Air):

- From Moscow — 9 routes to destinations in Russia and 3 routes to destinations in the CIS.
- From Rostov on Don — 5 routes to destinations in the CIS, 3 routes to destinations in Europe, and 2 routes to destinations in the Middle East and Africa.
- From Mineralnye Vody — 1 route to a destination in Russia, and 3 routes to destinations in the CIS.
- From Adler — 1 route to a destination in Russia and 1 route to a destination in the CIS.
- From Vladivostok — 4 routes to destinations in Russia.



- From Khabarovsk — 3 routes to destinations in Russia.
- From Saint Petersburg — 23 routes to destinations in Russia, 4 routes to destinations in CIS, 6 routes to destinations in Europe.
- From Rostov on Don to: Moscow-airport Vnukovo, Saint- Petersburg Samara, Ekaterinburg, Novy Urengoy, Nizhnevartovsk, Gyumri, Kiev Prague, Dubai, Rimini, Munich, Khudjand, Istanbul, Tel-Aviv, Bishkek, Tashkent.

Aeroflot is carrying out intensive development of its route network with the following objectives:

- Increase of flight frequency on existing routes and corresponding increase of flight connections.
- Increase in the number of destinations, subject to positive economic trends.

IN 2011 AEROFLOT INCREASED FLIGHT FREQUENCY AND THE NUMBER OF DESTINATIONS TO WHICH IT FLIES.

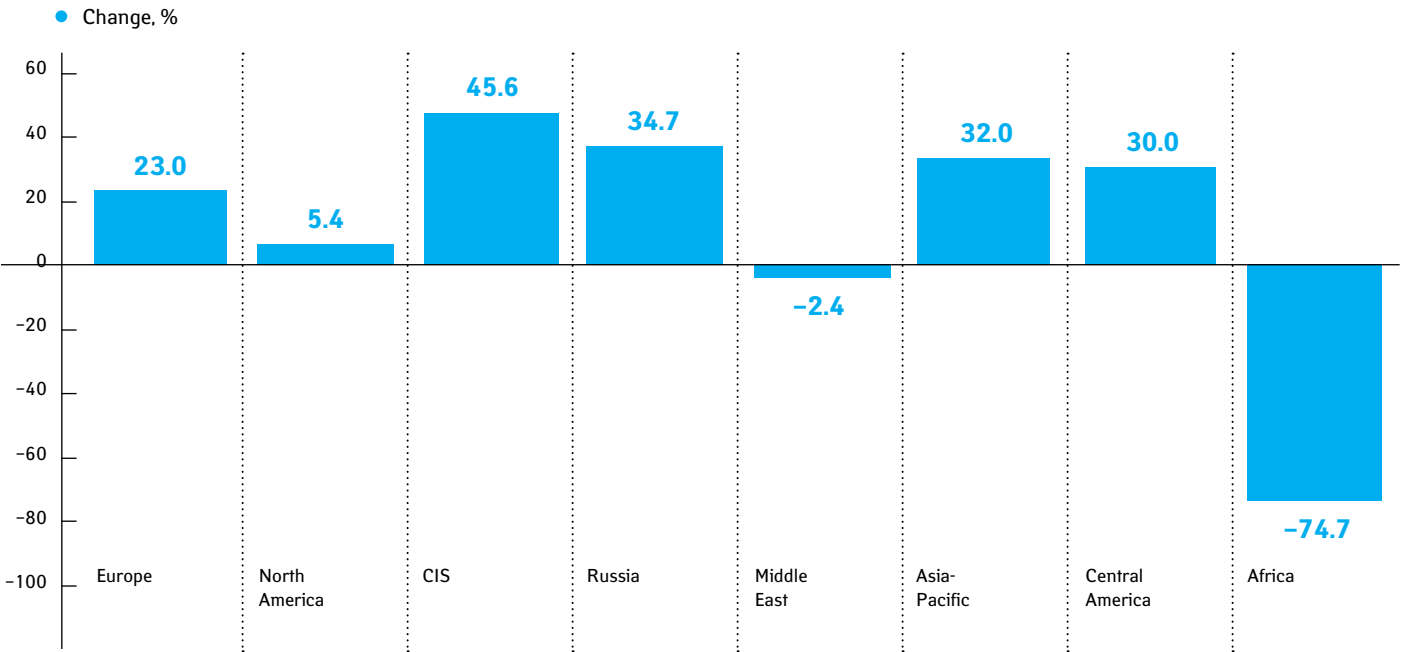
Integration of new airlines into the Group in November 2011 added the following routes:

- From Mineralnye Vody to: Saint- Petersburg, Erevan, Baku, Tashkent.
- From Sochi to: Saint-Perersburg, Dushanbe, Tashkent, Erevan, Gyumri.
- From Moscow airport Sheremetyevo to Stavropol.

NUMBER OF DESTINATIONS SERVED BY AEROFLOT AND AVERAGE WEEKLY FREQUENCY

	NUMBER OF ROUTES			FLIGHTS PER WEEK		
	2011	2010	CHANGE, %	2011	2010	CHANGE %
Total	143	119	20.2	8.05	7.68	4.8
Regular	112	110	1.8	10.2	8.27	23.3
Charter	44	9	388.9	0.21	0.38	- 44.7
Regular international	83	76	9.2	8.1	7.38	9.8
Regular domestic	29	34	-14.7	16.2	10.3	57.3
Medium-haul	85	89	- 4.5	11.9	9	32.2
Long-haul	27	30	- 10.0	4.62	3.63	27.3

CHANGE IN THE NUMBER OF AEROFLOT FLIGHTS TO VARIOUS REGIONS, (%)



- From Vladivostok to: Khabarovsk, Petropavlovsk-Kamchatsky, Yuzhno-Sakhalinsk.
- From Khabarovsk to: Magadan, Petropavlovsk-Kamchatsky, Yuzhno-Sakhalinsk.
- From Moscow Vnukovo airport to: Vladivostok, Khabarovsk, Abakan, Blagoveshchensk, Komsomolsk on Amur.

Plans for route-network optimization include greater presence on long-haul routes to favorite tourist destinations. As part of its strategy for route development in 2011 the Company obtained:

- New rights to carry out scheduled international flights to 24 destinations.
- Rights to increase flight frequency to eight destinations.
- Permission to carry out charter flights on 40 routes.

Aeroflot made the following additions to its route portfolio in 2011:

- Scheduled flights from Moscow to Nizhny Novgorod, Mineralniye Vody, Surgut, Minsk, Colombo (Sri-Lanka), Cancun (Mexico), Dubrovnik (Croatia), Ho Chi Minh (Vietnam) and Tivat (Montenegro).

- Charter flights from Moscow to Tomsk, Rostov-on-Don, Grozny, Yaroslavl, Alicante (Spain), Amman (Jordan), Alexandropolis, Corfu, Rhodes, Thessaloniki (Greece), Burgas (Bulgaria), Catania, Genoa (Italy), Lille (France), Malta (Malta), Porto (Portugal), Pula (Croatia), Poprad (Slovakia), Trabzon (Turkey).
- Charter flights from St. Petersburg to Khabarovsk, Ufa, Riga (Latvia), and Poprad (Slovakia).
- Charter flights from Volgograd to Antalya.
- Charter flights from Ekaterinburg to Antalya.

- Charter flights from Samara to Antalya.

EXPANSION OF THE ROUTE NETWORK AND INCREASE OF FLIGHT NUMBERS WILL HELP AEROFLOT TO TRANSFORM ITS BASE AIRPORT, SHEREMETYEVO, INTO A FULLY-FLEDGED HUB.

Harmonization of the timetable and structuring of arrival and departure waves at Sheremetyevo in accordance with a defined model are helping to increase transit traffic. Transit passenger flows in the Company's route network grew by 32% to 4.2 million, representing 30% of the total number of passengers carried.

CODESHARE AGREEMENTS

Codeshare agreements with other companies have the following objectives:

- Strengthening Aeroflot's presence on promising markets.
- Obtaining access to restricted markets.
- Further improvement of the existing route network.
- More efficient use of the Company fleet.

By the end of 2011 Aeroflot had made codeshare agreements with 31 foreign and Russian airlines, including:

- 20 agreements, in which Aeroflot is both operating and marketing partner (with Aero-Svit, Air France – KLM, Alitalia, SAS, Finnair, Delta Air Lines, Czech Airlines, LOT, Bulgaria Air, Cyprus Airways, Korean Air, Jat Airways, Malev, MIAT, Air Baltic, Air Europa, Kenya Airways, Rossiya Airline and Tatarstan Airline).
- Four agreements, in which Aeroflot is only an operating partner (with Tarom, Cubana, Iran Air and Air India).
- Seven agreements, in which Aeroflot is only a marketing partner (with Adria Airways, Estonian Air, China Southern, Air Malta, Donavia, Nordavia and Vladivostok Avia).

Aeroflot's main codeshare partners in 2011 were Alitalia, Czech Airlines, KLM, SAS, Air France, Rossiya Airlines, Donavia and Nordavia.

Aeroflot carried a total of 1.7 million passengers under operational and marketing codeshare agreements in 2011 (6.5% more than in 2010) of which 66% were on flights inside Russia and 34% on international flights.

TOTAL OPERATING REVENUES OF AEROFLOT RELATED TO CODE-SHARING AGREEMENTS WERE ABOUT USD 109.59 MILLION IN 2011

Codeshare agreements are planned in 2012 with Olympic Air, Croatia Airlines, Royal Air Maroc and Middle East Airlines. Existing agreements will be expanded.

THE SKYTEAM ALLIANCE

Aeroflot continued to develop cooperation with other airlines in 2011 through the SkyTeam global alliance, taking advantage of opportunities to place its code on flights in the route networks of alliance partners. The number of alliance members grew from 13 to 15 in the reporting year thanks to accession by Shanghai Airlines (a subsidiary of China Eastern) and Mandarin Airlines (a China Airlines subsidiary).

BY BEING A MEMBER OF THE SKYTEAM ALLIANCE AEROFLOT ENABLES ITS CUSTOMERS TO PLAN THEIR JOURNEY VIA THE ROUTES OF ALLIANCE MEMBERS, OFFERING A TOTAL OF 926 DESTINATIONS IN 173 COUNTRIES.

The total number of Aeroflot marketing passengers on flights of SkyTeam alliance partners grew by 54,000 (35.8%) y-o-y in 2011 to reach 205,400.

Aeroflot has continued to develop cooperation with its partner airlines in the SkyTeam alliance through the following types of agreement:

- Point-to-point (placement of the Aeroflot marketing code on flights between Moscow and the hubs of SkyTeam partners).
- Points-beyond (placement of the Aeroflot marketing code on partners' flights beyond their hubs, and placement of the partners' codes on Aeroflot flights beyond Moscow).

CARGO ROUTE NETWORK

The route network for cargo carrying by Aeroflot is built on a hub principle, by which the Company aims to channel main cargo flows between hub airports.

AEROFLOT OPTIMIZED ITS CARGO NETWORK IN 2011, INCREASING THE FREQUENCY OF FLIGHTS ON MOST PROFITABLE ROUTES.

Aeroflot's main cargo hubs in 2011 were Sheremetyevo Airport, Frankfurt-Hahn (Frankfurt, Germany), Narita International (Narita, Japan), Incheon International (Seoul,

South Korea), Beijing Capital International (Beijing, China), Pudong International (Shanghai, China) and Hong Kong International (Hong Kong).

The base airport for Aeroflot's MD-11 cargo aircraft remains Frankfurt-Hahn in Germany. In addition to the hub airports listed above, Aeroflot also makes cargo flights to Helsinki, where its MD-11 aircraft undergo periodic maintenance. Tolmachevo Airport (Novosibirsk, Siberia) and Karaganda International Airport (Karaganda, Kazakhstan) are used as stop-off points between destinations in Europe and Asia.

Aeroflot uses MD-11 aircraft for most of its cargo carrying, and also makes use of baggage compartments on its passenger aircraft. The Company plans to increase frequency of cargo flights on established routes in the future.

Aeroflot's main cargo routes in 2011:

- Frankfurt-Hahn (Germany) – Sheremetyevo (Russia) – Pudong (China) – Tolmachevo (Russia) – Frankfurt-Hahn (Germany).
- Frankfurt-Hahn (Germany) – Sheremetyevo (Russia) – Beijing (China) – Sheremetyevo (Russia) – Frankfurt-Hahn (Germany).
- Frankfurt-Hahn (Germany) – Tolmachevo (Russia) – Narita (Japan) – Seoul (Korea) – Sheremetyevo (Russia) – Frankfurt-Hahn (Germany).
- Frankfurt-Hahn (Germany) – Sheremetyevo (Russia) – Hong Kong (China) – Tolmachevo (Russia) – Karaganda (Kazakhstan) – Sheremetyevo (Russia) – Frankfurt-Hahn (Germany).

AIRCRAFT FLEET

FLEET MANAGEMENT

Aeroflot's fleet consists of modern, new-generation aircraft built in Russia and abroad. Aeroflot continued to enlarge its fleet in 2011 in order to pursue medium- and long-term increase of traffic volume, expand the Company's market share (both scheduled flights and charter flights) and to strengthen the Company's leading position in the sector.

THE COMPANY HAS THE YOUNGEST AND MOST MODERN FLEET IN RUSSIA AND ONE OF THE YOUNGEST IN EUROPE.

The Company is carrying out modernization and unification of its aircraft fleet in order to raise the operational, environmental and technical efficiency of its business and to ensure aviation security.

Specific fuel consumption by Aeroflot in 2011 was 319 grammes/TKM, which is six grammes more than in 2010. The growth was due to substantial increase of carrying on Il-96 aircraft and start of operations using the SSJ100.

FLEET EXPANSION

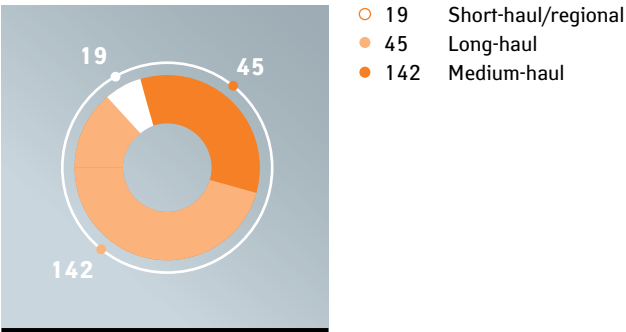
Aeroflot received 16 new aircraft in 2011 (eight medium-haul Airbus A320s, four long-haul Airbus A330s, and four Russian-built Sukhoi SuperJet 100s).

AEROFLOT FLEET EXPANSION IS BASED EXCLUSIVELY ON DELIVERIES OF NEW AIRCRAFT DIRECTLY FROM THE PLANTS WHERE THEY ARE BUILT.

Since 2009 Aeroflot medium-haul fleet has consisted exclusively of modern, highly efficient and comfortable A320 aircraft. Average age of these aircraft is 4.4 years.

Long-haul Airbus A330s replace ageing Boeing 767-300ER aircraft, which will help Aeroflot to increase passenger turnover on long-distance routes. Average age of A330s in the Aeroflot fleet is 1.9 years.

AEROFLOT GROUP FLEET STRUCTURE BY AIRCRAFT RANGE



In 2011 Aeroflot was one of the first companies to start operations of new Russian-built Sukhoi SuperJet 100 (SSJ 100). The Company was operating four aircraft at the end of 2011.

Aeroflot continued modernization and renovation of its aircraft fleet in 2011, decommissioning older aircraft (two Il-86s and one Tu-154M were decommissioned during the year). Aeroflot

also began to decommission Boeing 767-300ERs from its fleet due to expiry of the lease period. The Company returned one of these aircraft to the lessor in 2011.

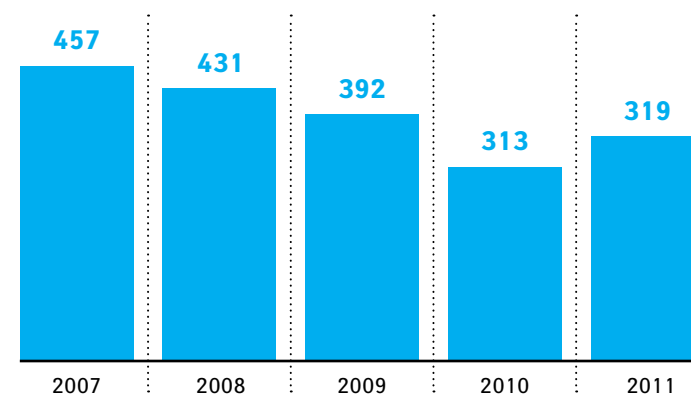
Aeroflot plans to continue expansion of the aircraft fleet in 2012 by obtaining three new medium-haul A321 aircraft, eight long-haul A330s, and 10 Russian-built SSJ 100s.

COMPOSITION OF THE AIRCRAFT FLEET OF AEROFLOT GROUP

TYPE OF AIRCRAFT	OWNED/ LEASED	AEROFLOT (NUMBER)	DONAVIA (NUMBER)	ROSSIYA (NUMBER)	ORENAVIA (NUMBER)	VLADAVIA (NUMBER)	SAT (NUMBER)	GROUP TOTAL (NUMBER)
Il-96-300	Owned	6	—	—	—	—	—	6
Tu-154	Owned	—	—	5*	4 ^v	5*	—	14
An-24	Owned	—	—	—	2*	—	6 [#]	8
An-26	Owned	—	—	—	—	—	1*	1
Tu-134	Owned	—	—	—	8*	—	—	8
Mil- Mi-8	Owned	—	—	—	—	3	1	4
Yak 40	Owned	—	—	—	—	2	—	2
Total owned		6	—	5	14	10	8	43
Airbus A-319	Finance lease	4	—	9	—	—	—	13
Airbus A-320	Finance lease	1	—	—	—	—	—	1
Airbus A-321	Finance lease	18	—	—	—	—	—	18
Airbus A-330	Finance lease	3	—	—	—	—	—	3
Boeing 737	Finance lease	—	5	—	—	—	2	7
An-148	Finance lease	—	—	6	—	—	—	6
Tu-204	Finance lease	—	—	—	—	6	—	6
Total finance lease		26	5	15	—	6	2	54
SSJ 100	Operating lease	4	—	—	—	—	—	4
Airbus A-319	Operating lease	11	—	—	—	—	—	11
Airbus A-320	Operating lease	42	—	6	—	7	—	55
Airbus A-330	Operating lease	11	—	—	—	3	—	14
Boeing B-737	Operating lease	—	5	5	19	—	1	30
Boeing B-767	Operating lease	9	—	3	—	—	—	12
Boeing B-777	Operating lease	—	—	—	1	—	—	1
MD-11	Operating lease	3	—	—	—	—	—	3
DHC 8 S-300	Operating lease	—	—	—	—	—	3	3
DHC 8 S-200	Operating lease	—	—	—	—	—	2	2
Tu-154	Operating lease	—	—	—	1	—	—	1
Tu-204	Operating lease	—	—	—	1	—	—	1
An 12	Operating lease	—	—	—	—	—	2	2
Total operating lease		80	5	14	22	10	8	139
Total fleet		112	10	34	36	26	18	236

* — All of these aircraft are not operated as at 31 December 2011.
^v — 1 of these aircraft is not operated as at 31 December 2011.
[#] — 4 of these aircraft are not operated as at 31 December 2011.

SPECIFIC FUEL CONSUMPTION OF AEROFLOT FLEET, GRAMMES/TKM



On August 17, 2011 JSC Aeroflot and the State Corporation Russian Technologies concluded a framework agreement on operating lease of MS-21 aircraft. The agreement implies a future contract conclusion between the parties on operating lease of 50 short-haul MS-21s, built by the Russian aerospace design and production corporation, JSC Irkut Corporation. Deliveries are expected in 2017–2022.

MAINTENANCE AND REPAIR

Aeroflot has an efficient system of aircraft maintenance and repair, which is geared to ensuring flight safety, high levels of reliability, and regularity of flights. Since 2011 Aeroflot specialists are responsible for the technical state of the Company's own fleet and fleets of all the other airlines, which are part of Aeroflot Group.

AEROFLOT IS DEVELOPING NEW FLYING AND MAINTENANCE SKILLS AMONG ITS PERSONNEL TO MATCH FLEET EXPANSION AND DELIVERY OF NEW AIRCRAFT, BOTH RUSSIAN AND FOREIGN-MADE.

Aeroflot engineers have been through a process of certification for all kinds of technical work with the newly commissioned Russian SSJ 100 aircraft. Servicing of Aeroflot's SSJ 100s is entirely in-house.

The Company is also preparing for technical servicing of Boeing 777 and Boeing 737 aircraft, which are expected to be delivered in 2013. A personnel training programme for servicing of Boeing 777s has already begun.

A SAP management system was launched at the Company in 2011, which optimizes purchases and deliveries, and tracks availability of spare parts. Use of the system significantly reduces the amount of time when aircraft are out of service.

AEROFLOT CONTINUED WORK TO MODERNIZE THE EQUIPMENT FIT-OUT OF ITS AIRCRAFT AND TO USE INNOVATIVE SOLUTIONS IN FLEET MAINTENANCE.

Aeroflot is working to modernize the technical fit-out of its aircraft. GSM cellular service is now available on one of the Company's Airbus A320s. The Company is continuing to install GSM reception on other Airbus A320s and Aeroflot is working with the company MegaFon to install GSM on Airbus A330s.

Installation and use of "electronic flight bag" (EFB) systems is increasingly utilized by Aeroflot. The EFB consists of two fixed tablets on the flight deck, with operating information and special software. The Company plans to fit all of its Airbus A320 aircraft with EFB equipment in the future. Changeover to EFB will make it possible to completely abandon usage of paper documentation on the flight deck.

Aeroflot personnel independently carried out complex repairs to the body of a Boeing 767 prior to its return to the lessor (due to expiry of the lease period). As well as carrying out a broad range of maintenance and repair work on its own aircraft, Aeroflot also continues to provide these services to other airlines. In 2011 the Company provided servicing and technical repairs and also leased aerospace equipment to 54 third-party organizations, including servicing and repairs for 17 airlines (OJSC Rossiya airlines, CJSC Nordavia Regional Airlines, LLC Avianova, Air France, China Eastern, Czech Airlines and others).

BRAND QUALITY AND SERVICE DEVELOPMENT

Aeroflot declared 2011 the "Year of the Passenger" and carried out a number of programmes and measures to broaden the range and quality of its services to passengers.

AEROFLOT STRIVES TO ACHIEVE THE HIGHEST INTERNATIONAL STANDARDS IN PASSENGER SERVICE, BOTH ON BOARD ITS AIRCRAFT AND AT THE AIRPORT

In 2011 the international brand consultancy, Brand Finance, valued the Aeroflot brand at USD 1.086 billion, and valued Aeroflot's branded business at USD 5.3 billion.

THE AEROFLOT BRAND HAS JOINED THE 20 MOST HIGHLY VALUED AIRLINE BRANDS IN THE WORLD.

Aeroflot took part in a number of market research studies in 2011 in order to gauge levels of satisfaction and loyalty among its customers, and the Company's success in achieving passenger service targets:

- The Airs@t-Regional study by IATA, covering the best-known European airlines.
- The Secret Passenger project by Romir research (a member of the Gallup International association).
- NPS (Net Promoter Score), which is implemented by the American specialist, Bain & Company.
- Customer Experience Survey by the SkyTeam alliance.

The studies found that customers acknowledge the high level of service provided by Aeroflot. Results of the Secret Passenger study suggest that Aeroflot has an 88% success rate in meeting service standards, reflecting a high level of service. Aeroflot's NPS score in 2011 was 52%, which is 8 percentage points higher than in 2010, and significantly higher than the scores of other leading carriers in Russia, Europe and the USA.

THE AEROFLOT BRAND HAS JOINED THE
20 MOST HIGHLY VALUED
AIRLINE BRANDS IN
THE WORLD

IN-FLIGHT SERVICES

Aeroflot continued to improve in-flight meals and service on its aircraft during 2011:

- Business-class passengers were able to enjoy meals cooked to the recipes of well-known master-chefs, choosing their meal from a new menu with improved design (including information on calorie content of the dishes) and benefiting from a new wine list, which includes premium champagnes, cognac and cocktails on long-haul flights. A special "Aeroflot cocktail" is among the choices.
- Printed menus were provided for economy-class passengers on long-haul flights, containing more complete information on meal choices.

AEROFLOT BROADENED THE RANGE OF SERVICES FOR ITS PASSENGERS, INCLUDING AN IN-FLIGHT MENU WITH MORE MEALS TO CHOOSE FROM, A MORE VARIED ENTERTAINMENT PROGRAMME, AND SIMPLIFICATION OF THE AIRPORT REGISTRATION PROCEDURE.

Passengers were able to take advantage of several new services and forms of entertainment:

- Aeroflot has expanded its in-flight entertainment programme by three times. The total audio-visual programme now amounts to more than 150 hours, and includes 50 feature films, as well as cartoons, news, sport and car reviews, documentary films, television shows, popular games, video clips, music and audio-books. The new programme is available to all passengers on Airbus A330s, which are equipped with the built-in Panasonic eX2 entertainment system, and to all business-class passengers on most flights lasting more than three hours, where the programme can be accessed using a DigEplayer L7. The player comes with a touch-screen, and can be hand-held or placed on a special table stand.

- The range of duty-free / duty-paid goods available for purchase during flights has been expanded, including several new special offers. There are now 194 items to choose from compared with 164 previously. Revenue from in-flight retail sales rose by 9% in 2011 on international flights and by more than 30% on domestic routes.
- Aeroflot has created electronic versions on its in-flight publications, which can be downloaded the Aeroflot Internet site, so that passengers can view the range of in-flight services before they fly and continue to read materials that are of interest after they have made their flight.

SERVICES AT THE AIRPORT

Aeroflot made a number of improvements in 2011 to its service system for passengers travelling in higher classes:

- Separate loading and priority unloading of baggage for passengers in higher classes at Terminals D, E, F of Sheremetyevo Airport and at arrival airports.
- Creation of more check-in desks for passengers in higher classes at Terminals D, E and F at Sheremetyevo Airport.
- Additional selection and training of personnel to work at desks serving passengers in higher classes.
- Personalized greetings at the check-in desk for business-class passengers.
- Fast-track departure and arrival formalities for passengers travelling business class and for holders of Aeroflot Bonus gold cards.

Aeroflot also took steps to raise service quality for passengers in all classes:

- Flight registration has been made easier: passengers can now register for their flight via Internet, mobile telephone and self-registration kiosks. The Company is encouraging alternative methods of registration and working to make them more popular.

- A light-indicator system for indicating free check-in desks at Terminal D has been introduced, the number of baggage drop-off desks for passengers who have carried out their flight registration independently has been increased.
- A system for informing customers of the arrival of delayed baggage via SMS, e-mail or via the Aeroflot internet site has been developed.
- New standards for return of baggage to customers on arrival have been introduced.

A new "Business Pass" product was introduced in 2011 for the convenience of passengers. The "Business Pass" is a multi-ticket that can be used for several return flights on 11 routes (Samara, Volgograd, Sochi, St. Petersburg, Krasnodar, Ekaterinburg, Kaliningrad, Berlin, Frankfurt, Istanbul, and Prague). Only the first booking has to be for a specific flight. Subsequent flights can be booked at the passenger's convenience up to one hour before departure by contacting the Aeroflot call center.

Aeroflot has prepared various measures for 2012 to strengthen customer loyalty based on recommendations of the American consulting company, Bain & Company, following the NPS study, which that company carried out for Aeroflot. The measures include more frequent changes of menu for business-class passengers, greater choice of in-flight video programmes (up to 70 feature films) and introduction of new services for passengers with children.

Aeroflot plans to implement the Sky Priority programme in 2012 in order to fulfill passenger service requirements of the SkyTeam alliance, which include special provision for HVC (High Value Customers), including shorter waiting times for departure and arrival formalities and return of baggage.

IN THE NEXT FEW YEARS AEROFLOT WILL IMPLEMENT A STRATEGY TO INCREASE ITS BRAND VALUE AND FURTHER IMPROVE PASSENGER SERVICE QUALITY.

Aeroflot intends to implement a programme of brand-value enhancement, using the recommendations of Brand Finance

consultancy, which has already carried out assessment of the Company brand. An integrated system of visual recognition and rebranding will be carried out for airline assets, which recently became new subsidiaries of Aeroflot. The rebranding will also concern the frequent-flier loyalty programme: new unified programmes will be offered for the whole of Aeroflot Group.

INFORMATION TECHNOLOGIES AND R&D

INFORMATION TECHNOLOGIES

Use of the latest information technologies is an important part of Aeroflot's business.

The SAP ERP system

The Company successfully completed a large-scale project in 2011 for installation of the SAP ERP enterprise management system, which automates the management of inventory, finances and human resources.

USE OF THE SAP ERP SYSTEM IMPROVES AEROFLOT MANAGEMENT EFFICIENCY.

SAP ERP eliminates deficiencies in management data by creating a single information space and uses a new approach to management of Aeroflot's main business processes based on "right-through" decision-making. More than 2400 Aeroflot staff received training and are making use of SAP ERP.

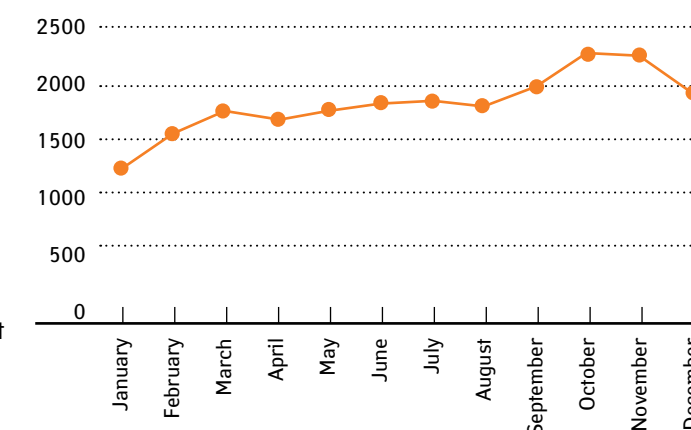
Unified Payment Gateway

Aeroflot took another step forward in implementation of its Unified Payment Gateway in 2011, completing connection to the most-used payment terminal networks and the Russian electronic money system, and enabling cash settlement via the telephone sales network.

THE UNIFIED PAYMENT GATEWAY SIMPLIFIES PAYMENT BY CUSTOMERS FOR AEROFLOT SERVICES.

PASSENGERS USED THE PAYMENT GATEWAY TO PAY FOR TICKETS WITH TOTAL VALUE OF RUB 19.2 BILLION IN 2011.

USE OF THE UNIFIED PAYMENT GATEWAY IN 2011



Internet access on board aircraft

AEROFLOT IS COMMITTED TO PROVIDING INNOVATIVE IN-FLIGHT SERVICES AS PART OF ITS WORK TO IMPROVE THE OVERALL CUSTOMER EXPERIENCE. SUCH SERVICES INCLUDE IN-FLIGHT CELLULAR TELECOMMUNICATIONS AND INTERNET ACCESS.

Aeroflot is pursuing a programme to provide cellular telecommunication and Internet services on board its aircraft as part of its effort to improve customer services. An Airbus A321 aircraft, which was commissioned in 2011, offers passengers in-flight Internet access.

AEROFLOT IS WORKING WITH THE RUSSIAN CELLULAR COMPANY MEGAFON TO EQUIP 11 NEW LONG-HAUL AIRLINERS WITH CONVENIENT AND HIGH-QUALITY CELLULAR AND INTERNET SERVICES VIA A WI-FI SYSTEM BY THE END OF 2012.

All new long-haul aircraft joining the Aeroflot fleet will be similarly equipped. As a result passengers will obtain a product on a new level of quality, offering a modern range

of in-flight cellular and Internet services together with an electronic entertainment system and stream television. There are also plans to install GSM cellular systems with Internet access on new versions of medium-haul Boeing 737s.

Electronic Marketplace

In 2011 Aeroflot carried out regular trading sessions on its electronic trading platform to obtain the best terms for procurement of goods and services. More than 950 counterparties were registered on the platform by the end of 2011.

ABOUT 1500 TRADING SESSIONS WERE HELD ON AEROFLOT'S ELECTRONIC MARKETPLACE IN THE COURSE OF THE YEAR.

Total value of the goods and services that were offered to Aeroflot at best price as determined by the Marketplace was RUB 23,504.9 million and the potential economy, calculated as the difference between average value of offers and the best offers, was RUB 70.6 million.

The Aeroflot Website

The Company is committed to the development of on-line services to customers. Aeroflot expanded the geography of flight registration by passengers via the Internet in 2011, including use of mobile communications.

FUNCTIONALITY OF THE AEROFLOT WEBSITE WAS SUBSTANTIALLY EXPANDED IN 2011.

The Aeroflot Website was provided in nine more languages in 2011, a section for cargo transport was created and a beta-version of the new Internet booking system was launched. The Company also began work on a mobile Internet site and a special service for mobile telephones in the reporting year.

Info Center voice platform

The Aeroflot Info Center voice platform was brought into operation on January 14, 2011 as part of the Company's project for modernization of its call center.

THE AEROFLOT INFO CENTER VOICE PLATFORM REDUCES WAITING TIME FOR INCOMING CALLS AND ENABLES

AUTOMATED CALLS FOR PROVISION OF INFORMATION TO PASSENGERS

The Aeroflot Info Center voice platform has shown its efficiency: the platform can replace simultaneous work by 12–17 call center operators in standard regime, and in case of disruption and urgent notification the system can do the jobs of 50–60 operators. The share of calls, which were lost by call center operators, declined from 26% to 7% in the period from July, when the system was launched, until December. Savings from service provision to a large number of passengers by a small number of call operators were RUB 16 million in the last four months of 2011 alone.

The Aeroflot Situation Center

Aeroflot created and commissioned its own Situation Center in 2011. The Center uses the latest information technologies, capable of reacting to and dealing with crisis situations. The center operates in three main regimes: emergency, training and day-to-day.

Efficiency of airline services will be enhanced in the future by creation of a centralized system for management of operations and business organization, which will automate a large part of work by Company sub-divisions. The Company plans to set up a unified IT platform for operations, to install a new Sirax revenue accounting system, and to implement a number of other IT solutions.

INNOVATIVE DEVELOPMENT PROGRAMME

Approval by Aeroflot of an innovative development programme represents an important step towards a new level of development by the Company. A technology audit carried out in 2011 showed that Aeroflot is an innovative Company as measured by criteria of innovation spending and achievement by Aeroflot of high scores in international ratings of flight safety, regularity, customer service and the speed and success of business development.

In addition to technology innovations, Aeroflot implemented a number of non-technological innovations in 2011 (organizational and marketing innovations) associated with new corporate governance techniques, improvements to

existing organization of production and labour, adaptation of products and services to match customer needs, and expansion of operations and markets.

Aeroflot's innovative development programme has been designed to match the Company's future business plans and has been integrated into the Company's overall strategy. A special committee for innovative development has been set up under Aeroflot's Executive Board and headed by the Company's Chief Executive Officer.

The innovative development programme of Aeroflot Group includes substantial increase of R&D financing, which will reach a level in excess of RUB 700 million per year by 2020.

R&D FINANCING AT AEROFLOT WILL REACH 2% OF COMPANY REVENUE IN 2012, OR ABOUT RUB 300 MILLION.

R&D planning at Aeroflot is harmonized with socio-economic development priorities of the Russian Federation. The objectives of innovative development work at the Company are:

- Raising levels of flight safety and environmental safety.
- Energy and resource efficiency.
- Making air transport more available and more affordable.
- Optimizing the ground infrastructure for air transport.
- Raising levels of satisfaction and loyalty among passengers.

Aeroflot has 60 specific innovative priorities for R&D work in the period up to 2020.

R&D priorities relate to a broad range of operating issues, including the design of modern software, information collection and processing, improvement of the system for security and the prevention of terrorism, and installation of on-line tools for communication, management and control.

Aeroflot has introduced its own "Idea Bank" project to encourage innovation and rationalization by identifying, supporting and encouraging promising ideas put forward by Aeroflot's own staff, giving staff the opportunity to make their own contribution to Company development.

Aeroflot is cooperating in the innovation sphere with higher education institutes, scientific organizations, small and medium-sized businesses, the Skolkovo Foundation, OJSC Russian Venture Company, the Fund for Support of High-Tech SMEs and other development institutions.

Aeroflot's innovative development programmes will be broadened to take account of the Company's new structure following the addition of new airline assets.

MARKETING AND SALES

SALES OUTSIDE RUSSIA

AEROFLOT CONTINUED ITS WORK IN 2011 TO IMPROVE THE EFFICIENCY OF SALES AND MAKE GREATER USE OF THE LATEST TECHNOLOGIES IN AIR TRANSPORTATION SERVICES SALES.

Sales of Aeroflot passenger transportation services outside Russia are mainly carried out through the following channels:

- A network of independent agents using the neutral BSP (Billing and Settlement Plan) and ARC (Airline Reporting Corporation) systems.
- Official agents (companies that have direct agreements with Aeroflot).
- The Company's own sales offices.
- The Company's Internet site.

Revenue from sale of Aeroflot passenger transportation services in 2011 (not including Internet sales) outside Russia was USD 1,225.99 million, which is 24% more than in 2010. Total Internet sales on foreign markets grew substantially in 2011 to USD 128.8 million, which is 53% more than in 2010.

Most foreign sales of services for Aeroflot air transportation are made via the BSP and ARC systems: their share in total foreign sales rose by 2p.p. in 2011 to 69%. The share of sales via the Internet also rose by 2p.p. to 10%. Sales through agents and Aeroflot offices both declined by 2p.p. to 12% and 9%, respectively.

AEROFLOT HAS CONTINUED ITS WORK TO OPTIMIZE SALES CHANNELS

Aeroflot carried out a series of measures in 2011 to optimize its sales channels, including design of a new system of agent commissions, optimization of the costs of maintaining Aeroflot offices abroad, and introduction of a new incentive scheme for offices abroad.

The biggest share of passenger transportation services sales outside Russia is in Western Europe (44% of the total), followed by Asia, Middle and Far East and South East Asia (22%), with CIS and Baltic countries in third place (17%). North and South America account for 10% of passenger transportation sales and Eastern Europe takes 7%.

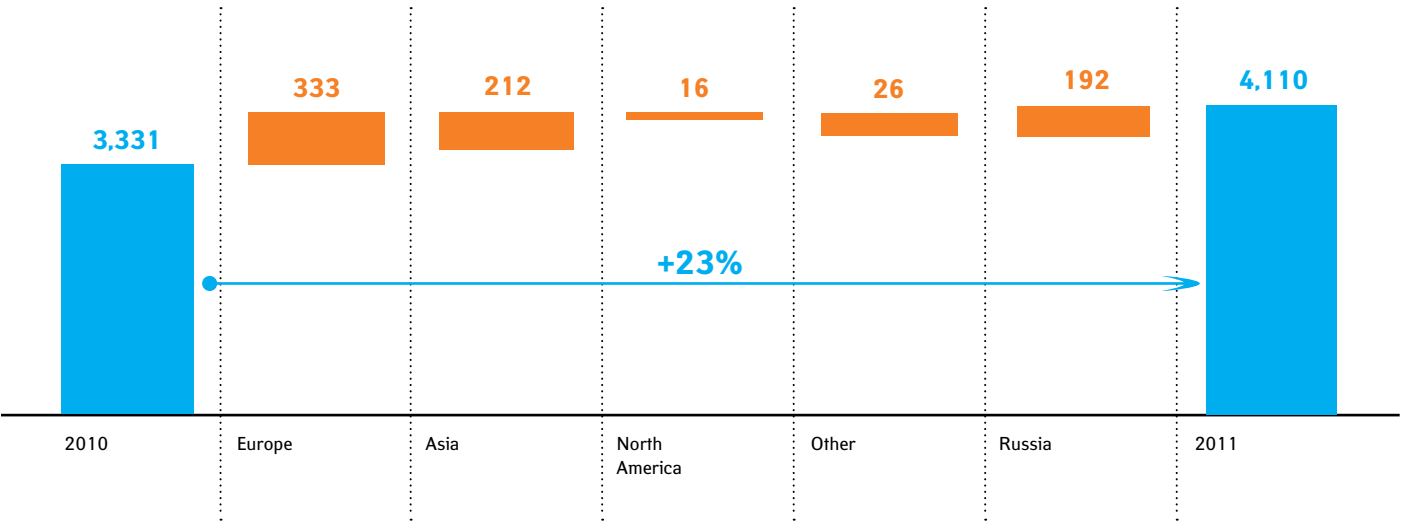
SALES IN RUSSIA

The greater part of Aeroflot's passenger transportation services sales in Russia are via the following channels:

- A broad network of agents in Moscow and the regions.
- Neutral sales systems (Transport Clearing House, BSP Russia).
- The Company website.
- Own sales offices in Moscow, office and branches elsewhere in Russia.

A large share of sales in Russia (42% in 2011) is carried out via the network of official agents. Aeroflot works continuously to improve the efficiency and controllability of this sales channel, which makes the Company's passenger services

REVENUE FROM REGULAR PASSENGER CARRING (USD MILLION)



accessible to various consumer groups throughout Russia. Aeroflot plans to optimize its system of commission payment to agents in 2012, which will reduce costs associated with such outlets.

THE INTERNET IS PLAYING AN EVER GREATER ROLE IN AEROFLOT AIR TRANSPORTATION SALES BOTH IN RUSSIA AND ABROAD.

The Internet is increasingly important for Aeroflot sales in Russia: the share of sales via the Internet grew from 13% to 16% in 2011. Internet sales of air transportation services by Group subsidiaries were partially transferred to the Aeroflot website in 2011 as part of consolidation of new subsidiaries in the Group, and this supported overall increase of the Group's Internet sales. Some 11% of air transportation is sold through the Company's own offices and representative offices.

A number of subsidiaries and affiliates (Donavia, Vladivostok Air, Rossiya airlines) are coming under direct marketing control by Aeroflot as part of efforts to optimize Group structure, and passenger transportation services sales in Russia and abroad are expected to increase significantly as a result.

EXCELLENT MANOEUVRABILITY

926

AEROFLOT'S MEMBERSHIP OF THE SKYTEAM GLOBAL ALLIANCE MEANS THAT ITS PASSENGERS CAN PLAN THEIR JOURNEY THROUGHOUT THE ALLIANCE NETWORK, WHICH COMPRISES A TOTAL OF 926 DESTINATIONS IN 173 COUNTRIES

Born to fly



HUMMINGBIRD

The only bird in the world that can fly backwards, upwards, downwards and sideways. The hummingbird flaps its wings up to 200 times per second.

3

RISKS AND RISK MANAGEMENT

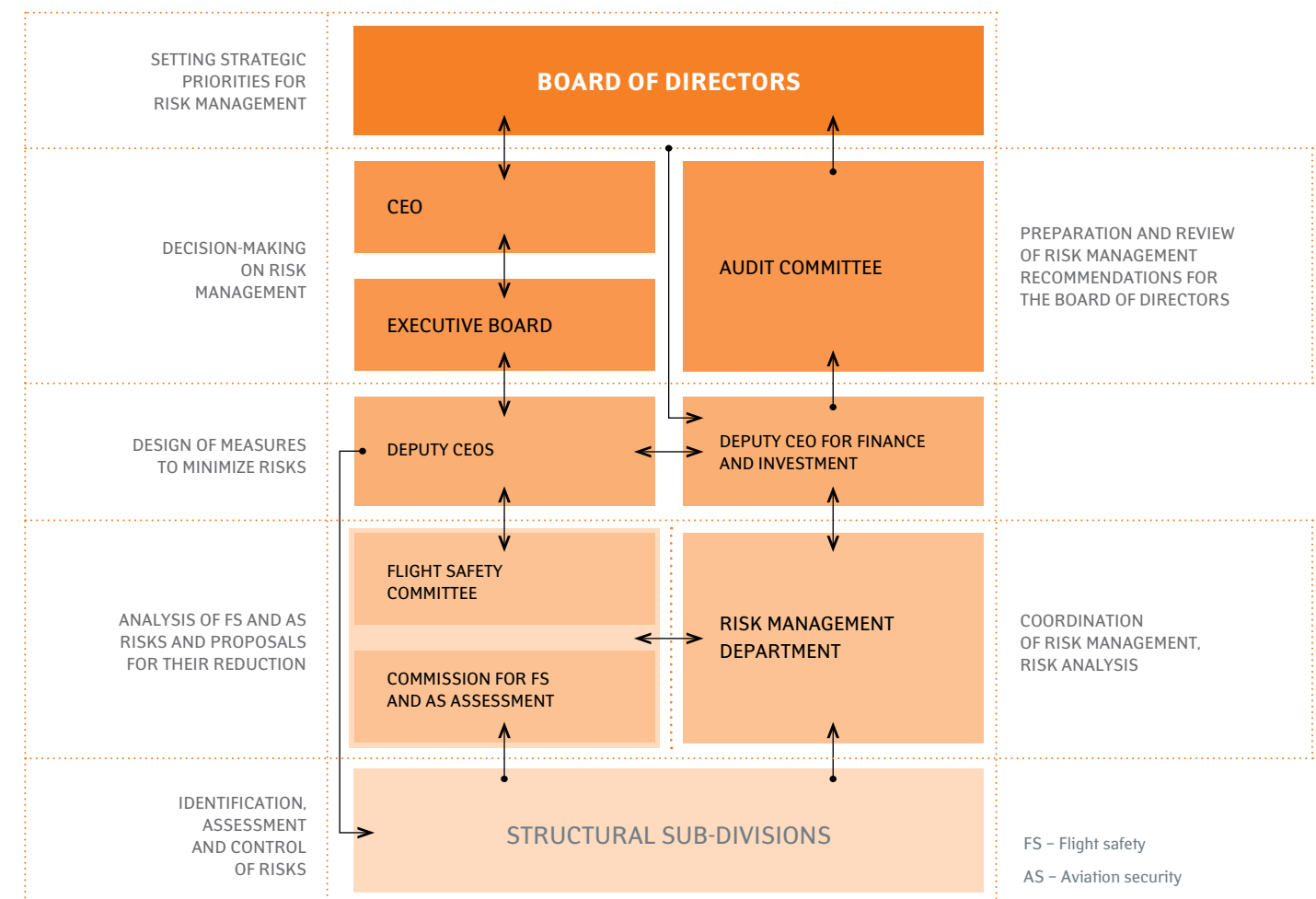
3.1	Core business risks	65
3.2	Financial risks	68
3.3	Insurance	70

CORE BUSINESS RISKS

Aeroflot as an international company is subject to various risks of a global and local nature: macroeconomic, financial, and risks that are specific to the industry. The Company has therefore put in place and is working to improve a complex system of risk management that enables identification and assessment of risks and timely reaction to them, and helps to minimize their impact on Company business.

The Company has its own specialized Risk Management Department. Risk management functions are distributed between the Board of Directors, the Executive Board, the Audit Committee, risk management sub-divisions and other Company sub-divisions. Risk management is carried out at all levels of the Company and with respect to all operations and projects.

THE AEROFLOT RISK MANAGEMENT SYSTEM



FLIGHT SAFETY AND AVIATION SECURITY

Flight safety and aviation security are absolute priorities in Aeroflot's business. Aeroflot pays special attention to the following factors, which can potentially exercise negative impact on the Company: technical factors (reliability of aviation equipment, ground systems), the natural and social environment (weather, social unrest), organizational factors (following instructions for use of equipment), and the human factor. Aeroflot implemented a standard procedure in the reporting period for monitoring the state of aviation equipment based on technologies used by the SkyTeam alliance.

The existing risk management system, focused on identification and elimination of safety risks, renewal of the aircraft fleet, and improving the qualifications of aviation personnel, enables Aeroflot to maintain a high level of flight safety and aviation security. This is confirmed by successful re-certification of the Company in spring 2011 to the international standards, IOSA and ISAGO (IATA Operational Safety Audit and IATA Safety Audit for Ground Operations).

INDUSTRY COMPETITION

THE AVIATION SECTOR AS A WHOLE AND AEROFLOT'S ROUTE NETWORK ARE HIGHLY COMPETITIVE. COMPETITION FROM INTERNATIONAL AIRLINE COMPANIES WILL INTENSIFY AFTER RUSSIA'S ACCESSION TO THE WORLD TRADE ORGANIZATION (WTO). HOWEVER, ESTIMATES BY THE WORLD BANK SUGGEST THAT WTO ACCESSION WILL ADD AN EXTRA 3.3 P.P. TO RUSSIA'S GDP GROWTH WHICH SHOULD HAVE POSITIVE IMPACT ON PASSENGER NUMBERS.

The start of operations at Terminal D at Sheremetyevo Airport means that Aeroflot can now offer its customers convenient and rapid connections between domestic and international flights. Codeshare agreements with members of Aeroflot's partners in the SkyTeam alliance and with other airlines allows the Company to offer its customers an increasing number of destinations. Aeroflot is successfully implementing a programme for service enhancement, as confirmed by numerous international awards: "Best Airline in Eastern Europe" (World Airline Awards); "Best Russian Airline for

Business Travelers" (Russian Business Travel & MICE Award), etc. The Aeroflot Bonus programme has continued to develop successfully, encouraging passengers to make repeated use of Company services.

SEASONALITY OF DEMAND FOR AIR TRAVEL

Demand for air travel services has a markedly seasonal character, being concentrated at holiday periods with a traditional lull during the spring and autumn. Aeroflot organizes regular actions to improve seat occupancy by use of flexible tariffs. The Company is also optimizing its load factor by expansion of services to countries which have year-round appeal for tourists and travelers. Convenient departure and arrival times are an additional factor encouraging more even distribution of passenger numbers through the year.

INCREASE OF FUEL PRICES

Aeroflot has continued to improve its fuel supply system. Actions for this purpose have included:

- Purchases of fuel at Sheremetyevo Airport through tendering competitions among suppliers.
- Supplies under direct contracts for "into-plane" refueling.
- Further implementation of the tankering programme (refueling at Aeroflot's base airport).

Aeroflot hedged its fuel expenses at the end of 2010 through a three-year transaction, which insures against growth of oil prices above a specified level. Oil prices did not exceed this level in 2011, so there were no payments under the arrangement. The hedging arrangement gives Aeroflot good protection from increase of fuel prices in 2012 and 2013. Company management is considering possible extension of the fuel price hedging mechanism in the future.

It is important to note that Aeroflot has one of the youngest and most fuel efficient passenger aircraft fleet in Europe (the average age of aircraft is 5.3 years). Growth of oil prices will lead to increase of revenues in the Russian economy, which will in turn encourage faster growth of passenger numbers,

so that negative impact of higher fuel spending will be outweighed by increased volumes of passenger carrying by Aeroflot's fuel-efficient aircraft fleet.

REPUTATIONAL RISKS

Its reputation as a safe carrier providing high-quality services is one of Aeroflot principle competitive advantages. The Company therefore does everything it can to maintain and protect its brand and reputation by improving the quality of service provided to passengers both on board its aircraft and on the ground, and by making use of the latest technologies. Creation by the company in 2011 of a Situation Center – the first to be created by an airline in Russia – has helped to enhance Aeroflot's reputation for safety and quality.

Aeroflot is an important corporate citizen in Russia and is attentive to the needs of Russian society. The Company carries out charity programmes, and supports cultural and sports events, including large-scale events such as the Sochi Olympics in 2014 and the European Football Championship in 2012. These actions contribute to Aeroflot's reputation as a reliable and responsible Company.

STAFF

Aeroflot has a consistent HR policy, aimed at hiring and retaining qualified personnel. A consistent attitude to personnel issues means that the Company is well-placed to successfully resolve any labour conflict that may arise. Social programmes implemented by the Company aim to ensure a high level of staff loyalty, although the risk of labour conflicts and loss of staff to Western airlines must be acknowledged.

In addition to wage incentives Aeroflot offers all of its staff the opportunity to improve their qualifications and achieve professional growth, provides material assistance to flight crew and retrain its pilots at the Company's own aviation school.

COUNTRY AND REGIONAL RISKS

The Company does most of its business inside Russia, and the Company is prioritizing expansion of its carrying on the domestic market. Although the Moscow air transport hub is a major source of Company revenue, broad diversification of operations throughout Russia mean that Aeroflot is subject to political and economic risks that are characteristic for the country as a whole.

Aeroflot is also subject to global macroeconomic risks, which have become more acute as a result of the ongoing debt crisis in the European Union. However, the structure of Aeroflot's passenger flows and revenues is quite well diversified between regions of the world, which attenuates negative impact from economic difficulties in specific regions. Development of the Company's route network takes account of new centers of growth in the world economy.

Regarding exceptional events (disasters, social unrest, epidemics, etc.) which may occur in countries, which are served by Aeroflot flights, the company takes necessary measures as appropriate (suspension of flights, changes to routes, reinforcement of aviation security, and health and hygiene control, etc.).

LEGAL RISKS

In its role as a global carrier, Aeroflot must take account of legislative provisions in each country, which it serves, as well as the requirements of international organizations and inter-governmental agreements, particularly in the sphere of air transport. There has been heightened attention recently to the consequences of air travel for the environment (this is discussed in more detail in the next point).

Aeroflot reduces associated risks to a minimum by careful monitoring of changes in legislation and by ensuring that its operations comply with new requirements. The Company takes an active part in work by Russian and international organizations, commissions and committees, influencing development of the legal and regulatory environment for the air transport industry. Aeroflot is a member of the Russian Air Transport Association and plays an active part in the work of the Association.

ENVIRONMENTAL RISKS

Environmental security is an issue of much concern to Aeroflot, and the Company is taking various steps to reduce negative environmental impacts:

- Step-by-step modernization of the aircraft fleet and commissioning of modern aircraft with low levels of harmful atmospheric emissions and high levels of fuel efficiency.
- Creating a system of environmental management and applying environmental criteria in operations, including employment of the latest technology and standards.
- Operation in test mode of a system for monitoring of CO2 emissions and preparation of reports on greenhouse gas emissions relative to tonne-kilometers.
- Approval of an energy-saving programme and raising of environmental efficiency, in compliance with the IATA environmental strategy.
- Design of a set of rules for environmental management (related to the ISO 14000 series) and for accounting and control of greenhouse gas emissions.

At the same time as implementing a programme for reduction of harmful emissions, Aeroflot is monitoring the situation regarding unilateral introduction by the EU of greenhouse gas emission quotas and is actively involved in negotiations between Russia and the EU on this issue.

RISKS ASSOCIATED WITH THE CONSOLIDATION PROCESS

Integration of assets from the state corporation Russian Technologies will increase Aeroflot's debt level and may worsen fuel efficiency of the Aeroflot fleet. However, previous success of the managerial team in improving the efficiency of Aeroflot's business, managing the existing group of Company subsidiaries, and organizing the recent move to Terminal D at Sheremetyevo Airport suggests that risks associated with the new asset consolidation are not substantial. At the same time, creation of a Group of airlines, where each carrier occupies a specific niche, and economies of scale offer potential for cost reductions, will enable Aeroflot to make a major step forward in development of its business.

FINANCIAL RISKS

Uncertainty on world markets in 2011 was driven by debt problems in the Eurozone, growth slowdowns in the world's major economies, natural and man-made disasters, and civil strife in a number of African and Middle Eastern countries. Nevertheless, positive financial results of Aeroflot in the reporting year confirmed the efficiency of the Company's system for management of financial risk, and suggested priorities for further improvement of the system. The Company is addressing the challenges posed by the current financial environment by designing a system for integrated management of market risks.

CURRENCY RISK

Aeroflot's sales network consists of agencies located in different countries and carrying out settlement in different currencies. The existence of earnings and liabilities in different currencies gives rise to currency risk, since exchange rate fluctuations can have impact on the Company's financial results. Aeroflot strives to balance its earnings and liabilities in each currency in order to minimize this risk.

Nevertheless, the Company has an excess of earnings over liabilities in euros and, in order to limit impact of EUR/RUR exchange rate fluctuations on Company cash flows, the Company in 2010 converted its ruble bond liabilities into payment liabilities in euros, carrying out a three-year swap transaction with banks for exchange of its foreign-currency payments. The transaction reduced the Company's effective rate of borrowing in euros to 3.89% per annum.

INTEREST-RATE RISK

Probability of exchange rate changes on Russian and international markets create a threat of increase in the costs of servicing current and future financial liabilities.

In order to reduce exposure to risks associated with borrowings on foreign markets at rates linked to LIBOR (the London-Interbank Offered Rate), in June 2011 Aeroflot carried out a synthetic interest-rate swap transaction for transfer of a floating LIBOR 3M rate to a three-year fixed rate (the rate is used for calculation of financial lease payments). The transaction was made at a time when LIBOR 3M rates were at a historical low. According to the agreement terms, if the actual level of LIBOR 3M rises above the fixed rate of interest, all additional costs incurred by the Company under financial leasing arrangements will be compensated by the bank.

CREDIT RISK

Sales of passenger tickets through a network of agents entails risk that a counterparty will be unable to meet its financial obligations to the Company. Aeroflot constantly monitors the financial situation of counterparties in passenger transport sales in order to minimize levels of such risk. The Company:

- Sets per-agent limits for volumes of ticket sales.
- Calculates and imposes levels of collateral in the form of deposits, provision of standardized bank guarantees and other forms of financial security.

These measures may also be applied in respect of electronic ticket sales via agents, who are members of neutral sales systems (Transport Clearing House, BSP), which carry out settlement on a bilateral basis or through the IATA clearing center.

Credit risk also arises with respect to banks, which act as guarantors of counterparty liabilities. Bank guarantors are monitored on a monthly basis using their financial reporting, and results of the analysis are used to set maximum credit limits in operations using the guarantees of each specific bank.

LIQUIDITY RISK

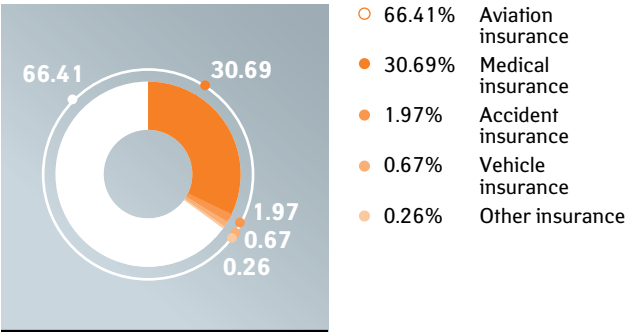
Aeroflot's financial services observe a carefully planned schedule of incoming and outgoing cash flows in order to identify any possible shortfall and resolve it through short-term borrowing from the Company's partner banks. Management ensures sufficient liquidity through strict control over use of working capital and by working to maintain the high credit ratings awarded to the Company by rating agencies.

INSURANCE IS A WAY OF TRANSFERRING A PART OF AEROFLOT'S RISKS TO EXTERNAL FINANCING, IN CASE THE EVENTS INSURED AGAINST DO IN FACT OCCUR.

INSURANCE

INSURANCE IS A WAY OF TRANSFERRING A PART OF AEROFLOT'S RISKS TO EXTERNAL FINANCING, IN CASE THE EVENTS INSURED AGAINST DO IN FACT OCCUR.

STRUCTURE OF SPENDING ON INSURANCE



In order to protect the interests of the Group as a whole, Aeroflot carried out intensive work from the start of 2011 to consolidate insurance cover for the entire Group, including the airlines, which were acquired in the course of 2011 (OJSC Rossiya airlines, JSC ORENAIR, JSC Donavia, JSC Vladivostok Air and JSC Sakhalin Airlines). As a first step, subsidiary and affiliate airlines were included in consolidated re-insurance cover for aviation risks. This enabled a substantial reduction of premiums for all participants of the Group and unification of insurance cover. In addition to aviation risk, work also began to obtain other types of consolidated insurance cover – voluntary medical insurance, road vehicle insurance, and accident insurance for air crew. Also in 2011 all companies in Aeroflot Group carried out tendering competitions between major insurers in order to reduce insurance rates and obtain better terms for all types of insurance. Thanks to all these measures Aeroflot has been successful in obtaining

quality insurance protection on the best terms with efficient compensation of insurable losses.

AVIATION INSURANCE REPRESENTS THE BIGGEST SHARE OF AEROFLOT'S OVERALL INSURANCE COVER.

Aviation risk is traditionally divided into the following main areas: hull insurance; liability insurance; hull insurance for war and allied perils; liability insurance for war, hijacking and other perils; and hull deductible insurance.

In 2011 the companies JSC ORENAIR, OJSC Rossiya airlines and JSC Vladivostok Air were included in Aeroflot's consolidated re-insurance cover. Consolidation of assets by Aeroflot, and absence of any major incidents (both at Aeroflot and its subsidiaries) led to a substantial reduction of insurance rates at all companies. Hull insurance premiums for Aeroflot were reduced by 19%, the rate for civil liability insurance declined to 10%, hull insurance for war and allied risks declined by 32%, and the hull deductible rate fell by 8.5% compared with respective figures in 2009-2010. So the overall premium paid for insurance of aviation risks was almost unchanged y-o-y, despite a large increase in value of the aircraft fleet, rise in the number of passengers carried and a more intensive take-off and landing cycle.

The direct insurer in the 2011-2012 policy period was OJSC Alfa Insurance. Reinsurance of Aeroflot's risks on Western markets was carried out by our long-term partner, Willis Ltd., which is the leading international broker for the air transport industry.

Unit liability insurance expenses per one passenger in the 2011-2012 policy period are USD 0.57, compared with USD 0.68 in 2010-2011. Unit expenses for hull insurance in 2011-2012 are USD 1,363 per USD 1 million (USD 1,586 in 2010-2011).

INSURANCE OF OTHER TYPES OF RISK

Aeroflot insures other kinds of risk (in addition to aviation risk), relating to activities and assets that it needs for operations, and also uses insurance to provide social guarantees to Company staff.

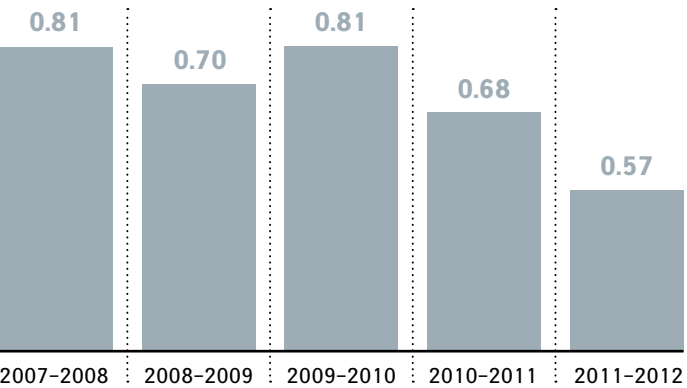
Medical care for Company staff is highly important for ensuring flight safety, which explains the large share of medical insurance in Aeroflot's overall insurance portfolio (30%). The main emphasis in Aeroflot's programme of medical care for its staff is on prophylactic, curative and remedial treatment for flight crew, stewards, and engineers who carry out aircraft servicing and repair work.

In compliance with the Russian Air Transport Code, Aeroflot provides insurance of air crew and cabin crew, ground engineers and other staff directly involved in flight operations against accidents at work and on the way to work. A total 6,991 members of staff had such insurance cover in 2011. The amount insured per person is the equivalent of USD 15,000, which is more than four times more than the amount required by the Code provisions.

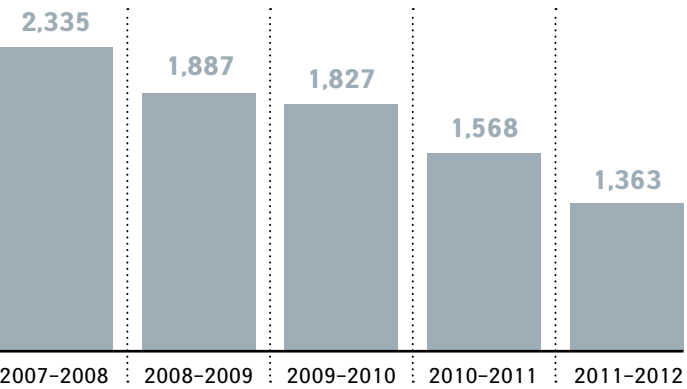
Aeroflot also insures flight personnel against loss of ability to work as a result of illness, thereby providing social protection to staff who are forced to leave their job for reasons beyond their control.

In 2011 Aeroflot insured members of the Company's Board of Directors and Executive Board to a limit of USD 50 million. This was the first Directors & Officers insurance in the Company's history and was implemented to protect the personal assets of directors and Company assets from losses due to claims brought during the insurance period as a result of culpable actions (or inaction) on the part of directors. The D&O policy reimburses expenses incurred by members of the Board of Directors for payment of compensation, court and legal costs, cost of investigations, and re-establishment of reputation.

WEIGHTED AVERAGE COST OF LIABILITY INSURANCE PER ONE PASSENGER (USD)



WEIGHTED AVERAGE COST OF HULL INSURANCE PER USD 1 MILLION INSURED (USD)



BROAD REACH

185

IN 2011 THE AEROFLOT GROUP
ROUTE NETWORK SERVED
185 ROUTES IN 53 COUNTRIES
OF THE WORLD, INCLUDING RUSSIA

Born to fly



STORMY PETREL

The farthest flying bird. Its migration flight can be as long as 65,000 kilometers.

4

CORPORATE AND SOCIAL RESPONSIBILITY

4.1	Personnel and HR policy	75
4.1.1	HR policy.....	75
4.1.2	The Aeroflot Aviation School	79
4.2	Protecting the environment	80
4.2.1	Fuel and energy consumption in 2011	81
4.3	Charity and social programmes	83

PERSONNEL AND HR POLICY

HR POLICY

The emphasis in HR policy is on creation of a favorable environment for self-realization and professional development, in accordance with Aeroflot's strategic tasks and objectives, and on creating an efficient system of relationships at the Company.

AEROFLOT'S HR POLICY IS AIMED AT ACHIEVING COMPETITIVE ADVANTAGES ON THE AIR TRANSPORT MARKET BY EMPLOYMENT OF HIGHLY QUALIFIED SPECIALISTS.

The Company continued to pursue the following HR objectives in 2011:

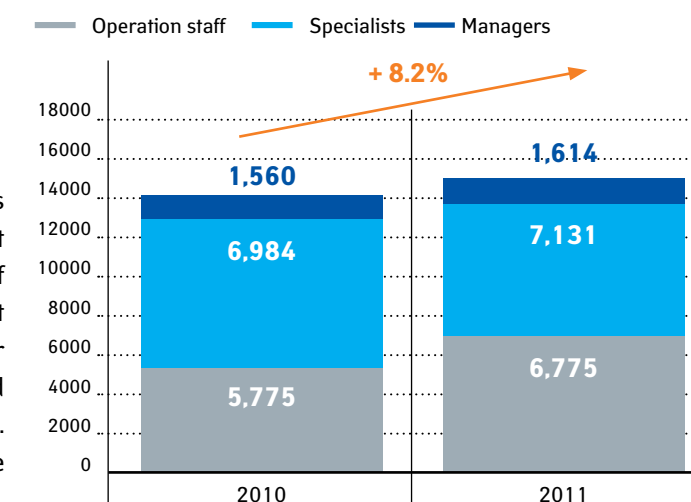
- Ensuring that Aeroflot employees have attractive opportunities for professional development.
- Hiring the most highly qualified specialists with the greatest potential for professional growth.
- Pursuing an efficient social policy and ensuring that social protection for employees, including pension provision is in place.

Aeroflot employee headcount as of December 31, 2011 was 15,500. Numbers of pilots, stewards, and staff of airport sub-divisions grew in 2011 in connection with expansion of the aircraft fleet. Aeroflot has 10 female pilots – the highest number of any Russian airline. Numbers of some other personnel categories (flight engineers, navigators) declined due to withdrawal of Tu-154 aircraft from the Company fleet. Changes of personnel numbers in other categories were due to reorganizations in specific sub-divisions of the Company.

AEROFLOT GROUP EMPLOYEE HEADCOUNT

	2011	2010
JSC Aeroflot	15,500	14,319
JSC Donavia	1,234	1,304
OJSC Rossiya Airlines	3,312	—
JSC Vladivostok Air	2,180	—
JSC SAT Airlines	785	—
JSC ORENAIR	2,227	—
CJSC Nordavia	—	1,257
CJSC Sherotel	276	286
CJSC Aeromar	2,288	2,134
OJSC Terminal	—	725
CJSC Aerofirst	632	613
LLC Aeroflot-Finance	3	2
TOTAL	28,437	20,640

AEROFLOT PERSONNEL STRUCTURE BY CATEGORY (EMPLOYEES)



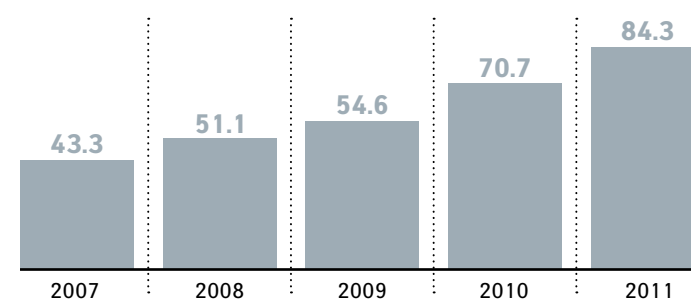
The average age of Aeroflot personnel in 2011 was 39.9 years, down from 41.5 and 40.7 in 2009 and 2010, respectively. So the average age of Company employees has continued to decline.

Average monthly wages at Aeroflot in 2011 were RUB 84,300, which is 19.2% more than in 2010. Growth of the average wage level reflects:

- Increase of hours flown by 20.6%.
- Implementation of a new provision on payment of air crew and cabin crew.
- Transfer of staff at administration and management sub-divisions to a new system of remuneration using key performance indicators.
- A wage increase in the fourth quarter of 2010 for employees, whose remuneration is based on a tariff system.

Seven Aeroflot officials received state awards in 2011 based on decrees of the President of the Russian Federation and 34 members of staff received industry awards from the Russian Ministry of Transport.

AVERAGE EMPLOYMENT REMUNERATION
AT AEROFLOT (RUR THOUSAND)



PROFESSIONAL RETRAINING AND IMPROVEMENT OF QUALIFICATIONS

AEROFLOT HELD COURSES AND TRAINING EVENTS FOR ABOUT 20,000 PERSONNEL IN 2011 AS PART OF PROGRAMMES FOR TRAINING, RETRAINING, AND IMPROVEMENT OF QUALIFICATIONS AND CERTIFICATION.

Aeroflot held 962 training events during 2011, which were attended by more than 14,000 employees. Aeroflot employees also underwent training and retraining programmes at 29 educational institutes. The themes of these training events and programmes were as follows:

- Retraining of air crews for operation of new aircraft.
- Compulsory retraining of operational personnel in accordance with programmes of aviation security and aviation meteorology, training of leaders with responsibility for ensuring flight security, training of engineering and technical personnel, training for operation of buildings and facilities, etc.
- Compulsory training of personnel in non-operational skills (marketing and management, audit, organization of passenger and cargo operations, organization of flight operations, health and safety, monitoring of industrial and environmental factors, training for emergency situations, management of company business, foreign languages, etc.).
- Standard training and retraining programmes (ramp servicing of aircraft, improvement of cabin crew qualifications for work on Russian and foreign-built aircraft, initial training of cabin crew for work on Airbus A319/320/321 aircraft, aviation security, dangerous cargo carrying, organization of passenger and cargo carrying, instructions for engagement and disengagement of special ground vehicles when servicing aircraft, flight security management system, training of staff in aircraft loading and unloading operations, use of cabin equipment in Airbus A319/320/321 aircraft, etc.).

- Training for Company leaders and specialists of the Civil Aviation Academy of the Russian Ministry for Emergency Situations in management of company operations during disruptions and crises, and psychological training for Company specialists to work directly with passengers and passengers' relatives in case of accidents and emergencies.
- Training of Company personnel in use of the SAP ERP enterprise management system, which is currently being installed by Aeroflot.

AEROFLOT'S STUDY AND TRAINING CAPACITIES FOR FLIGHT OPERATIONS ARE AMONG THE BEST IN RUSSIA, THE CIS AND EUROPE AS A WHOLE.

Russian and international civil aviation organizations and aviation specialists acknowledge that Aeroflot's study and training capacities for air crew and cabin crew are the best in Russia and the CIS and among the best in Europe (the capacities are also used by other airline companies). Aeroflot's training capacities make use of the latest Russian and foreign trainers. Aeroflot's study and training facilities were used by 5284 of the Company's own flight crew and 215 flight crew of other companies. Total hours of flight training on all trainer equipment amounted to 20,000 hours.

HEALTH AND SAFETY

Aeroflot has an efficient health and safety system for the protection and welfare of its employees. The Company carries out attestation of work places (by criteria of working conditions) and certification of jobs (by health and safety criteria). There were 4,539 work places in total at Aeroflot at the end of 2011, and all of them had been attested.

Following inspection by a certification commission Aeroflot received a certificate of compliance of its health and safety arrangements with government requirements on September 21, 2011 (№ 001, valid until September 21, 2016). Inspections of health and safety certification work have been carried out at the Company on an annual basis since 2009.

AEROFLOT CARRIED OUT WORK IN 2011 TO IMPROVE WORKING CONDITIONS HEALTH AND SAFETY AND LABOUR PROTECTION ARRANGEMENTS THROUGHOUT THE COMPANY.

Trainings and drills in use of safety equipment are carried out regularly in compliance with legal requirements and internal regulations. A schedule of regular checks is maintained at Group sub-divisions and measures are carried out for improvement of working conditions for employees in all sub-divisions of the Group.

Company employees undergo regular medical checks. In 2011 medical checks were provided for 422 employees of ground-support sub-divisions and 60 cabin crew at the Moscow Center for Occupational Illnesses. The Center did not diagnose any instances of occupational illness among Aeroflot staff.

SOCIAL POLICY

AEROFLOT'S SOCIAL POLICY IS DESIGNED TO ATTRACT AND RETAIN PERSONNEL, AND TO CREATE FAVOURABLE CONDITIONS FOR EFFICIENT WORK AND PROFESSIONAL GROWTH OF COMPANY EMPLOYEES.

A large-scale survey carried out by Aeroflot in 2011 showed that about 70% of employees are happy with their job at the Company.

Social benefits and guarantees are provided to employees on the basis of a collective agreement between the Company and its workforce. Benefits under social programmes are part of the overall compensation package. In 2011 Aeroflot's social package included the following components:

- Additional social payments.
- Medical provisions.
- Employee insurance.
- Non-state pension provisions.
- A housing assistance programme for flight personnel.
- Payment for kindergarten services.
- Transport and parking provisions.
- Canteen services.
- Community and sports events.
- Corporate air tickets.

Aeroflot's social programme 2011 was focused on the following areas:

• **Health-improving rest and holidays for employees and members of their families.**

A total of 1679 Company employees travelled to resort facilities at the Company's expense in 2011 (including 143 children who benefited from rest cures together with their parents through the "mother and child" scheme). During the summer school holidays 416 children of Aeroflot employees were accommodated at the Vita health and leisure complex in the Black Sea town of Anapa. Employees and their families made use of sanatoria and leisure facilities in Central Russia and seaside regions (Krasnodar Territory), at spa locations in the Caucasus, in the Crimea and also (for the first time) outside Russia (Israel and Turkey).

• **Voluntary medical insurance programme.**

A total of RUB 52.4 million was spent on health-resort treatment for employees and their families in 2011 under a medical insurance agreement with the company ROSNO. Treatment under voluntary medical insurance arrangements was provided to 1095 people (952 Aeroflot employees and 143 children) during 2011.

• **Prevention of occupational injury and occupational illness.** Heath resort treatment for occupational injury and occupational illness was provided to a total of 584 Aeroflot employees during 2011.

• **Health and leisure provision for children.**

A health and leisure programme for children is an integral part of Aeroflot's social package and is increasingly popular among Company employees. Reception of children at health and leisure sanatoria in 2011 was paid from voluntary medical insurance funds. A total of 416 children of Company employees benefited from these arrangements in 2011 (80% more than in 2010).

• **Non-state pension provisions.** The Company paid RUR 68,169,150 to the Social Partner fund in 2011 under its non-state pension programme. The payments were as scheduled.

• **Assistance to Aeroflot air crew for housing purchases.** During 2011 Aeroflot continued its programme to help flight air crew purchase their own accommodation by subsidizing interest payments on mortgages loans provided by banks. Interest rates are subsidized up to the level of the Russian Central Bank refinancing rate on the date when the mortgage was obtained. Subsidies were paid to 26 employees in 2011 and payments totaled RUB 5.5 million.

• **Transport, parking and other benefits.** The number of daily bus journeys organized by the Company for the benefit of employees was increased from 101 to 109 in 2011. A total of 28 buses are provided for the purpose, and more than 2,700 employees made use of the service in 2011.

• **Community occasions, festivals and sports events.** Aeroflot sports teams took part in a number of competitions during 2011: the World Ski Championship for Veterans (held in Canada in February); a Volleyball Tournament to mark the 66th anniversary of VE Day; and an international ice-hockey tournament in Hong Kong; the 20th Sports Championship for Airline Employees (Prague); and the Issyk-Kul Games in Kyrgyzstan. Aeroflot held its own volleyball tournament for the first time in 2011 at the Luzhniki stadium in Moscow. Eight teams took part, representing aircraft pilots and commanders, engineers and technicians, cabin crew, marketing staff, and managers. The winning team was that of flight crew veterans.

THE AEROFLOT AVIATION SCHOOL

The Aeroflot Aviation School, which was opened on March 11 at the Aeroflot office complex in Melkisarovo, provides professional training to flight crew of Aeroflot and other Russian airline industry operators (crew of other Russian airlines will be able to use the Center's facilities starting from 2013).

THE AEROFLOT AVIATION SCHOOL WILL HELP TO MEET AEROFLOT'S OWN HR NEEDS AND THE NEEDS OF OTHER RUSSIAN AIRLINES.

The Aviation School is a non-state educational institution, set up as a partnership between government and business. It will provide training in 120 aviation skills on a paid basis. The School expects to prepare 160 pilots (80 crews) for service each year.

Pilot training will be in two stages: 18 months of training at the Ulyanovsk Civil Aviation Academy specializing in aircraft flight operations, followed by a six-month course at the Aeroflot Aviation Center to familiarize trainee pilots with the latest, new-generation aircraft.

THE SCHOOLS EXPECTS TO PREPARE

160 PILOTS (80 CREWS) FOR SERVICE EACH YEAR

The trainer complex at the Aviation School uses the most up-to-date trainers:

- Full flight simulator FFS A320 Series 5000.
- Full flight simulator FFS A320 Series 7000.
- Door Trainer (DT) A330 type A and 1.
- DT A320/321.
- DT SSJ 100.
- Procedural MDT-2D 320/3309 (for training of engineers and technicians).

A number of new trainers will be installed in 2012 (FFS A330; FFS SSJ 100; DT B-777) and others will be delivered in coming years (FFS B-777; FFS B-737 NG; FFS B-787; FFS A350).

In an initial stage the School will train pilots for operations with the Airbus A320, pro-grammes will be introduced in the future for operations with other aircraft types, including the Russian-built SSJ 100.

PROTECTING THE ENVIRONMENT

ENVIRONMENTAL ACTIVITIES

Aeroflot conducts its operations under the guidance of the ISO 14000 series of international standards, the Company's own environmental policy and the Instructions for Environmental Management № 17/1 (30.01.10).

AEROFLOT CONTINUED ITS WORK IN 2011 TO IMPROVE ENERGY EFFICIENCY AND ENVIRONMENTAL EFFICIENCY AND TO REDUCE ENVIRONMENTAL IMPACTS FROM COMPANY OPERATIONS.

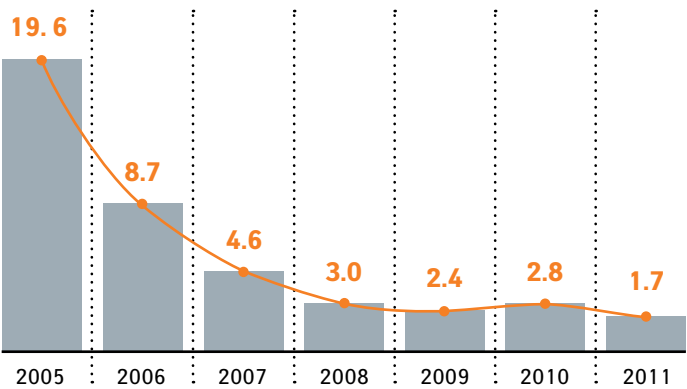
Aeroflot carried out inventory accounting of its harmful atmospheric emission sources in 2011. Permitted emission limits from stationary sources at the Company's operating base (Sheremetyevo) and the office complex at Melkisarovo were calculated and approved. As a result of this work the Company obtained permits for quantities of harmful emissions for the periods up to 21.06.2016 and 14.02.2016, respectively.

Studies were also carried out during the year of the quality of waste water produced by the Company, and the state of temporary solid waste and recycling work was reviewed. Most of the deficiencies in observance of waste storage rules by Company sub-divisions, which were identified (storage without proper sanction, inappropriate storage arrangements), were of a minor nature and were quickly corrected.

A new set of rules for waste accumulation and limits on storage arrangements at Sheremetyevo was designed and approved in 2011. The rules will be applicable until 17.01.2016.

In 2011 Aeroflot continued its cooperation with CJSC Promvodkanal (the Russian specialist in collection and disposal of liquid waste produced by industry) for collection and recycling of used aircraft de-icing fluid. A total of 450 tonnes of used de-icing fluid was collected in 2011.

PAYMENTS BY AEROFLOT FOR NEGATIVE ENVIRONMENTAL IMPACTS, 2005–2011 (RUR)



PAYMENTS FOR NEGATIVE ENVIRONMENTAL IMPACTS

The sum of quarterly payments by Aeroflot for negative environmental impacts in 2011 was RUB 1,717,454. Payment amounts have been gradually reduced since 2005 thanks to timely annual approval of limits for creation and storage of production and consumption waste, and availability of environmental permits.

Payment levels rose slightly in 2010 due to increase of production and carrying volumes, and associated increase in volumes of garbage, but payments were substantially reduced in 2011 thanks to the design of new standards for levels of waste and waste storage at Sheremetyevo, and non-application of a multiplying co-efficient (for environmental impact in excess of established limits) in calculation of negative environmental impacts.

PARTICIPATION BY AEROFLOT IN THE EUROPEAN CO2 EMISSIONS TRADING SYSTEM

Aeroflot carried out a number of actions during 2011 associated with EU Directive № 2008/101/EC concerning the inclusion of civil aviation in the European system for trading of greenhouse gas (CO2) emission quotas:

- Collection of data on emissions of greenhouse gas and tonne-kilometers.
- Preparation of an annual report on monitoring of CO2 emissions and tonne-kilometers on flights to and from EU countries during 2010.
- Audit of Aeroflot's annual report on monitoring of CO2 emissions and tonne-kilometers on flights to and from EU countries during 2010 (the audit was carried out by the independent audit company, KPMG).

A new audit of Aeroflot's annual report on monitoring of CO2 emissions and tonne-kilometers on flights to and from EU countries during 2011 is scheduled in March 2012.

AEROFLOT IS PLANNING A LARGE-SCALE PROGRAMME OF MEASURES IN 2012 FOR PROTECTION OF THE ENVIRONMENT.

Aeroflot's environmental programme for 2012 includes design of technical reports on invariance of production processes, improvements to the monitoring system for waste accumulation and storage, stricter observance of permitted limits for release of pollutants into the atmosphere and into water sources, development of an environmental management system based on the ISO 14000 series of international standards, development of a provision on voluntary mechanisms of environmental responsibility, and various other measures.

FUEL AND ENERGY CONSUMPTION IN 2011

JSC Aeroflot

№	ITEM	VOLUME USED	VALUE IN RUBLES (NOT INCLUDING VAT)
1	Aviation fuel	1,516,559 tonnes	38,385,721,600
2	Heat energy	40,774 Gcal	55,733,500
3	Electric energy	26,205,030 kWh	80,483,500
4	Vehicle fuel	6,277,481 liters	136,197,200
5	Aviation lubricants	253,168 liters	103,839,400

OJSC Rossiya airlines

№	ITEM	VOLUME USED	VALUE IN RUBLES (NOT INCLUDING VAT)
1	Aviation fuel	239,962.4 tonnes	6,058,336,900
2	Heat energy	19,577.71 Gcal	22,529,400
3	Electric energy	7,863,770 kWh	22,890,000
4	Vehicle fuel	1,340,940.7 liters	26,014,666,300
5	Natural gas	32,952 cubic meters	90,500

JSC Vladivostok Air

Nº	ITEM	VOLUME USED	VALUE IN RUBLES (NOT INCLUDING VAT)
1	Aviation fuel	166,782 tonnes	4,194,033,000
2	Heat energy	6,971 Gcal	23,965,000
3	Electric energy	2,718,332 kWh	11,372,000
4	Vehicle fuel	305,343 kg	8,627,000

JSC SAT Airlines

Nº	ITEM	VOLUME USED	VALUE IN RUBLES (NOT INCLUDING VAT)
1	Aviation fuel	20,395 tonnes	550,706,000
2	Heat energy	1,040 Gcal	4,573,000
3	Electric energy	623,352 kWh	3,673,000
4	Vehicle fuel	652,294 liters	20,601,000

JSC Donavia

Nº	ITEM	VOLUME USED	VALUE IN RUBLES (NOT INCLUDING VAT)
1	Aviation fuel	59,446 tonnes	1,608,136,000
2	Heat energy	1,644 Gcal	2,352,600
3	Electric energy	873,429 kWh	3,120,800
4	Vehicle fuel	382,894 liters	7,750,900

JSC ORENAIR

Nº	ITEM	VOLUME USED	VALUE IN RUBLES (NOT INCLUDING VAT)
1	Aviation fuel	200,300* tonnes	3,364,781,500**
2	Natural gas	1,839,000 cubic meters	6,079,700
3	Electric energy	1,073,000 kWh	2,872,500
4	Vehicle fuel	61,600 liters	1,269,700
5	Aviation lubricants	13,400 liters	5,043,800

* Factual amount used by JSC ORENAIR and its main customer for charter flights outside Russia, PGS International
** Not including fuel outside Russia, which PGS International pays for independently, as per current charter contracts



CHARITY AND SOCIAL PROGRAMMES

AEROFLOT MAINTAINS A POSITION OF CORPORATE CITIZENSHIP AND CARRIES OUT A NUMBER OF PROGRAMMES EACH YEAR FOR THE BENEFIT OF VARIOUS SEGMENTS OF RUSSIAN SOCIETY.

SUPPORT FOR VULNERABLE SOCIAL GROUPS

Miles of Mercy

Aeroflot has been a participant for many years in the Miles of Mercy charity programme, which provides assistance to children with serious illnesses. The action enables participants of the Aeroflot Bonus programme to contribute their bonus miles to the accounts of charitable organizations taking part in the programme, including the Give Life charitable fund, the Russian Assistance Fund operated by Kommersant Publishing House, and the Line of Life fund. The contributed miles are used to carry children with oncological illnesses, haematological conditions, conditions of the heart, nervous system, and vestibular system, innate brain and vascular conditions, and cerebral palsy. A total of 1207 tickets were contributed to the Miles of Mercy project in 2011.

Train of Hope

In 2011 Aeroflot took part for the fifth time in the national charity action, Train of Hope, organized by Radio Russia as part of its Child's Question social project. The train visits cities where, as statistics show, there are particularly large numbers of parentless children. The purpose of the action is to draw the attention of society, business representatives, executive government and law-makers to the issue of children without parents, to provide assistance to such children and to organize meetings with potential adopters. Aeroflot provided 38 free tickets for carrying of project participants in 2011.

Comrades in Arms

Aeroflot carries out its Comrades in Arms action every year to mark VE Day. The action enables veterans of the Great Patriotic War, concentration camp survivors, and survivors of the Siege of Leningrad to travel to Europe and distant Russian

cities to attend commemorative events and meet their former comrades. Aeroflot was the first Russian airline to give World War II veterans the opportunity of free travel on its flights. In total 2,560 veterans took advantage of the opportunity in 2011.

Support for social organizations

In 2011 Aeroflot provided support to a number of social organizations, including Mother's Right (a non-state, non-profit organization which defends the rights of mothers, whose sons have lost their lives while on peacetime army service in Russia and the CIS), Homeland Health (a foundation for the development of medical, social, environmental and humanitarian programmes), the Romashka children's fund, the Irkutsk regional branch of the Stellarium international invalids' organization, and many others.

Special-rate tickets for specific social groups

Aeroflot took part during 2011 in the Government's subsidized travel programme benefiting residents of the Russian Far East. Special-rate tickets were made available to Russian citizens between 23 and 60 years of age for economy-class travel between Moscow and cities in the Far East (Vladivostok, Magadan, Petropavlovsk-Kamchatsky, Khabarovsk, Yuzhno-Sakhalinsk). Aeroflot also provided transport to and from Moscow at special rates for people living in Kaliningrad and Kaliningrad Region.

SUPPORT FOR RUSSIAN SPORT

AEROFLOT HAS A COMPLEX PROGRAMME OF SUPPORT FOR RUSSIAN SPORT. THE COMPANY SPONSORS MAJOR INTERNATIONAL SPORTS EVENTS AS WELL AS SUPPORTING AEROFLOT'S OWN SPORTS TEAMS.

Aeroflot is an established sponsor of the professional football club, CSKA, the Russian Vol-leyball Federation, the Russian Chess Federation and a number of other clubs and organizations. The traditional Aeroflot Open Chess Tournament was held for the 11th time in February 2011. The Company acts as general carrier for Tournament participants and allocates money for the prize fund.

Aeroflot will be the official carrier for the Russian Olympic Team at the 30th Olympic Games, to be held in 2012 in London. Aeroflot is also developing a working partnership with the Organizing Committee for the 22nd Winter Olympics and 11th Paralympics to be held in 2014 in the Russian city of Sochi.

HUGE POTENTIAL

16.4

A RECORD 16.4 MILLION PASSENGERS
USED THE SERVICES OF AEROFLOT
GROUP IN 2011, WHICH IS 17%
MORE THAN IN 2010.

Born to fly

SWAN

No other bird has as many feathers
as the swan – up to 25,000 in total.

5

CORPORATE GOVERNANCE AND SECURITIES

5.1	Corporate governance principles.....	87
5.1.1	Meeting of Shareholders.....	89
5.1.2	Board of Directors	90
5.1.3	Committees of the Board of Directors	96
5.1.4	Executive Board	99
5.1.5	Financial and economic oversight	105
5.1.6	Corporate governance in Aeroflot Group.....	107
5.1.7	Information disclosure.....	107
5.2	Charter Capital	108
5.3	Dividend history	110
5.4	Securities	111

CORPORATE GOVERNANCE PRINCIPLES

The principles and structure of corporate governance at Aeroflot are designed to increase shareholder value and reduce relevant risks by taking account of the interests of all concerned parties: shareholders, management, personnel, customers, counterparties and society at large. The Company is committed to implementation of the highest international standards of corporate governance, and these standards are enshrined in Aeroflot's Code of Corporate Conduct.

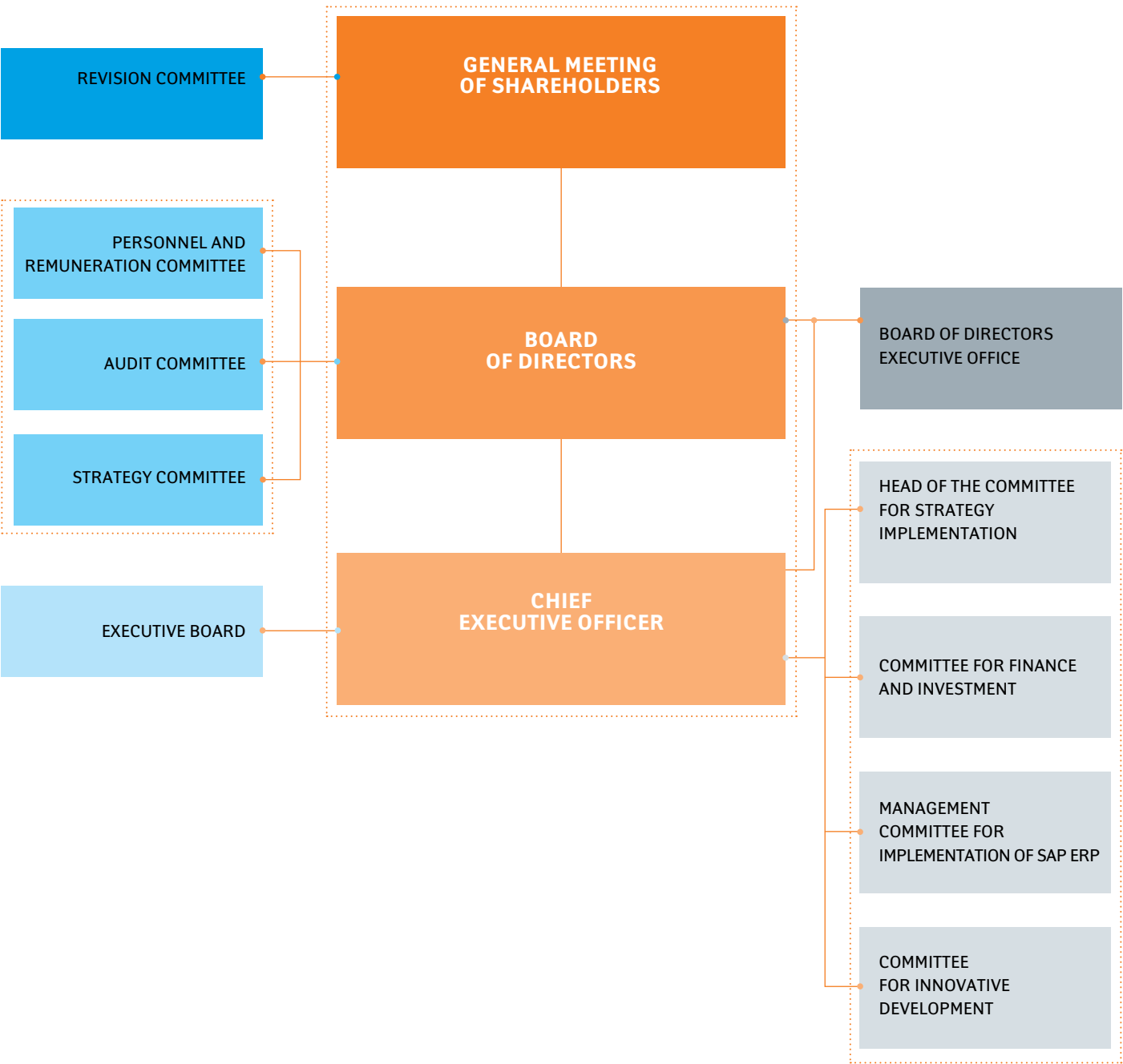
AEROFLOT ADHERES TO PRINCIPLES OF EQUAL TREATMENT OF ALL ITS SHAREHOLDERS, MUTUAL RESPONSIBILITY OF ALL PARTIES, AND INADMISSIBILITY OF PRIVILEGING THE INTERESTS OF ANY SHAREHOLDER AT THE EXPENSE OF OTHERS.

Aeroflot's system of corporate governance is enshrined in the Company's internal documents: the Aeroflot Charter, Statute on the General Meeting of Shareholders, Statute on the Board of Directors, and Statute on the Executive Board (these documents were updated in 2011 to comply with the latest requirements of Russian legislation). The chief framework document, setting out the structure and principles of corporate governance at the Company, is Aeroflot's Code of Corporate Conduct, which is based on recommendations contained in OECD principles of corporate governance and the Code of Corporate Conduct developed by the Russian Federal Securities Commission (information on observance by Aeroflot of the Commission Code is presented in Appendix 2).

WORK BY THE BOARD OF DIRECTORS IN THE REPORTING PERIOD WAS LED BY KIRILL ANDROSOV, IN HIS ROLE AS INDEPENDENT CHAIRMAN OF THE BOARD.

As prescribed by the Federal Law on Joint-Stock Companies, the supreme governing body of Aeroflot is the General Meeting of Shareholders. General management of the Airline's business is carried out by the Board of Directors. Current business of the Company is led by the Chief Executive Officer and the Executive Board. Control over Company finances and business is exercised by the Revision Committee, which is accountable only to the General Meeting of Shareholders. Additional information and the texts of internal documents are available at Aeroflot's corporate site on the Internet: www.aeroflot.ru.

ORGANIZATIONAL STRUCTURE OF MANAGEMENT AND CONTROL BODIES



MEETING OF SHAREHOLDERS

The General Meeting of Shareholders is the Company's supreme governing body. Competence of the General Meeting of Shareholders is defined by the Company Charter in accordance with the Federal Law on Joint-Stock Companies. Company shareholders participate in management by taking decisions at General Meetings of Shareholders. The procedure for calling and holding a General Meeting of Shareholders is prescribed by the Company Charter and Statute on the General Meeting of Shareholders of JSC Aeroflot. The Annual General Meeting of Shareholders is held not later than six months after the end of the financial year. Meetings other than the Annual General Meeting of Shareholders are Extraordinary General Meetings of Shareholders. Two General Meetings of Shareholders were held in the reporting year: the Annual Meeting and an Extraordinary Meeting.

The Annual General Meeting of Shareholders, held on June 29, 2011 approved the following items (Minutes № 30, dated July 4, 2011):

- 1. The Annual Report of JSC Aeroflot for 2010.
- 2. Annual financial accounts, including the profit and loss account, of JSC Aeroflot for the 2010 financial year.
- 3. Distribution of profit for the 2010 financial year, including payment of dividends.
- 4. New composition of the Board of Directors and Revision Committee.
- 5. The Company Auditor for 2011 (ZAO BDO).

- 6. Amended versions of the Company's internal documents: the Charter, Statute on the General Meeting of Shareholders, Statute on the Board of Directors, and Statute on the Executive Board.
- 7. Payment of remuneration to members of the previous Board of Directors.
- 8. Related party transactions between JSC Aeroflot and its subsidiaries and affiliates, which may occur in the future in the process of Aeroflot's ordinary business (JSC Donavia, CJSC Nordavia – Regional Airlines, CJSC Aerofirst, CJSC Sheremetyevo Refuelling Complex, CJSC Sherotel, CJSC Jetalliance Vostok, CJSC Aero-MASH-AB, JSC Terminal, CJSC Aeromar, JSC Airport Moscow, Aeroflot Aviation School, OJSC Rossiya airlines, JSC Kavminvodyavia, JSC SAT Airlines, OJSC Saratov Airlines, JSC ORENAIR, JSC Vladivostok Air, OJSC VEB-Leasing).

A list of the transactions and their terms is given in the Appendix to this Annual Report.

An Extraordinary General Meeting of Shareholders of JSC Aeroflot was held on June 29, 2011 in order to implement the Instruction of the President of the Russian Federation concerning proposal and appointment of independent directors or professional trustees to take the place of state officials on the Boards of Directors of companies with government ownership participation. The Meeting approved (Minutes № 31, dated July 4, 2011):

- Early termination of the mandate of the Board of Directors elected at the General Meeting of Shareholders on June 29, 2011.
- A new composition of the Board of Directors.

BOARD OF DIRECTORS

The Board of Directors carries out overall management of Company business within the limits of its responsibility. The procedure for calling and holding Board meetings as well as other activities of the Board are regulated by the Statute on the Board of Directors of JSC Aeroflot in accordance with the Federal Law on Joint-Stock Companies. The key priorities of the work by the Board of Directors are to ensure long-term sustainable development of the Company, supervision of the Company's executive bodies, and uncompromising observance and defence of the rights and lawful interests of shareholders. Achievement of optimal balance between executive, non-executive and independent directors in composition of the Board of Directors is an important objective of Aeroflot's system of corporate governance.

The Board of Directors consists of 11 members and is elected by the General Meeting of Shareholders for the period until the next General Meeting of Shareholders. Any shareholder owning at least 2% of voting shares of the Company has the right to propose candidates for election to the Board of Directors. Candidates must be proposed no later than 50 days after the end of the financial year. The authority of all members of the Board of Directors of the Company may be terminated earlier than scheduled by a decision of the General Meeting of Shareholders.

THE BOARD OF DIRECTORS HAS 11 MEMBERS.

BOARD OF DIRECTORS COMPOSITION

№	PRIOR TO THE ANNUAL GENERAL MEETING OF SHAREHOLDERS	ELECTED BY THE ANNUAL GENERAL MEETING OF SHAREHOLDERS	ELECTED BY AN EXTRAORDINARY MEETING OF THE BOARD OF DIRECTORS*	
			MEMBER OF THE BOARD OF DIRECTORS	YEAR OF FIRST ELECTION TO THE BOARD
1	S.V. Aleksashenko	S.V. Aleksashenko	S.V. Aleksashenko	2008
2	K.G. Androsov	K.G. Androsov	K.G. Androsov	2008
3	V.N. Antonov	V.A. Dmitriev	V.A. Dmitriev	2008
4	V.A. Dmitriev	A.A. Kanishev	L.A. Dushatin	2003
5	L.A. Dushatin	I.E. Levitin	K.Yu. Levin	2010
6	I.E. Levitin	K.Yu. Levin	G.S. Nikitin	2006
7	K.Yu. Levin	G.S. Nikitin	V.G. Saveliev	2009
8	G.S. Nikitin	V.G. Saveliev	D.P. Saprykin	2011
9	V.G. Saveliev	D.P. Saprykin	A.V. Stolyarov	2009
10	A.V. Stolyarov	A.V. Stolyarov	A.V. Tikhonov	2011
11	P.M. Teplukhin	S.V. Chemezov	S.V. Chemezov	2011

* Membership as
of December 31, 2011.



Kirill
Gennadievich
ANDROSOV

Independent Director
Chairman of the Board
of Directors of JSC Aeroflot

Born in 1972.
Graduated from the St. Petersburg Maritime Engineering University with a Degree in Economics and Organization of the Machine-building Industry. MBA Degree from Chicago University Business School.
Ph. D. in Economic Science.
From 2005 to 2008: Deputy Minister of Economic Development of the Russian Federation.
From 2008 to 2010: Deputy Head of the Government of the Russian Federation Executive Office.
From 2010 to the present: Managing Partner of Altera Capital investment fund.
Does not own shares of Aeroflot.



Sergey
Vladimirovich
ALEKSASHENKO

Independent Director

Born in 1959.
Graduated from the Economics Faculty of Moscow State University.
Ph. D. in Economic Science.
From 2006 to 2008: Managing Director of Merrill Lynch, Chairman of Merrill Lynch.
From 2008 to the present: Director for Macroeconomic Research at the Higher School of Economics National Research University.
Owns 0.0002% of Charter Capital of JSC Aeroflot.



Vladimir
Aleksandrovich
DMITRIEV

Born in 1953.
Graduated from the Moscow Financial Institute with a Degree in International Economic Relations DSc. in Economic Science.
From 2006 to 2007: Chairman of Vnesheconombank.
From 2007 to the present: Chairman of the Bank for Development and Foreign Economic Affairs (Vnesheconombank).
Does not own shares of Aeroflot.



Leonid Alekseyevich DUSHATIN

Independent Director

Born in 1960.
Graduated from the Moscow Financial Institute with a Degree in International Currency and Credit Relations.
From 2006 to 2009: First Deputy CEO of CJSC National Reserve Corporation.
From 2009 to present: Deputy CEO of CJSC National Reserve Corporation.
Does not own shares of Aeroflot.



Kirill Yurievich LEVIN

Independent Director

Born in 1968.
Graduated from the Moscow Aviation Institute with a Degree in Management of Scientific Research and Design.
From 2006 to 2007: Deputy Chairman of the Executive Board of OJSC Gazprombank.
From 2008 to 2009: President of LLC Investment Management.
From 2009 to 2010: Vice-President, Director if the Corporate Business Department of JSC Sberbank of Russia.
From 2011 to the present: Deputy Chairman of the Executive Board of OJSC Russian Agricultural Bank.
Does not own shares of Aeroflot.



Gleb Sergeyevich NIKITIN

Born in 1977.
Graduated from St. Petersburg University of Economics and Finance with a Degree in Finance and Credit, and St. Petersburg State University with a Degree in Law.
From 2006 to 2007: Head of Division at the Federal Agency for State Property Management.
From 2008 to the present: Deputy Head of the Federal Agency for State Property Management.
Does not own shares of Aeroflot.



Vitaly Gennadievich SAVELIEV

Born in 1954
Graduated from Leningrad Polytechnical Institute specializing in Construction and Road-Building Equipment and from the Palmiro Togliatti Engineering and Economics Institute with a Degree in Construction.
Ph. D. in Economic Science.
From 2004 to 2007: Deputy Minister of Economic Development of Russian Federation .
From 2007 to 2009: First Vice-President, Head of the Telecommunication Asset Development Division, First Vice-President and Head of the Telecommunication Asset business unit of JSFC Sistema .
From 2009 to the present: Chief Executive Officer of JSC Aeroflot , Chairman of the Executive Board of JSC Aeroflot.
Winner of the Aristos 2011 Prize in the main nomination, "Senior Manager" in 2011.
Owns 10 (ten) shares of Aeroflot, or 0.0000009% of Charter Capital. The shares were acquired on 25.04.2011.



Dmitry Petrovich SAPRYKIN

Born in 1974.
Graduated from Moscow State Law Academy with a Degree in Law and from Cornell Law School with a Master of Law (LL.M) Degree (MBA course).
Ph. D. in Law.
From 2006 to 2007: CEO of OJSC Moscow Cellular Telecommunications.
From 2007 to 2009: Director of Transaction Support, Deputy Head of the Legal Division of JSFC Sistema.
From 2009 to the present: Deputy CEO of Aeroflot for Legal and Property Affairs
Owns 489,344 (four hundred and eighty nine thousand, three hundred and forty four) shares of Aeroflot, or 0.044% of Charter Capital. The shares were acquired on 02.09.2011.



Andrey
Viktorovich
STOLYAROV

Born in 1970.
Graduated from Moscow State Pedagogical University with a Degree in Mathematics and from Moscow State Aviation Institute with a Degree in Management.
From 2006 to 2007: Financial Director of CJSC UniCredit Aton.
From 2007 to 2010: Deputy CEO of CJSC UniCredit Securities.
From 2010 to the present: Economics and Finance Advisor to the Vice-President of CJSC Inteko.
Does not own shares of Aeroflot.



Aleksander
Vasilievich
TIKHONOV

Born in 1957.
Graduated from Kiev Higher Naval-Political Institute with a Degree in Naval-Political Activity.
From 2006 to 2009: Director of the Structural Reform Department of the Russian Ministry of Transport.
From 2009 to the present: Director of the Property Relations and Territorial Planning Department of the Russian Ministry of Transport .
Does not own shares of Aeroflot.



Sergey
Viktorivich
CHEMEZOV

Born in 1952.
Graduated from the Irkutsk Economics Institute and Higher School of the Military Academy of the General Staff of the Armed Forces of the Russian Federation.
DSc. of Economic Science.
From 2004 to 2007: CEO of Federal Unitary Enterprise Rosoboronexport.
From 2007 to the present: CEO of Russian Technologies (State Corporation for Support to Design, Production and Export of High-Tech Industrial Goods).
Does not own shares of Aeroflot.

BOARD OF DIRECTORS REPORT

The Board of Directors held 15 meetings in the reporting year, including five by absentee voting. A total of 125 items were considered at the meetings and more than 320 decisions in the competence of the Board of Directors were taken.

Decisions by the Board of Directors were focused on the following priority objectives of the Company:

- Safety and regularity of flights.
- Definition of business priorities, including development strategy for the Group's aircraft fleet and route network.
- Development and expansion of the aircraft fleet by lease of fuel-efficient aircraft and by operational comissioning of the new SSJ 100 aircraft.
- Transfer of assets of five airlines belonging to State Corporation Russian Technologies to JSC Aeroflot and creation of Aeroflot Group with a unified system of corporate governance.
- Improvement in levels of service to passengers at airports and on board aircraft, increase in number and improvement in quality of services provided using the latest information technologies.
- Deploying new forms and improved techniques in operating, financial and marketing business through modernization, use of advanced technologies, and by drawing on the experience of the world's leading airlines.
- Design and improvement of the work plan for modernization and innovative development in order to achieve significant improvement of main indicators and greater efficiency in operations, and to raise the competitiveness of Aeroflot on Russian and international air transportation markets.

- Greater operating efficiency at Company's branches and representative offices in Russia and abroad.
- Improvement and development of information technologies.
- Improvement of technologies for communication between the Company and Russian federal executive government bodies by placement of the Company data in the "personal office" facility of the inter-departmental Internet portal for management of state property.
- Ensuring transparency of the Company's procurement activities.
- Cooperation with Russian and foreign airline partners in the SkyTeam alliance, and use of participation in the alliance to develop the route network and raise financial efficiency of international carrying.
- Raising business efficiency of enterprises, in which the Company has ownership stakes, and optimizing structure of non-core assets, in order to eliminate unjustified costs and increase investment income.
- Ensuring efficient operation of the Aeroflot Aviation School and joint development of forms of cooperation with other aviation institutes in order to improve the methodological and educational base for training of air crew to operate modern aircraft types.
- Design of new internal documents and improvements to existing documents.

Aviation assets belonging to the State Corporation Russian Technologies were transferred to LLC Aeroflot-Finance (a subsidiary of JSC Aeroflot) on November 15, 2011 in exchange for shares of Aeroflot, in compliance with the Russian Government instruction for creation of a national carrier on the basis of JSC Aeroflot.

In exchange for 3.55% of shares of JSC Aeroflot, LLC Aeroflot-Finance received the following shares, which had previously been in ownership of the State Corporation, Russian Technologies :

- 52.156% of shares in JSC Vladivostok Air.
- 51% of shares in OJSC Saratov Airlines.
- 100% of shares in JSC SAT Airlines.
- 75% less one share in OJSC Rossiya airlines.
- 100% of shares in JSC ORENAIR.

Aeroflot’s innovative development programme was approved by the Board of Directors (Minutes № 16, dated 24.06.2011) in compliance with the instruction of the President of the Russian Federation on approval of innovative development programmes. The Company’s R&D plan for 2012 was approved by the Board as part of the innovative development programme.

The procedure for setting levels of remuneration and paying such remuneration to members of the Board of Directors is established by the Statute on the Procedure for Remuneration and Compensation of Expenses of the members of the Aeroflot Board of Directors, which was designed to comply with provisions of the Federal Law on Joint-Stock Companies, other legal acts of the Russian Federation, and Company internal documents, and was approved by the Board of Directors on December 24, 2008 with amendments and additions on October 10, 2011.

The main criterion for determining the level of remuneration is the degree of participation by members of the Board of Directors in the work of the Board and of its committees. It was decided at the Annual General Meeting of Shareholders of Aeroflot on June 29, 2011 to pay total remuneration of RUB 6,830,000 for 2010 to members of the Board of Directors who are not state officials, of which RUB 6,510,000 was paid.

COMMITTEES OF THE BOARD OF DIRECTORS

The Board of Directors has set up three specialized committees for Audit, Strategy, and Personnel and Remuneration. The Committees function in accordance with respective statutes, texts of which can be viewed at the Company’s Internet site.

A total of 16 meetings were held by the Committees in 2011, where Company’s business issues were examined and detailed recommendations to the Board of Directors were issued. Prior consideration of complex issues by the Committees helps the Board to make considered and objective decisions on key matters relating to operating, financial and marketing business, development strategy, improvement of the Company’s organizational structure and management mechanisms.

AUDIT COMMITTEE COMPOSITION:

APPROVED BY THE BOARD OF DIRECTORS ON JULY 5, 2010 (MINUTES № 1)	
Leonid Dushatin (Chairman).	
Sergey Aleksashenko	
Andrey Stolyarov	
APPROVED BY THE BOARD OF DIRECTORS ON JULY 13, 2011 (MINUTES № 1)	
Leonid Dushatin (Chairman).	
Sergey Aleksashenko	
Andrey Stolyarov	



The Committee held 9 meetings in 2011. Recommendations submitted by the Audit Committee to the Board of Directors and Executive Board in the reporting year were focused on ensuring efficient management and control over the Company’s financial and business operations. The Committee also made recommendations concerning financial, commercial and other risks associated with transactions and operations by subsidiaries, as well as accounting arrangements, financial planning and budgeting.

The Audit Committee carried out selective checks of the organization and application of internal control, including operations relating to implementation of the Company business plan and of specific large projects, and the Committee also took part in the tendering process for selection of an external auditor. The Audit Committee has no information about any instances of fraud, corruption, or violation of the Statute on Affiliation by management or members of the Board of Directors in the course of the reporting year.

The Audit Committee reviewed the annual report on Company’s financial and operating activity during 2011 as per the balance sheet on December 31, 2011, the profit and loss account and supplementary materials to the balance sheet, as well as opinions of the Company auditor and the Revision Committee, which were presented as part of annual reporting for 2011, and recommends the Board of Directors and the Annual General Meeting of Shareholders to approve the financial results for 2011 presented by the Company.

PERSONNEL AND REMUNERATION COMMITTEE COMPOSITION :

APPROVED BY THE BOARD OF DIRECTORS ON JULY 5, 2010 (MINUTES № 1)	
Kirill Androsoy (Chairman)	
Kirill Levin	
Gleb Nikitin	
Leonid Dushatin	
APPROVED BY THE BOARD OF DIRECTORS ON JULY 13, 2011 (MINUTES № 1)	
Kirill Levin (Chairman)	
Leonid Dushatin	
Gleb Nikitin	

The Personnel and Remuneration Committee prepares recommendations and proposals for the Board of Directors on issues of organizational structure of JSC Aeroflot, main aspects of personnel policy, selection and assessment criteria for appointments to posts in the Company’s governance bodies, setting levels of remuneration, and methodology of the Company’s salary payment system.

The Committee met twice in the reporting year to discuss issues of remuneration and compensation of expenses for members of the Board of Directors.

STRATEGY COMMITTEE COMPOSITION:

APPROVED BY THE BOARD OF DIRECTORS ON JULY 5, 2010 (MINUTES № 1)	
Sergey Aleksashenko	(Chairman)
Leonid Dushatin	
Kirill Levin	
Pavel Teplukhin	
Vyacheslav Brychev	Head of Department at the Federal Agency for State Property Management.
Svetlana Petrova	Counsellor to the Minister of Transport of the Russian Federation.
Aleksander Tikhonov	Head of Department at the Ministry of Transport of the Russian Federation.
Andrey Kalmykov	Deputy CEO of JSC Aeroflot for Commerce.
Shamil Kurmashov	Deputy CEO of JSC Aeroflot for Finance and Investment.
Dmitry Saprykin	Deputy CEO of JSC Aeroflot for Legal and Property Issues.
APPROVED BY THE BOARD OF DIRECTORS ON JULY 13, 2011 (MINUTES № 1) WITH AMENDMENTS FROM SEPTEMBER 1, 2011 (MINUTES № 3) AND FROM OCTOBER 10, 2011 (MINUTES № 4)	
Sergey Aleksashenko	(Chairman)
Leonid Dushatin	
Kirill Levin	
Gleb Nikitin	
Dmitry Saprykin	
Aleksander Tikhonov	
Sergey Chemezov	
Svetlana Petrova	Counsellor to the Minister of Transport of the Russian Federation.
Andrey Kalmykov	First Deputy CEO of JSC Aeroflot for Operations and Commerce.
Shamil Kurmashov	Deputy CEO of JSC Aeroflot for Finance and Investment.
Giorgio Callegari	Deputy CEO of JSC Aeroflot for Strategy and Alliances.
Maksim Nilov	Director of the Corporate Strategy Department of JSC Aeroflot.



The work of the Strategy Committee is focused on improving the efficiency of Aeroflot’s business and developing a long-term development strategy. The Committee is a consultative and advisory body, intended for in-depth treatment of issues presented to the Board of Directors, and, when necessary, for prior discussion of strategic initiatives. Work by the Committee is governed by decisions of the Board of Directors and the Committee’s work plan is based on the work plan of the Board of Directors.

The Committee met seven times in 2011 and considered 20 matters connected with implementation of Aeroflot Group’s strategy, transactions for aircraft lease and purchase, integration of the airlines belonging to State Corporation Russian Technologies, implementation of SAP ERP, participation of the Company in SkyTeam alliance, and measures to improve liquidity of Aeroflot’s depositary receipts.

EXECUTIVE BOARD

The Company’s day-to-day business is directed by its principal officer and collegial executive body, i.e. the CEO and Executive Board. The CEO is also the Chairman of the Executive Board. The rights and duties of the CEO and Executive Board in directing the Company’s day-to-day business are defined by the Federal Law on Joint-Stock Companies, the Aeroflot Charter and the Statute on the Executive Board.

Appointment and early termination of the authorities of the Executive Board are subject to decision by the Board of Directors. The Executive Board consists of 14 members and the Board of Directors can at any time change its numbers and membership and can also terminate the authorities of the CEO ahead of schedule. The CEO and Executive Board ensure implementation of decisions by the General Meeting of Shareholders and the Board of Directors.

The Executive Board held 21 meetings in 2011, of which 17 were in the form of joint presence and 4 were by absentee voting. Main items considered by the Executive Board meetings were as follows:

- Main aspects of Aeroflot’s business strategy.
- Flight safety.
- Developing the aircraft fleet and route network.
- Management of subsidiary companies, and companies, which are being merged with Aeroflot.
- Innovative technologies, development of in-flight Internet and of air transportation services sales.
- Strategy for raising Company capitalization and increasing the liquidity of Aeroflot shares.
- Creation of the Aeroflot Situation Center.
- Inventory procurement for Aeroflot.
- Marketing business.
- Charity activities and social responsibility.

The Executive Board has four permanent committees, the purpose of which is to prepare recommendations and proposals for improving the Company’s business efficiency:

- The guiding committee for strategy realization.
- The finance and investment committee.
- The committee for management of the SAP ERP programme.
- The committee for innovative development.

EXECUTIVE BOARD COMPOSITION

AS OF DECEMBER 31, 2011 THERE WERE 14 MEMBERS OF THE EXECUTIVE BOARD:



Vitaly Gennadievich SAVELIEV

Chief Executive Officer of JSC Aeroflot

Born in 1954.
Graduated from Leningrad Polytechnical Institute specializing in Construction and Road-Building Equipment and from the Palmiro Togliatti Engineering and Economics Institute with a Degree in Construction.
Ph. D. in Economic Science
From 2004 to 2007: Deputy Minister of Economic Development of the Russian Federation .
From 2007 to 2009: First Vice-President, Head of the Telecommunication Asset Development Division, First Vice-President and Head of the Telecommunication Asset business unit of JSFC Sistema .
From 2009 to the present: Chief Executive Officer of JSC Aeroflot , Chairman of the Executive Board of JSC Aeroflot.
Winner of the Aristos 2011 Prize in the main nomination, "Senior Manager" in 2011.
Owns 10 (ten) shares of Aeroflot, or 0.0000009% of Charter Capital. The shares were acquired on 25.04.2011.



Vladimir Nikolaevich ANTONOV

Born in 1953.
Graduated from the Moscow Railway Engineering Institute, with a Degree in Railway Transport Electrification.
From 1995 to the present: Deputy CEO of Aeroflot for Economic and Aviation Security, Deputy CEO for Aviation Security, Vice-President for Aviation Security, Deputy CEO for Aviation and Operating Security, First Deputy CEO for Operations, First Deputy CEO for Aviation Security at Aeroflot.
Owns 0.000425% of Charter Capital of Aeroflot.



Vasily Nikolaevich AVILOV

Born in 1954.
Graduated from Dzerzhinsky Higher Naval Engineering College with a Degree in Special Power Engineering Plants.
From 1997 to the present: Head of Administration of Aeroflot, Director of the Department of General Affairs, Deputy CEO and Managing Director of Aeroflot.
Owns 0.0000002% of Charter Capital of Aeroflot.



Kirill Igorievich BOGDANOV

Born in 1963.
Graduated from Leningrad Polytechnical Institute with a Degree in Automation and Telemechanics.
From 2004 to 2007: Executive Director of CJSC Ramaks International.
From 2007 to 2009: Director of the Development and Control Department of the Telecommunications Business Unit at JSFC Sistema.
From 2009 to the present: Deputy Director of the IT Department, Advisor to the CEO, Deputy CEO for IT at Aeroflot.
Does not own shares of Aeroflot.



Konstantin Mikhailovich BUSHLANOV

Born in 1951.
Graduated from Ordzhonikidze Aviation Institute (Moscow), with a Degree in Radio-electronic Devices.
From 1991 to the present: Expert, Head of the Protocol Department, Deputy Head of the Protocol Department, Aeroflot Representative in Vienna (Austria), General Representative of Aeroflot in Austria, Head of Department, Deputy Head of Division and Head of the Department for Foreign Representative Offices. Head of the Personnel Department, Deputy CEO for Human Resources.
Owns 0.002528% of Charter Capital of Aeroflot.



Dmitry Yurievich GALKIN

Born in 1963.
Graduated from the Ordzhonikidze Institute of Management with a Degree in Management Organization for Automobile Transport.
From 1988 to the present: Manager, Deputy Head, Head of the Internal Audit Service, Director of the Internal Audit Department at Aeroflot.
Owns 0.000003% of shares of Aeroflot.



Vadim Yakovlevich ZINGMAN

Born in 1970.
Graduated from St. Petersburg University of Economics and Finance with a Degree in Economics.
Ph. D. in Economic Science.
From 2001 to 2008: Deputy Director of the Department for Government Regulation of Foreign Trade Activity at the Ministry of Economic Development and Trade of Russian Federation.
From 2008 to 2009: Director of the Government Relations Department at JSFC Sistema.
From 2009 to the present: Advisor to the CEO, Deputy CEO for Customer Relations, Deputy CEO for Operations and Quality Management at Aeroflot.
Owns 258,811 (two hundred and fifty eight thousand, eight hundred and eleven) shares of Aeroflot, representing 0.023% of Charter Capital. The shares were acquired on 02.09.2011.



Giorgio CALLEGARI

Born in 1959.
Graduated from Turin Polytechnical University (Turin, Italy) with a Degree in Mining.
From 1990 to 2011: Sales Manager, Vice-President for Sales, Vice-President for Business Development, Vice-President for Alliances, Business Development and International Relations, Deputy Vice-President for Alliances and Strategy of Alitalia.
From 2011 to the present: Deputy CEO of Aeroflot for Strategy and Alliances.
Does not own shares of Aeroflot .



Andrey Yurievich KALMYKOV

Born in 1973.
Graduated in 1996 from Moscow State Institute of Radio Technology, Electronics and Automation with a Degree in Electronic Devices and Installations.
From 2006 to 2007: Commercial Director, CEO of LLC SunExpress Travel.
From 2007 to 2008: CEO of Sunrise Asset Management
From 2008 to 2010: Minister of Transport of the Russian Federation Assistant.
From 2010 to the present: Deputy CEO for Commerce, Deputy CEO for Operations and Commerce, First Deputy CEO for Operations and Commerce.
Owns 463,250 (four hundred and sixty three thousand, two hundred and fifty) shares of Aeroflot, representing 0.042% of Charter Capital. The shares were acquired on 22.08.2011.



Aleksander Aleksandrovich KOLDUNOV

Born in 1952.
Graduated from the Academy of Civil Aviation with a Degree in Air Transport Operations
From 1976 to the present: Second Pilot, Commander, Flight Instructor (Tu-154s), Squadron Commander of the 337th Flight Detachment, Commander of the 63rd Flight Detachment, Commander of an Il-86 of the 216th Flight Detachment, Chief Flight Mentor of the Leading Specialists' Section of the Flight Personnel Training Center, Commander of an Il-86 of the 216th Flight Detachment, Second Pilot and Commander of an Il-96-300, Squadron Commander of the Il-96-300 Flight Detachment of Aviation Detachment № 2 of the Flight Complex, Head of the Flight Safety Inspectorate, Deputy CEO and Head of the Flight Safety Inspectorate, Director of the Flight Safety Department.
Owns 0.002528% of shares in Aeroflot.



Shamil Ravilievich KURMASHOV

Born in 1978.
Graduated from the Moscow State Institute of International Relations with a Degree in International Economic Relations.
Ph. D. in Economic Science
From 2004 to 2007: Deputy CEO for Finance and Investment at JSFC Sistema.
From 2007 until 2009: Director of the Investment Department, Deputy Head of the Finance and Investment Division of JSFC Sistema Telecommunications.
From 2009 to the present: Advisor to the CEO, Deputy CEO for Finance and Investment at Aeroflot.
During the reporting year Mr Kurmashov won the Financial Olympus 2010 prize in the "Financial Director" nomination and also won the "Financial Director 2011" prize in the nomination, "Best Trend in Financial Results".
Does not own shares of Aeroflot.



Igor
Viktorovich
PARAKHIN

Born in 1961.
Graduated from the Moscow Institute of Civil Aviation Engineers with a Degree in Operation of Aircraft and Aircraft Engines.
From 2001 to 2011: Head of Programme, Deputy Director of the Aviabusiness Higher Business School.
From 2011 to the present: Acting Technical Director, Technical Director, Deputy CEO and Technical Director at Aeroflot.
Owns 0.000007% of shares in Aeroflot.



Dmitry
Petrovich
SAPRYKIN

Born in 1974.
Graduated from Moscow State Law Academy with a Degree in Law and from Cornell Law School with a Master of Law (LL.M) Degree (MBA course).
Ph. D. in Law.
From 2006 to 2007: CEO of OJSC Moscow Cellular Telecommunications.
From 2007 to 2009: Director of Transaction Support, Deputy Head of the Legal Division of JSFC Sistema.
From 2009 to the present: Deputy CEO for Legal and Property Affairs at Aeroflot.
Owns 489,344 (four hundred and eighty nine thousand, three hundred and forty four) shares of Aeroflot, or 0.044% of Charter Capital. The shares were acquired on 02.09.2011.



Igor
Petrovich
CHALIK

Born in 1957.
Graduated in 1979 from the Aktyubinsk Higher Civil Aviation Flying School, specializing in Air Transport Operations.
From 1994 to the present: Second Pilot of an Il-86, Second Pilot, Commander, and Pilot Instructor for A310 aircraft, Deputy Commander of the A310 Flight Detachment of Aviation Detachment № 1, Commander of the A320 Flight Detachment, Commander of the A330 Flight Detachment of the Flight Operations Department, Deputy CEO and Director of the Flight Operations Department, Deputy CEO and Flight Director.
Owns 0.000117% of shares in Aeroflot.

< Vladimir Smirnov, Director of Aeroflot's Ground Support Department, left the Executive Board in January 2011. In June 2011 the Board received two new members: Giorgio Callegari, the Deputy CEO for Strategy and Alliances, and Igor Parakhin, the Deputy CEO and Technical Director.

CRITERIA FOR LEVEL AND STRUCTURE OF REMUNERATION TO MEMBERS OF THE EXECUTIVE BOARD

The system for remuneration of Executive Board members, as well as for remuneration of all other Company personnel, is structured in a way that enables Aeroflot to attract and retain highly qualified specialists while at the same time making remuneration levels dependent on the Company's overall business results. The incentive component of remuneration to senior managers in 2011 was calculated in compliance with the system of performance-related bonuses, tied to key performance indicators (KPI), as regulated by the Statute on Bonus Payments to Managers and Specialists of Aeroflot (Order of the CEO № 30 dated February 2, 2011). In accordance with the Statute, the incentive component of salary payment to Executive Board members is determined on the basis of achievement of key performance indicators approved for the respective reporting period.

The key performance indicators for Executive Board members relate to overall financial and economic efficiency of Company business (ROIC, EBITDAR, net income, etc.), operations indicators, and other criteria of business quality and efficiency.

Remuneration for all members of the Executive Board in 2011 was linked to achievement of savings in purchase of goods (works, services) per unit of production. This was in compliance with an instruction by the Russian Government to state-owned companies and companies controlled by the state to reduce their spending on purchases per unit of production by at least 10% in 2011.

REMUNERATION TO THE EXECUTIVE BOARD MEMBERS IS PAID BASED ON THE RESULTS OF PERFORMANCE INDICATORS FULFILMENT AND IS MEASURED AT THE END OF EACH QUARTER AND FOR THE YEAR AS A WHOLE. TOTAL REMUNERATION (INCLUDING SALARY AND BONUSES) PAID TO MEMBERS OF THE EXECUTIVE BOARD FOR 2011 WAS RUB 315,634,294.

FINANCIAL AND ECONOMIC OVERSIGHT

Financial and economic oversight at the Company is carried out by Board of Directors and its Audit Committee, the Revision Committee, the Internal Audit Department, and other audit organizations hired by the Company.

REVISION COMMITTEE

The Revision Committee exercises control over the financial and business activity of JSC Aeroflot. The Committee carries out its business on the basis of the Company Charter and Statute on the Revision Committee, and carries out audit of Company's financial and business activity in order to achieve a reasonable level of confidence that Aeroflot's business does not contradict with current Russian legislation and accords with the interest of shareholders.

Revision Committee Report

In compliance with the Statute on the Revision Committee, information contained in annual financial accounts, including the profit and loss account and other documents intended for presentation at the Annual General Meeting of Shareholders has been audited. The Commission prepared and approved an opinion as a result of the audit.

The opinion contains an analysis of Company's balance sheet and financial accounts, and reflects changes in the balance sheet structure and main factors that determined these changes. The opinion also contains information on implementation of recommendations that were made by the Revision Committee in 2010, and recommendations are given with respect to results of the audit of accounts for 2011, for the purpose of improving the efficiency of Company's business, increase profitability and reduce expenses.

The opinion is positive and the Revision Committee stated its confidence that Company reporting is accurate in principal and that the Committee has no material reasons for refusing to approve the data, which is contained in the balance sheet and profit and loss account of Aeroflot as of December 31, 2011.

New composition of the Revision Committee elected at the General Meeting of Shareholders on June 29, 2011, was as follows:

GALIMOV Nikolai Anasovich	Chairman of the Revision Committee. From 2006 to the present: Deputy Director of the Finance Department of the Russian Ministry of Transport. Does not own shares of Aeroflot.
BRYCHEV Vyacheslav Vyacheslavovich	From 2004 to 2010: First-category Specialist, Leading Specialist, Consultant, Advisor, Deputy Head of Section, Head of Section at the Federal Agency for State Property Management. From 2011 to the present: Head of Section of the Property Department of the Moscow City Government. Does not own shares of Aeroflot.
DEMINA Marina Kimovna	From 1992 to the present: First-category Accountant and Auditor, Chief Accountant, Deputy Head of Section, Deputy Manager of the Internal Audit Service, Deputy Director of the Internal Audit Department. Does not own shares in Aeroflot.
MIKHEYEVA Elena Andreyevna	From 2006 to the present: Deputy Head of the Department for Accreditation, Visas and Protocol at the Russian Ministry of Transport. Does not own shares of Aeroflot.
SHAROMOVA Viktoria Viktorovna	From 2006 to the present: Head of the Finance, Book-keeping and Accounting Division of the Federal Agency for Air Transport. Does not own shares of Aeroflot.

Remuneration to members of the Revision Committee

No salary or other kind of material remuneration was envisaged or paid to members of the Revision Committee in 2011.

INTERNAL AUDIT

Internal audit of the Company is carried out by the Internal Audit Department, the main function of the Department is to check the efficiency of the internal audit system and its adequacy to the scale and nature of Company's business. This objective is carried out by audit and diagnostics of operational and financial processes, audit of structural sub-divisions, representative offices and branches of the Company, and of accounts and operational documentation, including special investigation in specific instances. The Internal Audit Department is directly subordinated to the CEO of JSC Aeroflot.

The Department carried out 53 reviews (revisions) in 2011 and prepared relevant opinions (acts) as a result of these reviews. Recommendations were produced and implemented in order to raise efficiency of the current system of internal

audit and of Company's business, to optimize operating costs and to safeguard Company assets.

EXTERNAL AUDIT

Audit of financial statements of JSC Aeroflot for 2011 was carried out:

- According to Russian Accounting Standards by the auditing firm ZAO BDO.
- According to international financial reporting standards by ZAO KPMG.

The Audit Committee of the Board of Directors carries out preliminary assessment of the contract bids of auditing firms, taking account of the quality of previous work, and of professional, business and ethical reputation of the candidates. Recommendations by the Committee are then presented to the Board of Directors, which asks the General Meeting of Shareholders to approve a candidate for the role of external auditor (of financial accounts according to Russian Accounting Standards).

The auditor for JSC Aeroflot financial accounts prepared according to Russian accounting standards is selected on



the basis of an open tendering competition in accordance with the Federal Laws on Audit (№ 307, dated 30.12.2008) and on Placement of Orders for Delivery of Goods, Works and Services for State and Municipal Needs (№ 94, dated 21.07.2005).

There are no factors, which could prejudice independence of the auditor, nor are there any material interests, which associate the auditor (or officials employed by the auditor) with the issuer (or officials employed by the issuer).

CORPORATE GOVERNANCE IN AEROFLOT GROUP

On November 15, 2011 aviation assets belonging to State Corporation Russian Technologies were transferred to LLC Aeroflot-Finance (a subsidiary of JSC Aeroflot) in exchange for shares in JSC Aeroflot. LLC Aeroflot-Finance received shares of JSC Vladivostok Air (52.156%), JSC SAT Airlines (100%), OJSC Rossiya airlines (75% less one share), JSC ORENAIR (100%) and OJSC Saratov Airlines (51%).

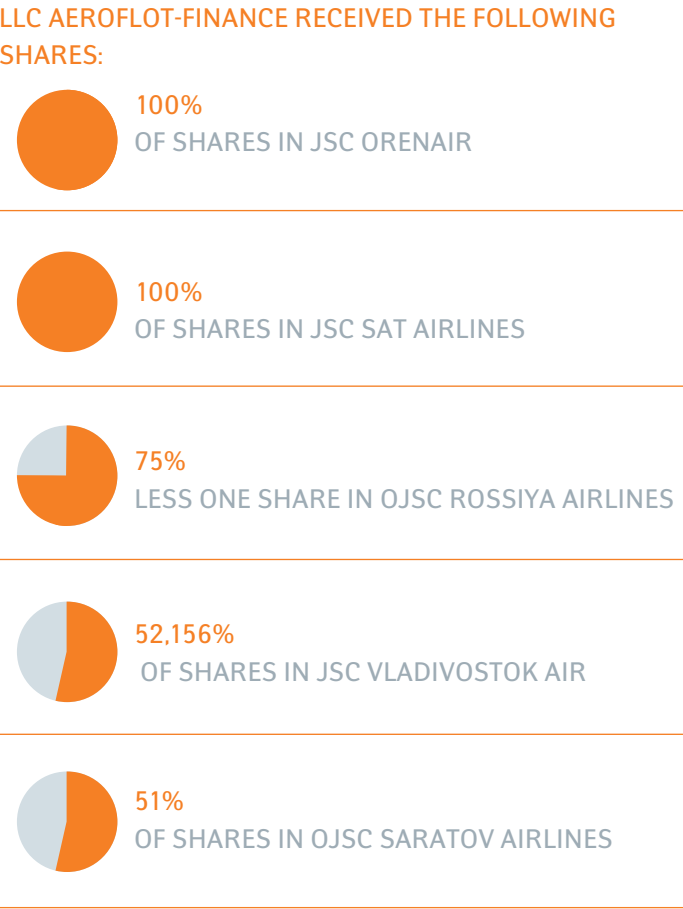
Corporate governance at Aeroflot's subsidiaries and affiliates is effected by participation of Company representatives at general meetings of shareholders (expression of the Company's position in voting or imposition of the Company's decisions when it is the sole shareholder), by placement of Company representatives in boards of directors, and by establishment of unified standards and regulations at all companies through corporate procedures.

CONSOLIDATION WILL ENABLE CHANGEOVER TO AN OPTIMAL UNIFIED SYSTEM OF CORPORATE GOVERNANCE THROUGHOUT THE CONSOLIDATED ASSETS, SPREADING BEST PRACTICES TO ALL COMPANIES IN THE GROUP.

One of Aeroflot's main challenges to increase shareholder value through corporate governance at the Group level is to centralize management functions, procurement, capital expenses and technological innovations.

Consolidation of the new aviation assets is an important step towards building an efficient company – a national carrier based on JSC Aeroflot – with the highest standards

of corporate governance, which in turn will create the right conditions for greater liquidity of Aeroflot's securities and increase of shareholder value.



INFORMATION DISCLOSURE

Aeroflot strictly adheres to the requirements of Russian legislation on information disclosure, including the Federal Laws on Joint-Stock Companies and on the Securities Market, Statute on Information Disclosure (approved by Order № 11-46 of the Federal Service for Financial Markets on October 4, 2011), rules for market makers on the Russian securities market, recommendations of the Code of Corporate Conduct, the Statute on Corporate Information Policy, and other requirements and statutory acts.

AEROFLOT'S CORPORATE INFORMATION POLICY IS BASED ON THE FOLLOWING PRINCIPLES: CONSISTENCY, RAPID RESPONSE, OBJECTIVITY AND COMPLETENESS, PROPER MATCH BETWEEN TIME PERIODS REFERRED TO BY REPORTING, OBSERVANCE OF CONFIDENTIALITY AND PROPER CONTROL OVER THE USE OF INSIDER INFORMATION.

The Company ensures timely disclosure of information about its business results, material facts, information that could influence the share price, list of affiliated parties, and quarterly and annual reports.

Aeroflot devotes much attention to improving the efficiency of its relationships with shareholders and investors as a part of its work to improve information transparency and openness. Three briefings for the investment community were held in 2011 to present financial results according to international financial reporting standards. The briefings are highly popular among analysts from leading Russian and foreign investment companies and banks.

The Company held more than 40 individual and group meetings with investors in 2011. Company managers also take an active part in investment conferences and forums.

In December of the reporting year the Company approved a Statute on Access to Insider Information, designed in compliance with the law in order to ensure fair price formation for financial instruments, equality between investors and strengthening of investor confidence by prevention, identification and elimination of use of insider information and market manipulation. In order to comply with the Statute the Company maintains a list of Company insiders: the text of the Statute and the list of insiders can be viewed on Aeroflot's corporate website.

CHARTER CAPITAL

JSC Aeroflot Charter capital as of December 31, 2011 amounted to RUR 1,110,616,299, consisting of 1,110,616,299 common shares with par value of 1 ruble. The Company does not have preferred shares.

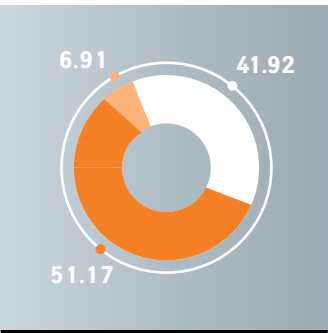
State registration numbers of Aeroflot common share issues are: 73-1p-5142 (dated June 22, 1995); and 1-02-00010-A (dated February 1, 1999). The issues were united by Decree № 04-168/p of the Federal Securities Commission, dated January 23, 2004, as a result of which the issues of Aeroflot common shares were given state registration number 1-01-00010-A, dated January 23, 2004.

In addition to shares outstanding, the Company has the right to issue a further 250 million common shares (authorized shares). No additional shares were issued in 2011.

The total number of shareholders of Aeroflot at the end of 2011 was 10,946 (of whom 30 legal entities and 10,946 individuals), compared with 11,092 on December 31, 2010 (of whom 29 legal entities and 11,063 individuals).

The register of shareholders of JSC Aeroflot is kept by CJSC Computershare Registrator (Licence № 10-000-1-00252). Details of the register holder are given in the "Contacts" section at the end of this Report.

STRUCTURE OF SHARE CAPITAL



- 51.17% Russian Federation
- 41.92% Legal entities
- 6.91% Individuals

LIST OF MAIN SHAREHOLDERS OF JSC AEROFLOT

STATUS	AS OF DECEMBER 31, 2010		AS OF DECEMBER 31, 2011		CHANGE OF STAKE IN SHARE CAPITAL, PERCENTAGE POINTS
	NUMBER OF SHARES	STAKE IN SHARE CAPITAL, %	NUMBER OF SHARES	STAKE IN SHARE CAPITAL, %	
OWNER					
LEGAL PERSONS of which*:					
	1,031,036,775	92.83	1,033,827,304	93.09	+0.26
RUSSIAN FEDERATION (THROUGH THE FEDERAL AGENCY FOR STATE PROPERTY MANAGEMENT)					
Owner	568,335,339	51.17	568,335,339	51,17	—
CJSC NATIONAL SETTLEMENT CENTER					
Nominee	217,975,810	19.63	166,261,161	14.97	-4.66
CJSC DEPOSITORY CLEARING COMPANY					
Nominee	98,923,221	8.91	127,448,041	11.48	+5.77
AEROFLOT-FINANCE LLC					
Owner	81,041,917	7.30	65,913,307	5.93	-1.36
RUSSIAN TECHNOLOGIES STATE CORPORATION FOR SUPPORT, DESIGN, PRODUCTION AND EXPORT OF HIGH-TECH INDUSTRIAL GOODS					
Owner	—	—	39,409,323	3.55	+3.55
CJSC ING BANK (EURASIA)					
Nominee	21,899,614	1.97	23,293,258	2.10	+0.13
DEUTSCHE BANK LLC					
Nominee	19,497,800	1.76	18,997,000	1.71	-0.05
CJSC CITIBANK					
Nominee	15,126,535	1.36	10,115,220	0.91	-0.45
J.P MORGAN BANK INTERNATIONAL LLC					
Nominee	6,071,298	0.55	8,871,168	0.80	-0.25
JSC AEROFLOT RUSSIAN-AIRLINES**					
Owner	—	—	4,472,711	0.40	+0.40
CJSC UNICREDIT BANK					
Nominee	627,765	0.056	614,050	0.055	-0.001
INDIVIDUALS					
	79,579,524	7.16	76,788,995	6.91	-0.25

* Holdings of legal entities not included in this table represent less than 0.5% of JSC Aeroflot Charter Capital

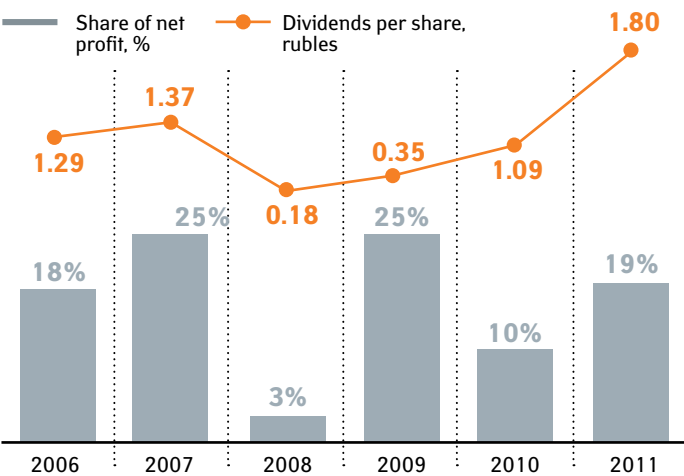
** The Company purchased 4,472,711 of its own shares in the period from September 15, 2011 to September 21, 2011. The obligation to buy the shares arose on the basis of Articles 75, 76 of the Federal Law on Joint-Stock Companies (№208, 26.12.1995) and in connection with approval by the General Meeting of Shareholders of Aeroflot on June 29, 2011 of an amended version of the Aeroflot Charter.

DIVIDEND
HISTORY

On June 29, 2011 the Annual General Meeting of Shareholders approved the decision to pay cash dividends of RUB 1.0851 (3.6 US cents at the average exchange rate in 2010) for results of the 2010 financial year. The payments were made between June 30 and August 28, 2011. Dividends paid on shares that were in Federal Government ownership in 2011 amounted to RUB 616,700,676.32. The Company has no dividend payments owing to the Federal Budget.

On June 25, 2012 the Annual General Meeting of Shareholders of JSC Aeroflot approved payment of RUB 1.8081 per share as dividends for 2011.

SHARE OF NET PROFIT PAID OUT AS DIVIDENDS
AND ACTUAL DIVIDEND AMOUNT



DIVIDEND PAYMENT ON AEROFLOT SHARES

DIVIDEND PERIOD	TOTAL ACCRUED DIVIDENDS, RUB	NUMBER OF SHARES AT CUTOFF DATE	DIVIDENDS PER SHARE, RUB
2006	1,429,363,176.81	1,110,616,299	1.287
2007	1,518,212,482.57	1,110,616,299	1.367
2008	199,910,243.16	1,110,616,299	0.1818
2009	388,382,542.36	1,110,616,299	0.3497
2010	1,205,129,746.04	1,110,616,299	1.0851
2011	2,000,018,000.00	1 106 143 588*	1,8081

* According to Paragraph 6 Article 76 of the Federal Law on Joint-Stock Companies (№208, 26.12.1995): shares purchased by the Company are transferred to its disposal. The abovementioned shares do not represent voting rights, are not calculated during vote count, dividends are not accrued on these shares. According to JSC Aeroflot shareholders instruction 4 472 711 shares were purchased in 2011

SECURITIES

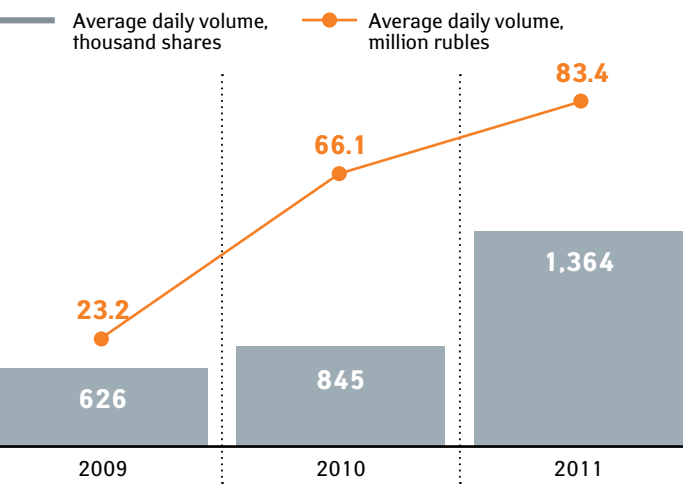
Aeroflot shares, depositary receipts and bonds are traded on the stock market. The Company's common shares and exchange bonds are traded on the Russian share market, including its organized segment (the unified MICEX-RTS exchange), and global depositary receipts issued on Aeroflot common shares are traded on foreign markets.

SHARES AND DEPOSITARY RECEIPTS:
GROWTH OF TRADING VOLUMES

Shares of Aeroflot are traded on the Russian OJSC MICEX-RTS stock exchange, where they are included in the A1 (highest) listing under the AFLT ticker and trade in the main section as well as in the Classica and Standard sections of the market. Aeroflot shares are included in the main Russian stock indexes: MICEX, MICEX MC (standard cap share indexes) and the RTSI and RTS2 ("second-tier" index).

There was further growth of Aeroflot shares trading volumes on the MICEX in 2011, when volumes rose by more than 50% in comparison with 2010, from a daily average of 845,000 to 1.364 million shares. The liquidity improvement shows increased interest from investors in Aeroflot shares, proving investment attractiveness of Aeroflot shares.

AVERAGE TRADING VOLUMES ON THE MICEX



Source: MICEX.

MAXIMUM AND MINIMUM MARKET PRICE PER SHARE

	2011	2010	2009	2008	2007
Maximum, rubles	81.80	84.86	52.92	108.33	92.68
Minimum, rubles	44.23	50.96	20.13	27.38	58.31

Source: MICEX.

The Russian stock market declined last year following a strong growth surge from the end of 2008, which reached its high point in spring 2011. The MICEX Index grew by nearly four times from the end of 2008 until spring 2011 (from 493 to 1865 points). However, the Index lost 18% in the course of 2011.

The transport sector was particularly vulnerable to investor fears, since it was directly affected by negative events last year, which included civil strife in North African countries (undermining tourist flows at high season), higher prices for fuel, natural and industrial disasters in the Asia-Pacific region, and escalation of debt problems in Europe and the USA, which added to fears of a global recession.

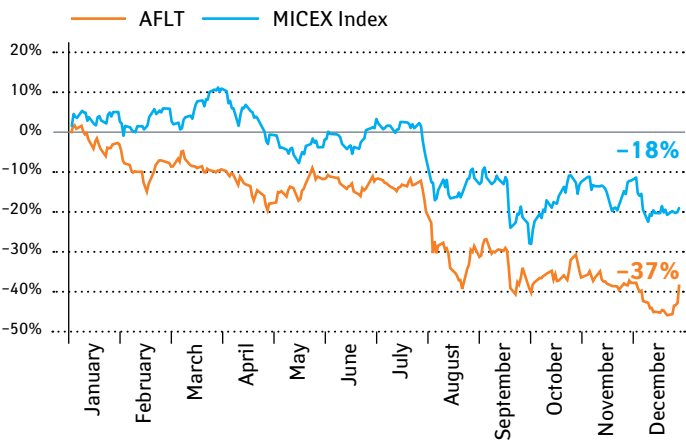
Aeroflot market capitalization as of December 31, 2011 was RUB 55.85 billion (USD 1.74 million), which is 36.4% less than on December 30, 2010 (the decline in USD terms was 39.7%). The Aeroflot share price lost 37% in the reporting

year, following international trends, but the price decline for Aeroflot shares was less severe than for shares of other leading carriers in the Association of European Airlines.

Aeroflot shares are traded outside Russia via global depository receipts (GDRs) at the over-the-counter section of the Frankfurt Stock Exchange. One GDR represents 100 common shares, Deutsche Bank Trust Company Americas acts as depository bank and LLC Deutsche Bank is the custodian. A total of 18,997,000 shares were converted into GDRs as of December 31, 2011, representing 1.71% of Charter Capital.

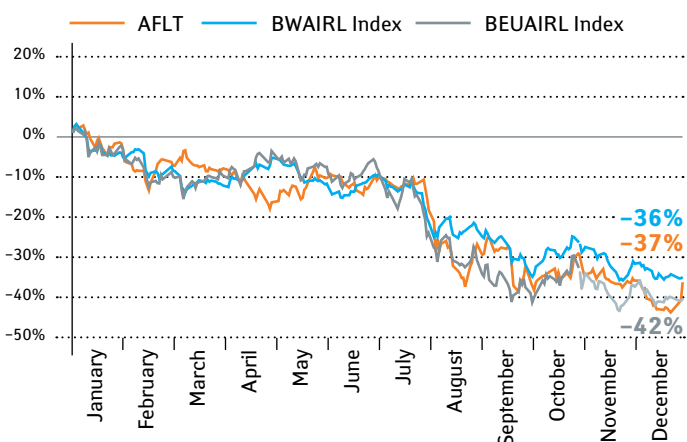
The Aeroflot Board of Directors decided in December 2011 to change the number of shares per GDR ratio to 5:1 for the purpose of higher GDR liquidity (this will be done in 2012), and also to implement a programme of American depository receipts (ADRs) in order to simplify investments in Aeroflot for American investors.

AEROFLOT SHARE PRICE AND THE MICEX INDEX
IN 2011



Source: MICEX.

AEROFLOT SHARE PRICE AND THE BLOOMBERG
AIRLINE INDEX IN 2011



Source: Bloomberg.

AEROFLOT GDR DETAILS

PROGRAMME TYPE	SPONSORED LEVEL-1 GLOBAL DEPOSITORY RECEIPTS (GDRS) UNDER REGULATION S AND RULE 144A
Ratio (shares: GDR)	100 : 1
Ticker	AERZF, AERAY
ISIN	US0077712075, US0077711085

BONDS

Exchange bonds of JSC Aeroflot are traded on the MICEX-RTS Exchange, where they are included in the A1 (highest) List, and the bonds are also included in the Lombard List of the Central Bank of Russia (a list of securities which are acceptable as collateral for direct repo transactions). Coupons on Aeroflot's exchange bonds were paid in full and on time in 2011, on April 11 and October 10.

The bonds were placed in 2010 in order to refinance a loan taken for repurchase of the Company's own shares, which were in turn exchanged for the shares of six airlines belonging to State Corporation Russian Technologies.

Aeroflot further optimized its borrowing costs by carrying out swap agreements (exchanges of foreign currency payments) with banks. The Company converted its liabilities on the issued bonds into payment liabilities in euros. Under this agreement Aeroflot will receive ruble sums from the banks for payment of semi-annual coupons in return for a commitment by Aeroflot to pay the banks respective sums in euros (the total amount of incoming payments to the Company in euros exceeds the Company's costs in that currency). These transactions enabled Aeroflot to achieve an unprecedentedly low effective interest rate in euros, amounting to 3.89%.

In March 2011 the international rating agency, Fitch Ratings, confirmed the ratings which it assigned to JSC Aeroflot a year earlier, as follows:

- The long-term issuer rating in foreign currency was confirmed at a level of BB+, with Stable outlook.
- The long-term issuer rating in the national currency was confirmed at a level of BB+, with Stable outlook.
- The national long-term rating was confirmed at a level of AA(rus), with Stable outlook.

RUBLE BONDS OF JSC AEROFLOT

TYPE	FULL NAME	NUMBER OF BONDS ISSUED	NOMINAL VALUE	COUPON, %	REDEMPTION DATE	PUT OFFER	FITCH CREDIT RATING
Exchange bonds	Aeroflot BO-01	6,000,000	1,000	7.75	2013-04-08	—	BB+
Exchange bonds	Aeroflot BO-02	6,000,000	1,000	7.75	2013-04-08	—	BB+

RAPID DEVELOPMENT

46.1

PASSENGER TURNOVER OF AEROFLOT
GROUP IN 2011 WAS 46.1 BILLION
PASSENGER-KILOMETERS, WHICH IS
18% MORE THAN IN 2010

Born to fly



GODWIT

There is a recorded case of this bird
making a non-stop flight of 11,700
kilometers in a period of nine days.

6

FINANCIAL REPORT

6.1	Statement of Management's Responsibilities for the Preparation and Approval of the Consolidated Financial Statements as at and for the year ended 31 December 2011	117
6.2	Letter from the Chief Financial Officer	118
6.3	Independent Auditors' Report	121
6.4	Overview of financial results	122
6.5	Consolidated Financial Statements	127

6.1

Statement of Management's Responsibilities for the Preparation and Approval of the Consolidated Financial Statements as at and for the year ended 31 December 2011



STATEMENT OF MANAGEMENT'S RESPONSIBILITIES FOR THE PREPARATION AND APPROVAL OF THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS AS AT AND FOR THE YEAR ENDED 31 DECEMBER 2011

The following statement, which should be read in conjunction with the independent auditors' responsibilities stated in the independent auditors' report set out on pages 2 and 3, is made with a view to distinguishing the respective responsibilities of management and those of the independent auditors in relation to the consolidated financial statements of Open Joint-Stock Company Aeroflot – Russian Airlines and its subsidiaries (the "Group").

Management is responsible for the preparation of consolidated financial statements that present fairly the consolidated financial position of the Group as at 31 December 2011, and the consolidated results of its operations, cash flows and changes in equity for the year then ended, in compliance with International Financial Reporting Standards ("IFRS").

In preparing the consolidated financial statements, management is responsible for:

- Selecting suitable accounting principles and applying them consistently.
- Making judgments and estimates that are reasonable and prudent.
- Stating whether IFRS have been complied with, subject to any material departures being disclosed and explained in the consolidated financial statements, and
- Preparing the consolidated financial statements on a going concern basis, unless it is inappropriate to presume that the Group will continue in business for the foreseeable future.

Management is also responsible for:

- Designing, implementing and maintaining an effective system of internal controls, throughout the Group.
- Maintaining proper accounting records that disclose, with reasonable accuracy at any time, the financial position of the Group, and which enable them to ensure that the consolidated financial statements of the Group comply with IFRS.
- Maintaining statutory accounting records in compliance with local legislation and accounting standards in the respective jurisdictions in which the Group operates.
- Taking such steps as are reasonably available to them to safeguard the assets of the Group, and
- Preventing and detecting fraud and other irregularities.

The consolidated financial statements as at and for the year ended 31 December 2011 were approved on 14 May 2012 by:

Vitaly Saveliev
Chief Executive Officer

Shamil Kurmashov
Chief Financial Officer

LETTER FROM THE CHIEF FINANCIAL OFFICER

The main financial tasks facing Aeroflot management last year were expansion of Company business, adaptation to increased volatility of fuel prices, integration of new airline assets, and reacting to the financial crisis in countries of the European Union.

Aeroflot rose to the financial tasks of 2011, achieving strong financial results while substantially expanding its core operations (by more than 20%) and consolidating airline assets, which the Company inherited in various states of financial health from the State Corporation Russian Technologies.

Revenue grew substantially in the reporting year

Revenue of Aeroflot Group according to IFRS standards in 2011 was USD 5,377.9 million, which is USD 1,058.6 million (24.5%) more than in 2010. Revenue growth was driven by major expansion of Company operations: strong demand for Aeroflot Group services led to increase of passenger turnover in the reporting period by 17.8%, compared with 13.4% overall growth of passenger turnover in the Russian airline sector.

Aeroflot was profitable in 2011

Aeroflot Group achieved USD 388.3 million operating profit in 2011 in spite of higher prices for aviation fuel and growth of operating costs due to a higher level of operations. Profit before tax reached USD 585.3 million and net profit was at a level of USD 491.3 million

Aeroflot continued its work to keep tight control over costs and to prevent unfavorable external factors having negative impact on costs.

Effective control over costs is an important part of the Company's ambitious business strategy. At the end of 2010 Aeroflot entered into a three-year contract, which protects the Company from growth of fuel prices above a specified level. The contract did not require any up-front payments by Aeroflot or any payments in the course of 2011, and its effect will be to protect the Company to a large extent from growth of aviation fuel prices in 2012 and 2013.

In 2010 Aeroflot optimized its interest payments by converting its ruble liabilities (USD 393.7 million at the exchange rate on 31.12.2010) into payment liabilities in euros through transactions with banks for exchange (swap) of currency payments over a period of three years. This transaction saved Aeroflot more than USD 14 million on payments for bond servicing in 2011 alone, and savings since the agreement was made amount to USD 26 million

In 2011 Aeroflot also entered into a contract to convert floating interest rates on its finance lease portfolio into fixed rates. This will enable Aeroflot to protect itself from growth of LIBOR floating rates, as interest rates on aircraft lease have been locked at the levels that were applied when LIBOR was at a historical low.

A number of assets were sold in 2011 as part of the programme for optimization of Aeroflot Group structure, including stakes in charter capital and shares of OJSC Moscow Insurance Company, CJSC Nordavia, CJSC DATE and CJSC Sheremetyevo Refueling Complex.

Investments in development

Aeroflot Group continued to invest in its development during 2011. Use of cash flow for acquisition of tangible and intangible assets amounted to USD 128.2 million in the reporting period.

Pursuing its strategic objectives, Aeroflot Group invested in expansion of its aircraft fleet, introduction of new technologies, and innovative solutions for passenger service and improvement of management. The (unprecedented in Russia) consolidation of new airline assets by the Group, which successfully began in 2011, involves investments in modernization of the aircraft fleet and improvement of service standards at the acquired companies. The results will be a major increase of Aeroflot's market share and faster growth of operating and financial results thanks to a large expansion of business scale and synergy effects.

Levels of debt remained comfortable

The Company kept its debt in 2011 at a level, which ensures efficient financial management. Debt of Aeroflot Group grew slightly to USD 2,297 million in 2011 and Debt/EBITDA ratio was 3.6. Increase of accounts payable by USD 344.2 million was due to growth of short-term debt consisting of advances received, settlements with suppliers, contractors and other creditors. Increase of receivables and advances paid by USD 740.4 million was due to advance payments made to Boeing Company and Airbus S.A.S. for aircraft deliveries (scheduled for 2013-2016) and was also caused by increase of counterparties' liabilities related to growth of sales volumes.

Fitch confirmed Aeroflot's credit rating

The international rating agency Fitch confirmed its rating for JSC Aeroflot for the third time at a level of BB+ with stable outlook. Confirmation of the rating and forecast show the confidence of Fitch analysts regarding financial sustainability

of Aeroflot and are an acknowledgement of efficient strategy implementation by Company management.

The Company is working to increase its appeal to investors

Instability on world markets put pressure on the shares of companies in various sectors during 2011, including air transportation. Share prices of leading international carriers fell by 40-70% in the course of the year. Following the international trend, shares of Aeroflot lost 36.4% in ruble equivalent, which is still better than overall performance of aviation sector shares. Market capitalization of JSC Aeroflot as of December 31, 2011 was USD 1.74 billion.

The Board of Directors decided in December 2011 to change the number of shares per Global Depositary Receipt (GDR) ratio to 5:1 (the change is to be carried out in 2012). It was also decided to launch a programme of American depositary receipts (ADRs), in order to simplify acquisition of Aeroflot securities by American investors.

Exchange bonds of JSC Aeroflot are traded on the MICEX-RTS exchange, where they are included in the superior A1 list, and are also included on the Central Bank's Lombard list of securities that are acceptable as collateral for direct repo operations. Coupons on Aeroflot's exchange bonds were paid in full and on time in the reporting year (on April 11 and October 10, 2011).

Aeroflot is the largest tax payer among Russian carriers

Aeroflot won the "Taxpayer of the Year" nomination at Russia's Financial-Economic Olympus awards in 2011. JSC Aeroflot is the biggest taxpayer among Russian carriers: in 2011 the Company paid more than USD 200 million in taxes to the Russian budget, while total tax receipts to the Russian budget from all of the country's carriers were USD 432 million. Therefore Aeroflot provides a substantial part of

all tax revenues to the consolidated Russian budget from the Russian aviation sector.

Aeroflot is ready to implement an ambitious development strategy

Aeroflot's ambitious development strategy up to 2025, which was approved by the Board of Directors last year, sets challenging targets for the Company's financial units with respect to funding of the planned growth and aims to make Aeroflot one of the 20 biggest carriers in the world by passenger turnover and revenue.

Success in achieving the objective will depend not only on skilled and efficient financial management, but also on utilization of the broad range of financial instruments, which are available on securities markets today.

Further expansion of the Company's aircraft fleet, creation of regional hubs, intensive use of the latest technologies, standardization of services and their improvement at all Group companies will require implementation of the biggest investment programme in the Russian aviation sector.

I believe that we are ready for these challenges. High standards of management, well-adjusted procedures, and control and coordination in the financial sphere mean that Aeroflot managers can look into the future with confidence.



Shamil Kurmashov
Chief Financial Officer

INDEPENDENT AUDITORS' REPORT



ZAO KPMG
10 Presnenskaya Naberezhnaya
Moscow, Russia 123317

Telephone +7 (495) 937 4477
Fax +7 (495) 937 4400/99
Internet www.kpmg.ru

To the Board of Directors of Open Joint Stock Company Aeroflot – Russian Airlines

We have audited the accompanying consolidated financial statements of Open Joint Stock Company Aeroflot – Russian Airlines (the "Company") and its subsidiaries (the "Group"), which comprise the consolidated statement of financial position as at 31 December 2011, and the consolidated statements of income, comprehensive income, changes in equity and cash flows for the year then ended, and notes, comprising a summary of significant accounting policies and other explanatory information.

Management's Responsibility for the Consolidated Financial Statements

Management is responsible for the preparation and fair presentation of these consolidated financial statements in accordance with International Financial Reporting Standards, and for such internal control as management determines is necessary to enable the preparation of consolidated financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

Auditors' Responsibility

Our responsibility is to express an opinion on these consolidated financial statements based on our audit. We conducted our audit in accordance with International Standards on Auditing. Those standards require that we comply with ethical requirements and plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the consolidated financial statements are free from material misstatement.

An audit involves performing procedures to obtain audit evidence about the amounts and disclosures in the consolidated financial statements. The procedures selected

depend on the auditor's judgment, including the assessment of the risks of material misstatement of the consolidated financial statements, whether due to fraud or error. In making those risk assessments, the auditor considers internal control relevant to the entity's preparation and fair presentation of the consolidated financial statements in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the entity's internal control. An audit also includes evaluating the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates made by management, as well as evaluating the overall presentation of the consolidated financial statements.

We believe that the audit evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our audit opinion.

Opinion

In our opinion, the consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the consolidated financial position of the Group as at 31 December 2011, and its consolidated financial performance and its consolidated cash flows for the year then ended in accordance with International Financial Reporting Standards.

ZAO KPMG

ZAO KPMG
14 May 2012

OVERVIEW
OF FINANCIAL RESULTS

Growth of revenue reflects substantial growth of demand for air travel in 2011 and growth of carrying on flights of Aeroflot Group.

Net profit of Aeroflot Group in 2011 was USD 491.3 million, which is nearly twice as much as in 2010. Growth of net profit reflects efficiency of Group business and the sale of stakes in affiliates and subsidiaries. EBITDA margin declined by 4p.p to 12% as a result of increase in jet fuel prices by 34% in 2011 for the group as a whole. However, the EBITDA result compares favourably with that of other airlines.

USD MILLIONS	2011	2010	CHANGE, %
Revenue	5,377.9	4,319.3	25
Operating costs	4,989.6	3,838.2	30
Operating profit	388.3	481.1	-19
Profit before tax	585.3	353.5	66
Tax	94.0	100.3	- 6
Non-controlling interest	33.3	25.2	32
Net profit	491.3	253.2	94
EBITDA	646	709	- 9
EBITDA margin, %	12	16	- 4 p.p.
EBITDAR	1024	1047	- 2
EBITDAR margin, %	19	24	- 5 p.p.
Net debt/EBITDA ratio	2.9	2.1	38

REVENUE

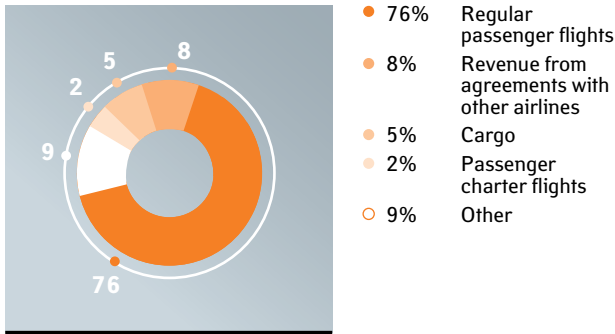
Revenue from passenger carrying accounted for 78% of total Group revenue in 2011. Shares of income under agreements with other airlines brought 8% of revenue and 5% came from cargo.

Revenue from passenger carrying amounted to USD 4,188 million in 2011, which is 23% more than in 2010. The Group carried a record number of 16 million passengers in 2011.

Revenue from cargo carrying was USD 277.7 million, which is slightly less than in 2010 (-3%). The results reflects overall market decline in volumes of air freight due to lower exports from South-East Asia, particularly from China, which is Aeroflot's principal cargo market.

Revenue from agreements with other airlines was USD 445.6 million, which is 10% more than in 2010.

AEROFLOT GROUP REVENUE BREAKDOWN



USD MILLIONS	2011	2010	CHANGE, %
Regular passenger flights	4,109.9	3,330.7	23
Cargo	277.7	285.6	-3
Passenger charter flights	78.1	83.7	-7
Revenue from agreements with other airlines	445.6	404.3	10
Other revenue	466.6	215.0	117
Total	5,377.9	4,319.3	25

OPERATING COSTS

The three largest operating costs items are:

- Aircraft fuel (30% of total operating costs).
- Staff costs (17%).
- Aircraft and traffic servicing (15%).

Group operating costs in 2011 were USD 4,989.6 million, which is 30% more than in 2010. The growth was mainly due to increase of carrying volumes in 2011, and also reflects increase of prices for aircraft fuel by 34%.

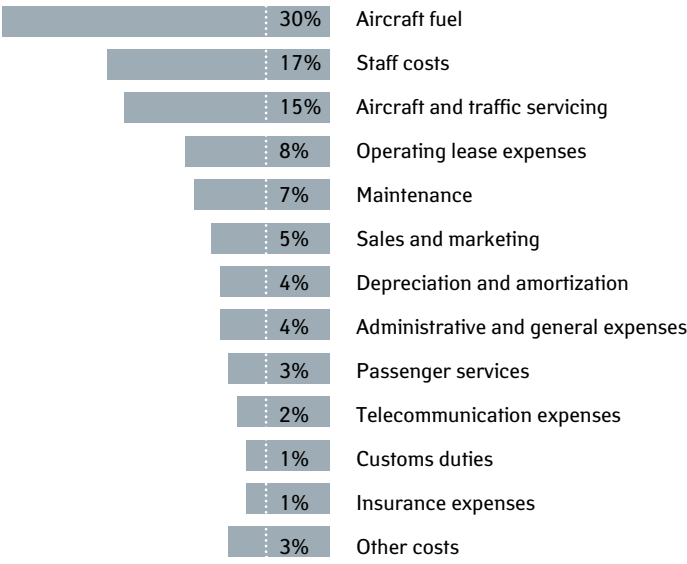
Increase of headcount at JSC Aeroflot in 2011 was mainly due to increase in numbers of flying crew and employees working at airport sub-divisions. Increase of headcount at Aeroflot Group was due to consolidation by the Group of Vladivostok Air, SAT Airlines, ORENAIR and Rossiya airlines. Labor productivity improved in 2011 at both JSC Aeroflot and Aeroflot Group. Revenue per full-time employee rose by 14% to USD 261,000.

MAIN COSTS ITEMS

Customs payments on imported aircraft were 17.2% lower y-o-y in 2011 thanks to elimination of customs duties on some types of aircraft used by Aeroflot Group.

Substantial increase of SG&A expenses was due to higher spending on software maintenance and support, and also on consulting and legal services.

AEROFLOT GROUP OPERATING COSTS BREAKDOWN



USD MILLIONS	2011	2010	CHANGE, %
Aircraft fuel	1,472.2	943.0	56.1
Staff costs	870.1	686.5	26.7
Aircraft and traffic servicing	753.8	585.0	28.9
Maintenance	336.5	294.7	14.2
Sales and marketing	236.0	198.7	18.8
Operating lease expenses	378.4	337.7	12.1
Depreciation and amortization	221.1	184.3	20.0
Administrative and general expenses	210.5	150.5	39.9
Passenger services	174.1	146.7	18.7
Communication expenses	122.4	91.6	33.6
Customs duties	36.2	43.7	-17.2
Insurance expenses	29.7	25.3	17.4
Other (income)/expenses	148.6	150.5	-1.1
Total operating costs	4,989.6	3,838.2	30.0

EBITDA

Group EBITDA declined by 9% y-o-y to USD 646 million. EBITDA margin of the Group decreased from 16% in 2010 to 12% in 2011 due to rapid growth of fuel prices in 2011.

FINANCE INCOME AND EXPENSES

Financial income of the Group rose by more than 20 times to USD 440.3 million. The growth was mainly due to sales of investments in subsidiaries and affiliates.

FINANCE INCOME	2011	2010	CHANGE, %
Interest income on bank deposits	14.8	14.2	4
Net gain from disposal of investments	424.0	6.6	6
Gain on hedging instruments	1.5	0.0	100
Finance income	440.3	20.8	2

FINANCE COSTS	2011	2010	CHANGE, %
Interest expenses in discounting of customs duties	0.7	12.9	-95
Interest expenses on short and long-term borrowings	114.0	115.2	-1
Net foreign exchange loss	113.8	19.7	478
Interest expenses under financial lease agreements	15.7	11.7	34
Finance costs	244.2	159.5	53

NET PROFIT

Net profit of the Group rose by 94% in 2011 to USD 491.3 million.

SUBSTANTIAL GROWTH OF NET PROFIT REFLECTS EFFICIENCY OF GROUP BUSINESS AND SALE OF INVESTMENTS IN SUBSIDIARIES AND AFFILIATES.

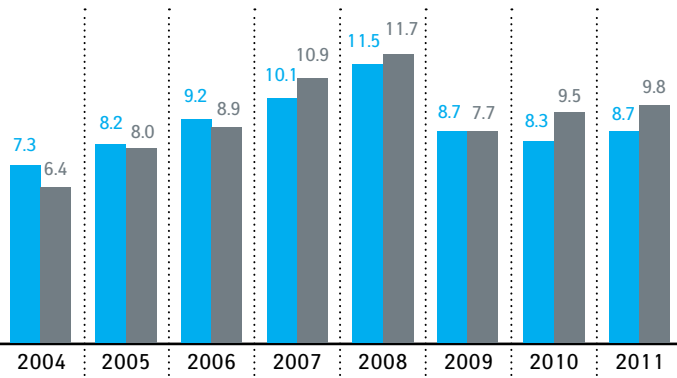
Basic earnings per share in the reporting year were USD 0.519 compared with USD 0.27 in 2010

YIELDS

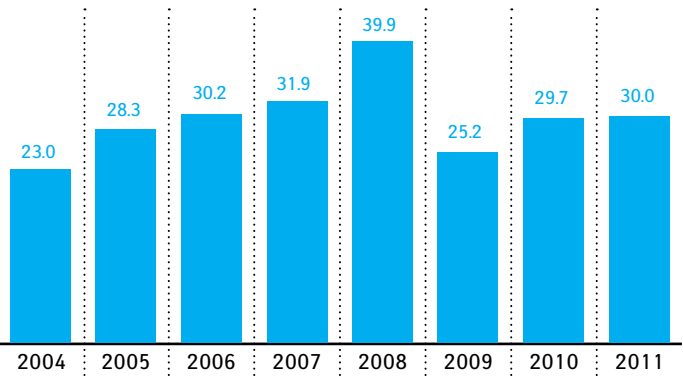
Yields on both domestic and international routes increased in 2011.

PASSENGER YIELDS, US CENTS/RPK

Scheduled and charter international flights
Scheduled domestic flights



CARGO YIELD, US CENTS/TKM



DEBT PROFILE

Total debt of the Group increased by 7% in 2011. Short-term loans include Gazprombank, Sberbank, BFA Bank, Petrokommerz Bank, Far East Bank, Transkreditbank, Iturup Bank loans and bonds. The total amount of short-term debt as of December 31, 2011 was USD 378.2 million, of which USD 40.9 million were denominated in USD. The remaining part was denominated in rubles, except for USD 1.5 million in other currencies. Loans were mainly for working capital financing and were provided at both fixed and floating rates.

Substantial reduction of credit and loan liabilities was due to deconsolidation of OJSC Terminal in the fourth quarter of 2011. Growth of finance lease liabilities was due to consolidation from November 15, 2011 of the liabilities of Vladivostok Air, SAT Airlines, ORENAIR and Rossiya airlines

Reduction of customs liabilities was due to elimination of customs duties on certain types of aircraft in Aeroflot Group fleet.

The Group's long-term loans as of December 31, 2011 were USD 388.3 million, including a bond issue in the amount of USD 372.7 million.

Interest payments on short-term and long-term credits and loans in 2011 were USD 114.0 million. Interest expenses under finance lease arrangements in the reporting year were USD 15.7 million.

USD MILLIONS	2011	2010	CHANGE, %
Loans and credits	767	1,313	- 42
Financial leasing	1,500	734	104
Pension liabilities	12	14	- 14
Customs duties	18	91	- 80
Total debt	2,297	2,152	7
Cash and short-term investments	414	666	- 38
Total net debt	1,883	1,486	27

AVERAGE INTEREST RATE

	CONTRACT RATE	EFFECTIVE RATE
Non-operating liabilities:		
Loans in USD	4.5%	4.5%
Loans in RUR	10.5%	10.5%
Bonds outstanding	7.8%	8.0%
Finance lease liabilities	3.6%	3.6%
Customs duties	0%	9.8%

LIQUIDITY

The Group has maintained strong liquidity. Cash and short-term investments totalled USD 414.1 million at the end of 2011 (decrease by 38% in comparison with 2010). Operating cash flow was USD 374.3 million (USD 739.3 million in 2010). Net debt/EBITDA was 2.9 (2.1 in 2010). The current ratio was 1.0.

DIVIDENDS

On May 22, 2012 the Board of Directors decided to recommend the Annual General Meeting of Shareholders to approve dividends of RUR 1.8081 per common share. The total amount allocated for dividends for 2011 was therefore about USD 59.6 million at the exchange rate on the date of dividend announcement. The Annual General Meeting on June 25, 2012 approved the proposed level of dividends for 2011.

CAPITAL EXPENDITURES

Capital expenditures in 2011 were USD 390.9 million. Most of the sum reflects delivery to Aeroflot of three Airbus A-330 aircraft under finance lease terms. Balance sheet value of the aircraft is USD 292.8 million.

USD MILLIONS	2011	2010
Construction in progress	54.7	40.2
Leasing and modernization of aircraft	318.4	139.7
Acquisition of vehicles and equipment	15.3	27.4
Acquisition of and repairs to buildings and facilities	2.5	26.0
Total	390.9	233.3

CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

CONSOLIDATED STATEMENT OF INCOME FOR THE YEAR ENDED 31 DECEMBER 2011

(ALL AMOUNTS IN MILLIONS OF US DOLLARS)

	NOTE	2011	2010
Traffic revenue	5	4,465.7	3,700.0
Other revenue	6	912.2	619.3
Revenue		5,377.9	4,319.3
Operating costs	7	(4,006.4)	(2,949.1)
Staff costs	8	(870.1)	(686.5)
Depreciation and amortisation	21, 22	(221.1)	(184.3)
Other income/(expenses), net	9	108.0	(18.3)
Operating costs		(4,989.6)	(3,838.2)
Operating profit		388.3	481.1
Finance income	10	440.3	20.8
Finance costs	10	(244.2)	(159.5)
Share of results of equity accounted investments	17	0.9	11.1
Profit before income tax		585.3	353.5
Income tax	11	(94.0)	(100.3)
Profit for the year		491.3	253.2
Attributable to:			
Shareholders of the Company		524.6	278.4
Non-controlling interest		(33.3)	(25.2)
		491.3	253.2
Basic earnings per share (US cents)		51.9	27.0
Diluted earnings per share (US cents)		51.0	27.0
Weighted average number of shares outstanding (millions)		1,010.7	1,029.6



Vitaly Saveliev
Chief Executive Officer



Shamil Kurmashov
Chief Financial Officer

The consolidated statement of income should be read in conjunction with the notes to, and forming part of, the consolidated financial statements set out on pages 133 to 173.

CONSOLIDATED STATEMENT OF COMPREHENSIVE INCOME FOR THE YEAR ENDED 31 DECEMBER 2011 (ALL AMOUNTS IN MILLIONS OF US DOLLARS)

	NOTE	2011	2010
Profit for the year		491.3	253.2
Other comprehensive income:			
Net change in fair value of available-for-sale financial assets transferred to profit and loss		(0.3)	(8.1)
Deferred tax related to the net change in fair value of available-for-sale financial assets transferred to profit and loss	11	—	1.7
Exchange differences on translating to presentation currency		(108.3)	(10.7)
Loss on hedge instrument	23	(6.3)	(6.7)
Deferred tax related to the loss on hedge instrument	11	3.8	2.4
Other comprehensive income for the year		(111.1)	(21.4)
Total comprehensive income for the year		380.2	231.8
Total comprehensive income attributable to:			
Shareholders of the Company		403.5	257.6
Non-controlling interest		(23.3)	(25.8)

CONSOLIDATED STATEMENT OF FINANCIAL POSITION AS AT 31 DECEMBER 2011 (ALL AMOUNTS IN MILLIONS OF US DOLLARS)

	NOTE	2011	2010
ASSETS			
Current assets			
Cash and cash equivalents	12	393.1	660.4
Short-term investments	13	21.0	5.4
Accounts receivable and prepayments	14	1,467.4	924.0
Aircraft lease deposits		2.7	0.4
Expendable spare parts and inventories	15	118.3	87.1
Assets of disposal group classified as held for sale		—	71.5
		2,002.5	1,748.8
Non-current assets			
Equity accounted investments	17	7.3	27.6
Long-term investments	18	191.2	3.7
Aircraft lease deposits		29.1	1.8
Deferred tax assets	11	140.1	32.3
Other non-current assets	19	205.9	240.7
Prepayments for aircraft	20	432.9	235.9
Property, plant and equipment	21	1,970.2	2,188.0
Derivative instrument		1.3	—
Intangible assets	22	100.3	40.6
Goodwill	16	255.1	6.5
		3,333.4	2,777.1
TOTAL ASSETS		5,335.9	4,525.9

The consolidated statement of income should be read in conjunction with the notes to, and forming part of, the consolidated financial statements set out on pages 133 to 173.

CONSOLIDATED STATEMENT OF FINANCIAL POSITION AS AT 31 DECEMBER 2011 (ALL AMOUNTS IN MILLIONS OF US DOLLARS)

	NOTE	2011	2010
LIABILITIES AND EQUITY			
Current liabilities			
Accounts payable and accrued liabilities	24	1,052.7	708.5
Unearned transportation revenue	25	371.4	225.9
Deferred revenue related to frequent flyer programme, current	26	8.1	8.0
Provisions	27	2.5	10.0
Short-term borrowings	29	378.2	62.4
Finance lease liabilities	28	202.8	103.8
Liabilities associated with assets of a disposal group classified as held for sale		—	112.6
		2,015.7	1,231.2
Non-current liabilities			
Long-term borrowings	30	388.3	1,250.8
Finance lease liabilities	28	1,296.7	630.1
Provisions	27	6.1	5.2
Deferred tax liabilities	11	41.2	54.0
Deferred revenue related to frequent flyer programme, non-current	26	32.5	31.3
Derivative instruments	23	30.8	11.8
Other non-current liabilities	31	120.4	156.6
		1,916.0	2,139.8
Equity			
Share capital	32	51.6	51.6
Treasury stock	32	(131.7)	(107.1)
Accumulated gain on disposal of treasury shares		48.3	28.0
Investment revaluation reserve		(0.3)	—
Cumulative translation reserve		(274.1)	(155.8)
Hedge reserve	23	(6.8)	(4.3)
Share based payment reserve	36	10.7	12.7
Retained earnings		1,790.7	1,302.5
Equity attributable to shareholders of the Company		1,488.4	1,127.6
Non-controlling interest		(84.2)	27.3
Total equity		1,404.2	1,154.9
TOTAL LIABILITIES AND EQUITY		5,335.9	4,525.9

The consolidated statement of income should be read in conjunction with the notes to, and forming part of, the consolidated financial statements set out on pages 133 to 173.

CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS FOR THE YEAR ENDED 31 DECEMBER 2011

(ALL AMOUNTS IN MILLIONS OF US DOLLARS)

	NOTE	2011	2010
Cash flows from operating activities:			
Profit before income tax		585.3	353.5
<i>Adjustments to reconcile profit before taxation to net cash provided by operating activities:</i>			
Depreciation and amortisation	21, 22	221.1	184.3
Change in impairment allowance for bad and doubtful debts	14	23.1	13.0
Non-cash operations, related to assets held for sale		19.1	—
Accounts receivable write off	9	5.0	7.5
Impairment allowance for obsolete inventory		1.8	(3.2)
Impairment of property, plant and equipment	21	(2.8)	(0.8)
Net change in fair value of hedge instruments	10	(1.5)	—
Loss on disposal of property, plant and equipment		15.2	6.7
Accounts payable write off	9	(5.2)	(0.3)
Share of results in equity accounted investments	17	(0.9)	(11.1)
Gain on disposal of investments	10	(424.0)	(6.6)
Change in provisions	27	(8.2)	12.9
Loss on disposal of assets held for sale	9	—	16.8
Interest expense	10	130.4	139.8
Unrealised foreign exchange loss	10	113.8	19.7
VAT recovery	9	(55.1)	—
VAT write off	9	4.4	63.3
Custom duty recovery	9	(38.9)	—
Other non-cash income		(1.5)	(4.7)
Share based payment reserve	36	4.9	12.7
Operating profit before working capital changes		586.0	803.5
Change in accounts receivable and prepayments and other non-current assets		(209.2)	(10.1)
Change in expendable spare parts and inventories		(13.3)	(5.7)
Change in accounts payable and accrued liabilities		136.1	(28.9)
		499.6	758.8
Income tax paid		(125.7)	(20.1)
Income tax received		0.4	0.6
Net cash flows from operating activities		374.3	739.3

The consolidated statement of income should be read in conjunction with the notes to, and forming part of, the consolidated financial statements set out on pages 133 to 173.

CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS FOR THE YEAR ENDED 31 DECEMBER 2011

(ALL AMOUNTS IN MILLIONS OF US DOLLARS)

	NOTE	2011	2010
Cash flows from investing activities:			
Proceeds from sale of investments		14.0	36.5
Proceeds from sale of property, plant and equipment		6.8	10.7
Proceeds from sale of equity accounted investments		78.9	—
Dividends received		1.0	3.7
Purchases of investments		(17.8)	(28.9)
Proceeds from sale/purchase of subsidiary company, net		89.1	(12.9)
Lease prepayments, net		(478.0)	(85.3)
Purchases of property, plant and equipment and intangible assets		(128.2)	(117.3)
Net cash flows used in investing activities		(434.2)	(193.5)
Cash flows from financing activities:			
Proceeds from borrowings		530.5	1,105.3
Sale of treasury stock		17.0	0.4
Purchases of treasury stock		(102.9)	(93.7)
Repayment of borrowing		(389.6)	(738.7)
Repayment of the principal element of finance lease liabilities		(122.6)	(113.4)
Interest paid		(100.4)	(135.6)
Dividends paid		(35.5)	(15.6)
Derivative instruments		14.3	5.2
Net cash flows (used in)/from financing activities		(189.2)	13.9
Effect of exchange rate fluctuations		(18.2)	(7.0)
Net (decrease)/increase in cash and cash equivalents		(267.3)	552.7
Cash and cash equivalents at the beginning of the year		660.4	121.1
Cash and cash equivalents at the end of the year	12	393.1	673.8*
Supplemental cash flow information:			
Interest received	10	14.8	14.2
Non-cash investing and financing activities:			
Property, plant and equipment acquired under finance leases		292.8	138.1

* Includes USD 13.4 million related to assets classified as held for sale.

The consolidated statement of income should be read in conjunction with the notes to, and forming part of, the consolidated financial statements set out on pages 133 to 173.

CONSOLIDATED STATEMENT OF CHANGES IN EQUITY FOR THE YEAR ENDED 31 DECEMBER 2011

(ALL AMOUNTS IN MILLIONS OF US DOLLARS)

	SHARE CAPITAL	TREASURY STOCK	INVEST- MENT REVALUA- TION RESERVE	CUMULA- TIVE TRANSLA- TION RESERVE	HEDGE RESERVE	SHARE BASED PAYMENT RESERVE	RETAINED EARNINGS	ATTRIBU- TABLE TO SHARE- HOLDERS OF THE COMPANY	NON- CONTROL- LING INTEREST	TOTAL
1 January 2010	51.6	13.3	6.4	(145.7)	—	—	1,037.0	962.6	43.2	1,005.8
Profit for the year	—	—	—	—	—	—	278.4	278.4	(25.2)	253.2
Foreign currency translation for the year	—	—	—	(10.1)	—	—	—	(10.1)	(0.6)	(10.7)
Loss on investments available-for-sale	—	—	(6.4)	—	—	—	—	(6.4)	—	(6.4)
Loss on hedging instrument	—	—	—	—	(4.3)	—	—	(4.3)	—	(4.3)
Total comprehensive income								257.6	(25.8)	231.8
Acquisition of subsidiary	—	—	—	—	—	—	—	—	9.9	9.9
Share based compensation	—	—	—	—	—	12.7	—	12.7	—	12.7
Gain on disposal of treasury stock	—	0.1	—	—	—	—	—	0.1	—	0.1
Purchases of treasury stock	—	(92.5)	—	—	—	—	—	(92.5)	—	(92.5)
Dividends	—	—	—	—	—	—	(12.9)	(12.9)	—	(12.9)
31 December 2010	51.6	(79.1)	—	(155.8)	(4.3)	12.7	1,302.5	1,127.6	27.3	1,154.9
1 January 2011	51.6	(79.1)	—	(155.8)	(4.3)	12.7	1,302.5	1,127.6	27.3	1,154.9
Profit for the year	—	—	—	—	—	—	524.6	524.6	(33.3)	491.3
Foreign currency translation for the year	—	—	—	(118.3)	—	—	—	(118.3)	10.0	(108.3)
Loss on investments available-for-sale	—	—	(0.3)	—	—	—	—	(0.3)	—	(0.3)
Loss on hedging instrument	—	—	—	—	(2.5)	—	—	(2.5)	—	(2.5)
Total comprehensive income								403.5	(23.3)	380.2
Acquisition of subsidiary	—	—	—	—	—	—	—	—	(92.7)	(92.7)
Disposal of subsidiary	—	—	—	—	—	—	—	—	2.7	2.7
Share based compensation	—	—	—	—	—	(2.0)	—	(2.0)	—	(2.0)
Gain on disposal of treasury stock	—	20.3	—	—	—	—	—	20.3	—	20.3
Other movements in treasury stock	—	(23.5)	—	—	—	—	—	(23.5)	—	(23.5)
Foreign currency translation for the period	—	(1.1)	—	—	—	—	3.6	2.5	—	2.5
Dividends	—	—	—	—	—	—	(40.0)	(40.0)	1.8	(38.2)
31 December 2011	51.6	(83.4)	(0.3)	(274.1)	(6.8)	10.7	1,790.7	1,488.4	(84.2)	1,404.2

The consolidated statement of income should be read in conjunction with the notes to, and forming part of, the consolidated financial statements set out on pages 133 to 173.

1. NATURE OF THE BUSINESS

OJSC Aeroflot – Russian Airlines (the “Company” or “Aeroflot”) was formed as a joint stock company following a government decree in 1992. The 1992 decree conferred all the rights and obligations of Aeroflot-Soviet Airlines and its structural units, excluding its operations in Russia and Sheremetyevo Airport, upon the Company, including inter-governmental bilateral agreements and agreements signed with foreign airlines and enterprises in the field of civil aviation.

The principal activities of the Company are the provision of passenger and cargo air transportation services, both domestically and internationally, and other aviation services from its base at Moscow Sheremetyevo Airport. The Company and its subsidiaries (the “Group”) also conduct activities comprising airline catering, hotel operations, trading and the airport business. Associated entities mainly comprise cargo handling and aviation security services.

As at 31 December 2011 and 2010 the Government of the Russian Federation owned 51% of the Company. The Company’s headquarters are located in Moscow at 10 Arbat Street, 119002, Russian Federation.

The principal subsidiary companies are:

COMPANY NAME	PLACE OF INCORPORATION AND OPERATION	ACTIVITY	31 DECEMBER 2011	31 DECEMBER 2010
JSC Donavia (Donavia)	Rostov-on-Don	Airline	100.00%	100.00%
OJSC Rossiya airlines (Rossiya)	St. Petersburg	Airline	75% minus one share	—
JSC Vladivostok Air (Vladavia)	Vladivostok region	Airline	52.156%	—
JSC SAT Airlines (SAT)	Yuzhno Sakhalinsk	Airline	100.00%	—
JSC ORENAIR (Orenavia)	Orenburg	Airline	100.00%	—
CJSC Aeroflot-Cargo (Aeroflot-Cargo)	Moscow	Cargo transportation services	100.00%	100.00%
CJSC Nordavia (Nordavia)	Arkhangelsk	Airline	—	100.00%
LLC Aeroflot-Finance (Aeroflot-Finance)	Moscow	Finance services	100.00%	100.00%
OJSC Terminal (Terminal)	Moscow region	Airport business	—	52.82%
CJSC Aeromar (Aeromar)	Moscow region	Catering	51.00%	51.00%
CJSC Aerofirst (Aerofirst)	Moscow region	Trading	66.67%	66.67%
CJSC Sherotel (Sherotel)	Moscow region	Hotel	100.00%	100.00%
OJSC Insurance company Moscow (IC Moscow)	Moscow	Captive insurance services	—	100.00%

The significant entities in which the Group holds more than 20% but less than 50% of the equity are:

COMPANY NAME	PLACE OF INCORPORATION AND OPERATION	ACTIVITY	31 DECEMBER 2011	31 DECEMBER 2010
LLC Airport Moscow	Moscow region	Cargo handling	50.00%	50.00%
CJSC AeroMASH – AB	Moscow region	Aviation security	45.00%	45.00%
CJSC TZK Sheremetyevo	Moscow region	Fuel trading company	—	31.00%
CJSC Jetalliance East	Moscow	Airline	49.00%	49.00%

All the companies listed above are incorporated in the Russian Federation.

The table below provides information on the Group's aircraft fleet as at 31 December 2011:

TYPE OF AIRCRAFT	OWNERSHIP	AEROFLOT (NUMBER)	DONAVIA (NUMBER)	ROSSIYA (NUMBER)	ORENAVIA (NUMBER)	VLADAVIA (NUMBER)	SAT (NUMBER)	GROUP TOTAL (NUMBER)
Il-96-300	Owned	6	—	—	—	—	—	6
Tu-154	Owned	—	—	5*	4 ^v	5*	—	14
An-24	Owned	—	—	—	2*	—	6 [#]	8
An-26	Owned	—	—	—	—	—	1*	1
Tu-134	Owned	—	—	—	8*	—	—	8
Mil- Mi-8	Owned	—	—	—	—	3	1	4
Yak 40	Owned	—	—	—	—	2	—	2
Total owned		6	—	5	14	10	8	43
Airbus A-319	Finance lease	4	—	9	—	—	—	13
Airbus A-320	Finance lease	1	—	—	—	—	—	1
Airbus A-321	Finance lease	18	—	—	—	—	—	18
Airbus A-330	Finance lease	3	—	—	—	—	—	3
Boeing 737	Finance lease	—	5	—	—	—	2	7
An-148	Finance lease	—	—	6	—	—	—	6
Tu-204	Finance lease	—	—	—	—	6	—	6
Total finance lease		26	5	15	—	6	2	54
SSJ 100	Operating lease	4	—	—	—	—	—	4
Airbus A-319	Operating lease	11	—	—	—	—	—	11
Airbus A-320	Operating lease	42	—	6	—	7	—	55
Airbus A-330	Operating lease	11	—	—	—	3	—	14
Boeing B-737	Operating lease	—	5	5	19	—	1	30
Boeing B-767	Operating lease	9	—	3	—	—	—	12
Boeing B-777	Operating lease	—	—	—	1	—	—	1
MD-11	Operating lease	3	—	—	—	—	—	3
DHC 8 S-300	Operating lease	—	—	—	—	—	3	3
DHC 8 S-200	Operating lease	—	—	—	—	—	2	2
Tu-154	Operating lease	—	—	—	1	—	—	1
Tu-204	Operating lease	—	—	—	1	—	—	1
An 12	Operating lease	—	—	—	—	—	2	2
Total operating lease		80	5	14	22	10	8	139
Total fleet		112	10	34	36	26	18	236

* - All of these aircrafts are not operated as at 31 December 2011.
v - 1 of these aircrafts is not operated as at 31 December 2011.
- 4 of these aircrafts are not operated as at 31 December 2011.

2. BASIS OF PREPARATION AND SUMMARY OF SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

Basis of presentation – The consolidated financial statements of the Group are prepared in accordance with International Financial Reporting Standards ("IFRS"). The consolidated financial statements are presented in millions of US dollars ("USD"), except where specifically noted otherwise.

All significant subsidiaries directly or indirectly controlled by the Group are included in the consolidated financial statements. A listing of the Group's principal subsidiary companies is set out in Note 1.

The Group maintains its accounting records in Russian roubles ("RUB") and in accordance with Russian accounting legislation and regulations. The accompanying consolidated financial statements are based on the underlying accounting records, appropriately adjusted and reclassified for fair presentation in accordance with IFRS.

Functional and presentation currency – Since 1 January 2007 the functional currency of the Company is the Russian rouble. These consolidated financial statements are presented in US dollar for the convenience of foreign users, including the major lessors.

The assets and liabilities, both monetary and non-monetary, have been translated at the closing rate at the date of each consolidated statement of financial position presented in accordance with International Accounting Standard ("IAS") 21 The Effect of Changes in Foreign Exchange Rates. Income and expense items for all periods presented have been translated at the exchange rates existing at the dates of the transactions or a rate that approximates the actual exchange rates. All exchange differences resulting from translation have been classified as other comprehensive income and transferred to the Group's translation reserve.

Any conversion of Russian rouble amounts to US dollars should not be considered as a representation that Russian rouble amounts have been, could be or will be in the future, converted into US dollars at the exchange rate shown or at any other exchange rate.

The assets and liabilities, both monetary and non-monetary, of the subsidiaries of the Company with functional currencies

other than the Russian rouble have been translated at the closing rate at the date of each consolidated statement of financial position presented; income and expense items for all periods presented have been translated at the exchange rates existing at the dates of the transactions or a rate that approximates the actual exchange rates. All exchange differences resulting from translation have been classified as equity and transferred to the Group's translation reserve.

The following table details the exchange rates used to translate Russian roubles to US dollars:

	EXCHANGE RATE
As at 31 December 2011	32.20
Average rate in 2011	29.39
As at 31 December 2010	30.48
Average rate in 2010	30.37
As at 31 December 2009	30.24

The consolidated financial statements have been prepared on the historical cost basis except for the revaluation of certain non-current assets and financial instruments. The principal accounting policies adopted in the preparation of these consolidated financial statements are set out below. There have been no significant changes to accounting policies.

Consolidation – The consolidated financial statements incorporate the financial statements of the Company and entities controlled by the Company (its subsidiaries). Subsidiaries comprise entities in which the Company, directly or indirectly, has an interest of more than one half of the voting rights or otherwise has power to exercise control over their operations. Control is achieved where the Company has the power to govern the financial and operating policies of an investee entity so as to obtain benefits from its activities.

Subsidiaries are consolidated from the date on which effective control is obtained by the Group and are no longer consolidated from the date of disposal or loss of control.

All intra-group transactions, balances and unrealised surpluses and deficits on transactions between Group

companies are eliminated on consolidation. Non-controlling interests in the net assets of consolidated subsidiaries are identified separately from the Group's equity therein. The interest of non-controlling shareholders is stated at the non-controlling proportion of the fair values of the assets and liabilities acquired adjusted by subsequent changes in the carrying value of net assets of those entities. Losses applicable to the non-controlling interest in a subsidiary are allocated to the non-controlling interest even if doing so causes the non-controlling interests to have a deficit balance.

Business combinations – Business combinations are accounted for using the acquisition method as at the acquisition date, which is the date on which control is transferred to the Group. Control is the power to govern the financial and operating policies of an entity so as to obtain benefits from its activities. In assessing control, the Group takes into consideration potential voting rights that currently are exercisable.

The Group measures goodwill at the acquisition date as:

- the fair value of the consideration transferred; plus
- the recognised amount of any non-controlling interests in the acquiree; plus,
- if the business combination is achieved in stages, the fair value of the existing equity interest in the acquiree; less
- the net recognised amount (generally fair value) of the identifiable assets acquired and liabilities assumed.

When the excess is negative, a bargain purchase gain is recognised immediately in profit or loss.

The consideration transferred does not include amounts related to the settlement of pre-existing relationships. Such amounts are generally recognised in profit or loss.

Costs related to the acquisition, other than those associated with the issue of debt or equity securities, that the Group incurs in connection with a business combination, are expensed as incurred.

Any contingent consideration payable is recognised at fair value at the acquisition date. If the contingent consideration is classified as equity, it is not remeasured and settlement is

accounted for within equity. Otherwise, subsequent changes to the fair value of the contingent consideration are recognised in profit or loss.

The results of subsidiaries acquired or disposed of during the year are included in the consolidated statement of income from the effective date of acquisition or up to the effective date of disposal, as appropriate. Where necessary, adjustments are made to the financial statements of subsidiaries to bring their accounting policies into line with those used by other members of the Group.

Purchases of non-controlling interests – From 1 January 2010 the Group has applied IAS 27 Consolidated and Separate Financial Statements (2008) in accounting for acquisitions of non-controlling interest.

Acquisition of non-controlling interests is accounted for as transactions with owners in their capacity, as owners and therefore no goodwill is recognised as a result of such transaction.

The adjustments to non-controlling interest are based on a proportionate amount of the net assets of the subsidiary.

Investments in associates – Associates in which the Group has significant influence but not a controlling interest are accounted for using the equity method of accounting. Significant influence is usually demonstrated by the Group's owning, directly or indirectly, between 20% and 50% of the voting share capital or by exerting significant influence through other means.

Under the equity method, investments in associates are carried in the consolidated statement of financial position at cost as adjusted for post-acquisition changes in the Group's share of the net assets of the associate, less any impairment in the value of individual investments. The Group's share of the net income or losses of associates is included in the consolidated statement of income. An assessment of impairment of investments in associates is performed when there is an indication that the asset has been impaired or that the impairment losses recognised in prior years no longer exist. Losses of an associate in excess of the Group's interest in that associate (which includes any long-term interests that, in substance, form part of the Group's net investment in the associate) are not recognised.

Where a group entity enters into a transaction with an associate of the Group, profits and losses are eliminated to the extent of the Group's interest in the relevant associate. A listing of the Group's principal associated entities is included in Note 1.

Foreign currency translation – Transactions in currencies other than the functional currency are initially recorded at the rates of exchange prevailing on the dates of the transactions. Monetary assets and liabilities denominated in such currencies at the reporting date are translated into the functional currency at the year end exchange rate. Exchange differences arising from such translation are included in the consolidated statement of income.

Non-current assets and disposal groups held for sale – Non-current assets and disposal groups are classified as held for sale if their carrying amount will be recovered through a sale transaction rather than through continuing use. This condition is regarded as being met only when the sale is highly probable and the asset (or disposal group) is available for immediate sale in its present condition. Management must be committed to the sale, which should be expected to qualify for recognition as a completed sale within one year from the date of classification.

Any liabilities related to non-current assets to be sold are also presented separately as liabilities in the consolidated statement of financial position. Non-current assets (and disposal groups) classified as held for sale are measured at the lower of the assets' previous carrying amount and fair value less costs to sell.

Revenue recognition – Revenue is measured at the fair value of the consideration received or receivable and represents amounts receivable for goods and services provided in the normal course of business, net of sales related taxes.

Passenger revenue: Ticket sales are reported as traffic revenue when the transportation service has been provided. The value of tickets sold and still valid but not used by the reporting date is reported as unearned transportation revenue. This item is reduced either when the Group completes the transportation service or when the passenger requests a refund. Sales representing the value of tickets that have been issued, but which will never be used, are recognised as traffic revenue at the date the tickets are issued based on an analysis

of historical patterns of actual sales data. Commissions, which are payable to the sales agents are recognised as sales and marketing expenses at the same time as revenue from the air transportation to which they relate.

Passenger revenue includes revenue from code-share agreements with certain other airlines. Under these agreements, the Group sells seats on these airlines' flights and those other airlines sell seats on the Group's flights. Revenue from the sale of code-share seats on other airlines are recorded net in Group's passenger revenue in the consolidated statement of income. The revenue from other airlines' sales of code-share seats on the Group's flights is recorded in passenger revenue in the Group's consolidated statement of income.

Cargo revenue: The Group's cargo transport services are recognised as revenue when the air transportation is provided. Cargo sales for which the transportation service has not yet been provided are shown as unearned transportation revenue.

Catering revenue: Revenue is recognised when meal packages are delivered to the aircraft, as this is the date when the risks and rewards of ownership are transferred to customers.

Other revenue: Revenue from bilateral airline agreements is recognised when earned with reference to the terms of each agreement. Hotel accommodation revenue is recognised when the services are provided. Sales of goods and other services are recognised as revenue when the goods are delivered or the service is rendered. Revenue from airport and traffic services is recognised in profit and loss when services are rendered to customers in accordance with the relevant service agreements.

Borrowing costs – All borrowing costs that are directly attributable to the acquisition, construction and production of a qualifying asset form part of the cost of that asset. All other borrowings costs are recognised as an expense in the consolidated statement of income.

Operating segments – The Group determines and present operating segments based on the information that internally is provided to the General Director, who is the Group's chief operating decision maker.

An operating segment is a component of the Group that engages in business activities from which it may earn revenues and incur expenses, including revenues and expenses that relate to transactions with any of the Group's other components. An operating segment's operating results are reviewed regularly by the General Director to make decisions about resources to be allocated to the segment and assess its performance, and for which discrete financial information is available.

Segment results that are reported to the General Director include items directly attributable to a segment as well as those that can be allocated on a reasonable basis.

Property, plant and equipment – Property, plant and equipment is stated at cost, or appraised value, as described below. Depreciation is calculated in order to amortise the cost or appraised value (less estimated salvage value where applicable) over the remaining useful lives of the assets.

(a) Fleet

(i) **Owned aircraft and engines** – Aircraft and engines owned by the Group as at 31 December 1995 were stated at depreciated replacement cost based upon external valuations denominated in US dollars. Airclaims, an international firm of aircraft appraisers, conducted the valuation. The Group has chosen not to revalue these assets subsequent to 1995. Subsequent purchases are recorded at cost.

(ii) **Finance leased aircraft and engines** – Where assets are financed through finance leases, under which substantially all the risks and rewards of ownership are transferred to the Group, the assets are treated as if they had been purchased outright. The Group recognises finance leases as assets and liabilities in the consolidated statement of financial position at amounts equal to the fair value of the leased property at the inception of the lease or, if lower, at the present value of the minimum lease payments. The corresponding obligation, reduced by the capital portion of lease payments made, is included in payables. Custom duties, legal fees and other initial direct costs are added to the amount recognised as an asset. The interest element of lease payments made is included

in interest expense in the consolidated statement of income.

(iii) **Capitalised maintenance costs** – Expenditure incurred on modernisation and improvements projects that are significant in size (mainly aircraft modifications involving installation of replacement parts) are separately capitalised in the consolidated statement of financial position. The carrying amount of those parts that are replaced is derecognised from the consolidated statement of financial position and included in gain or loss on disposals of property, plant and equipment in the Group's consolidated statement of income. Capitalised costs of aircraft checks and major modernisation and improvements projects are depreciated on a straight-line basis to the projected date of the next check or based on estimates of their useful lives. Ordinary repair and maintenance costs are expensed as incurred.

(iv) **Depreciation** – The Group depreciates fleet assets owned or held under finance leases on a straight-line basis to the end of their estimated useful life. The airframe, engines and interior of an aircraft are depreciated separately over their respective estimated useful lives. The salvage value for airframes of the foreign fleet is estimated at 5% of historical cost, while the salvage value for Russian aircraft is zero. Engines are depreciated on a straight-line basis.

Useful lives of the Group's fleet assets are as follows:

Airframes of foreign aircraft	20 years
Airframes of Russian aircraft	25-32 years
Engines of foreign aircraft	8 years
Engines of Russian aircraft	8-10 years
Interiors	5 years

(v) **Capitalised leasehold improvements** – capitalised costs that relate to the rented fleet are depreciated over the shorter of their useful life and the lease term.

(b) Land and buildings, plant and equipment

Property, plant and equipment is stated at the historical US dollar cost recalculated at the exchange rate on 1 January 2007, the date of the change of the functional currency of the Company from the US dollar to the Russian rouble. Provision is made for the depreciation of property, plant and equipment based upon expected useful lives or, in the case of leasehold properties, over the duration of the leases using a straight-line basis. These useful lives range from 3 to 50 years. Land is not depreciated.

(c) Capital expenditure

Capital expenditures comprise costs directly related to the construction of property, plant and equipment including an appropriate allocation of directly attributable variable overheads that are incurred in construction as well as costs of purchase of other assets that require installation or preparation for their use. Depreciation of these assets, on the same basis as for other property assets, commences when the assets are put into operation. Capital expenditures are reviewed regularly to determine whether their carrying value is fairly stated and whether appropriate provision for impairment is made.

(d) Gain or loss on disposal

The gain or loss arising on the disposal or retirement of an asset is determined as the difference between the sales proceeds and the carrying amount of the asset and is recognised in the consolidated statement of income.

Impairment of non-current assets – At each reporting date the Group reviews the carrying amounts of its non-current assets to determine whether there is any indication of impairment of those assets. If any such indication exists, the recoverable amount of the asset is estimated in order to determine the extent of the impairment loss (if any). Where it is not possible to estimate the recoverable amount of an individual asset, the Group estimates the recoverable amount of the cash-generating unit to which the asset belongs.

Recoverable amount is the higher of fair value less costs to sell and value in use. In assessing value in use, the estimated future cash flows are discounted to their present value using a pre-tax discount rate that reflects current market assessments of the time value of money and the risks specific to the asset.

If the recoverable amount of an asset (or cash-generating unit) is estimated to be less than its carrying amount, the carrying amount of the asset (cash-generating unit) is reduced to its recoverable amount. An impairment loss is recognised immediately in the consolidated statement of income.

Where an impairment loss subsequently reverses, the carrying amount of the asset (cash-generating unit) is increased to the revised estimate of its recoverable amount, but so that the increased carrying amount does not exceed the carrying amount that would have been determined had no impairment loss been recognised for the asset (cash-generating unit) in prior years.

Lease deposits – Lease deposits represent amounts paid to the lessors of foreign aircraft, which are held as security deposits by lessors in accordance with the provisions of finance and operating lease agreements. These deposits are returned to the Group at the end of the lease period. Lease deposits relating to operating lease agreements are presented as assets in the consolidated statement of financial position. A portion of these deposits is interest-free. Interest-free deposits are recorded at amortised cost using an average market yield between 7.9% and 13.5% . Lease deposits that are part of finance lease arrangements are presented net as part of the finance lease liability.

Operating leases – Payments under operating leases are charged to the consolidated statement of income in equal annual instalments over the period of the lease. Related direct expenses including custom duties for leased aircraft are amortised using a straight-line method over the term of lease agreement.

Financial instruments – Financial assets and financial liabilities carried in the balance sheet include cash and cash equivalents, marketable securities, investments, derivative financial instruments, trade and other accounts receivable, trade and other accounts payable, borrowings and notes payable. The accounting policies on recognition and measurement of these items are disclosed below.

Financial instruments are classified as liabilities or equity in accordance with the substance of the contractual arrangement. Interest, dividends, and gains and losses relating to a financial instrument classified as a liability are reported as expense or income. Distributions to holders of financial instruments classified as equity are charged directly

to equity. Financial instruments are offset when the Group has a legally enforceable right to offset and intends to settle either on a net basis or to realise the asset and settle the liability simultaneously. The result from the realisation of the financial instruments is determined on the FIFO basis.

(a) Credit risks

The sale of passenger and freight transportation is largely processed through agencies that are normally linked to country specific clearing systems for the settlement of passenger and freight sales. Clearing centres check individual agents operating outside of the Russian Federation. Individual agents operating within the Russian Federation are checked in-house.

Receivables and liabilities between major airlines, unless otherwise stipulated in the respective agreements, are settled on a bilateral basis or by settlement through an International Air Transport Association ("IATA") clearing house.

(b) Fair value

The fair value of financial instruments is determined by reference to various market information and other valuation methods as considered appropriate. At the reporting date the fair values of the financial instruments held by the Group did not materially differ from their recorded book values.

(c) Foreign exchange risk

In 2011 the Group mostly managed its foreign exchange risk by matching its assets and liabilities in the different currencies to limit exposure. However, a portion of its foreign exchange risk was managed through the use of hedging instruments (Note 23).

(d) Interest rate risk

The Group's main exposure to interest rate risk is from its finance lease liabilities and short-term borrowings. In 2011 the Group engaged in interest rate hedging activities to hedge its exposure to the changes in interest rates. The Group constantly monitors changes in interest rates to minimise the level of its exposure (Note 23).

(e) Non-financial risks – fuel hedging activities

The results of Group's operations can be significantly impacted by changes in the price of aircraft fuel. Since 2010 the Group

engaged in fuel hedging activities to hedge a portion of its non-financial risk related to fuel (Note 23). The Group does not use derivative instruments for speculative purposes.

Cash and cash equivalents – Cash and cash equivalents consist of cash on hand, balances with banks and short-term interest-bearing accounts which are used in the day to day financing of the Group's airline activities.

Investments – The Group's financial assets have been classified according to IAS 39 Financial Instruments: Recognition and Measurement into the following categories: securities held for trading, held-to-maturity investments, loans and other receivables, and available-for-sale investments. Investments with fixed or determinable payments and fixed maturity, which the Group has the positive intent and ability to hold to maturity, other than loans and receivables, are classified as held-to-maturity investments. Derivative financial instruments and investments acquired principally for the purpose of generating a profit from short-term fluctuations in price are classified as trading securities. All other investments, other than loans and receivables, are classified as available-for-sale.

Investments are recognised and derecognised on a trade date basis where the purchase or sale of an investment is under a contract whose terms require delivery of the investment within the timeframe established by the market concerned, and are initially measured at fair value, plus directly attributable transaction costs.

Held-to-maturity investments are financial assets excluding derivative contracts which mature on a specified date and which a company has the firm intent and ability to hold to maturity. They are valued at allocated acquisition cost and they are included in long-term assets.

Investments other than held-to-maturity debt securities are classified as either investments held for trading or as available-for-sale, loans and receivables, and are measured at subsequent reporting dates at fair value. Investments in equity instruments of other companies that do not have a quoted market price are stated at cost less impairment loss, as it is not practicable to determine the fair value of such investments. For derivatives and other financial instruments classified as held for trading, gains and losses arising from changes in fair value are included in the consolidated statement of income for the

period. For available-for-sale investments, gains and losses arising from changes in fair value are recognised directly in other comprehensive income, until the security is disposed of or is determined to be impaired, at which time the cumulative gain or loss previously recognised in equity is included in the consolidated statement of income for the period. Impairment losses recognised in the consolidated statement of income for equity investments classified as available-for-sale are not subsequently reversed through the consolidated statement of income. Impairment losses recognised in the consolidated statement of income for debt instruments classified as available-for-sale are subsequently reversed if an increase in the fair value of the instrument can be objectively related to an event occurring after the recognition of the impairment loss.

In 2011 the Group held corporate and Government financial instruments primarily comprising shares and bonds. These are classified as held-for-trading investments. Gains and losses arising from changes in fair value of held-for-trading investments are recognised in the consolidated statement of income.

The Group assesses on each closing date whether there is any objective evidence that the value of a financial asset item or group of items has been impaired. If there is objective evidence that an impairment loss has arisen for loans and other receivables entered at allocated acquisition cost in the consolidated statement of financial position or for held-to-maturity investments, the size of the loss is determined as the difference between the book value of the asset item and the present value of expected future cash flows of the said financial asset item discounted at the original effective interest rate. The loss is recognised in the consolidated statement of income.

Loans and receivables – Loans and receivables are non-derivative financial assets with fixed or determinable payments that are not quoted in an active market. Loans and receivables are individually recognised at fair value, and are subsequently measured at amortised cost using the effective interest rate method. Because the expected term of an account receivable is short, the value is typically stated at the nominal amount without discounting, which corresponds with the fair value. Uncertain accounts receivable balances are assessed individually and any impairment losses are included in non-operating expenses.

Accounts payable – Trade payables are initially measured at fair value and are subsequently measured at amortised cost and because the expected term of accounts payable is short the value is stated at the nominal amount without discounting, which corresponds with the fair value.

Short-term borrowings – Short-term borrowings comprise:

- Interest bearing borrowings with a term shorter than one year;
- Current portion of interest-bearing long-term borrowings.
- These liabilities are measured at amortised cost and reported based on the settlement date.

Long-term borrowings – Long-term borrowings (i.e. liabilities with a term longer than one year) consist of interest-bearing loans, which are initially measured at fair value, and are subsequently measured at amortised cost using the effective interest rate method as at the settlement date.

Expendable spare parts and inventories – Inventories, including aircraft expendable spare parts, are valued at cost or net realisable value, whichever is lower. The costs are determined on the first-in, first-out ("FIFO") basis. Inventories are reported net of provisions for slow-moving or obsolete items.

Value added taxes – Value added tax ("VAT") related to sales is payable to the tax authorities on an accruals basis. For sales of passenger tickets this is when the tickets are registered for a flight by the customers. Domestic flights are subject to VAT at 18% and international flights are not subject to VAT. Input VAT invoiced by domestic suppliers as well as VAT paid in respect of imported aircraft and spare parts may be recovered, subject to certain restrictions, against output VAT. The recovery of input VAT is typically delayed by up to six months and sometimes longer due to compulsory tax audit requirements and other administrative matters. Input VAT claimed for recovery as at the reporting date is presented net of the output VAT liability. Recoverable input VAT that is not claimed for recovery in the current period is recorded in the consolidated statement of financial position as VAT receivable. VAT receivables that are not expected to be recovered within the twelve months from the reporting date are classified as long-term assets. VAT balances are not discounted. Where

provision has been made for uncollectible receivables, the bad debt expense is recorded at the gross amount of the account receivable, including VAT. The provision for non-recoverable VAT is charged to the consolidated statement of income as a non-operating expense.

Frequent flyer programme – Since 1999 the Group operates a frequent flyer programme referred to as Aeroflot Bonus. Subject to the programme's terms and condition, the miles earned entitle members to a number of benefits such as free flights and flight class upgrades.

In accordance with IFRIC 13 Customer Loyalty Programmes accumulated but as yet unused bonus miles are deferred using the deferred revenue method to the extent that they are likely to be used on flights of Aeroflot Group. The fair value of miles accumulated on the Group's own flights is recognised under deferred revenue (Note 26) and the miles collected from third parties as well as promotional miles are recognised as other liabilities (Note 24 and Note 31).

Provisions – Provisions are recognised when the Group has a present obligation (legal or constructive) as a result of a past event, and it is probable (i.e. more likely than not) that an outflow of resources embodying economic benefits will be required to settle the obligation, and a reliable estimate can be made of the amount of the obligation. Provisions are reviewed at each reporting date and adjusted to reflect the current best estimate. Where the expected timing of cash flows can be estimated and the effect of the time value of money is significant, the amount of a provision is stated at the present value of the expenditures required to settle the obligation.

Income tax – The income tax rate for industrial enterprises in Russia is 20%.

Deferred income taxes – Deferred tax assets and liabilities are calculated in respect of temporary differences in accordance with IAS 12 Income Taxes. IAS 12 requires the application of the balance sheet liability method for financial reporting and accounting for deferred income taxes. Deferred income taxes are provided for all temporary differences arising between the tax bases of assets and liabilities and their carrying values for financial reporting purposes. Deferred tax liabilities are generally recognised for all taxable temporary differences and deferred tax assets are recorded only to the extent that it is probable that taxable profit will be available

against which the deductible temporary differences can be utilised. Deferred tax assets and liabilities are offset when they relate to income taxes levied by the same taxation authority and the Group intends to settle its tax assets and liabilities on a net basis.

Deferred tax assets and liabilities are measured at the tax rates that are expected to apply during the period when the asset is to be realised or the liability settled, based on tax rates that have been enacted or substantively enacted as at the reporting date. As at 31 December 2011 deferred tax assets and liabilities have been measured at 20%. Deferred tax is charged or credited to the consolidated statement of income, except when it relates to items credited or charged directly to other comprehensive income, in which case the deferred tax is dealt with in equity.

Employee benefits – The Group makes certain payments to employees on retirement or when they otherwise leave the employment of the Group. These obligations, which are unfunded, represent obligations under a defined benefit pension plan. For such plans the pension accounting costs are assessed using the projected unit credit method. Under this method the cost of providing pensions is charged to the consolidated statement of income in order to spread the regular cost over the average service lives of employees. Actuarial gains and losses are recognised in the consolidated statement of income immediately. The pension payments may be increased upon the retirement of an employee based on the decision of management. The pension liability for non-retired employees is calculated based on a minimum annual pension payment and do not include increases, if any, to be made by management in the future. Where such post-employment employee benefits fall due more than twenty months after the reporting date they are discounted using a discount rate determined by reference to the average government bond yields at the reporting date.

The Group also participates in a defined contribution plan, under which the Group has committed to contribute a certain percentage (15% to 20% in 2011) of the contribution made by employees choosing to participate in the plan. Contributions made by the Group on defined contribution plans are charged to expenses when incurred. Contributions are also made to the Government Pension fund at the statutory rates in force during the year. Such contributions are expensed as incurred.

Share-based payment transactions – The grant-date fair value of share-based payment awards granted to employees is recognised as an employee expense, with a corresponding increase in equity, over the period that the employees unconditionally become entitled to the awards. The amount recognised as an expense is adjusted to reflect the number of awards for which the related service and non-market vesting conditions are expected to be met, such that the amount ultimately recognised as an expense is based on the number of awards that meet the related service and non-market performance conditions at the vesting date. For share-based payment awards with non-vesting conditions, the grant-date fair value of the share-based payment is measured to reflect such conditions and there is no true-up for differences between expected and actual outcomes.

Treasury shares – The Company's shares, which are held as treasury stock or belong to the Company's subsidiaries, are reflected as a reduction of the Group's equity. The disposal of such shares does not impact net income for the current year and is recognised as a change in the shareholders' equity of the Group. Dividend distributions by the Company are recorded net of the dividends related to treasury shares.

3. SIGNIFICANT ESTIMATES

The key assumptions concerning the future, and other key sources of estimation uncertainties at the reporting date, that have a significant risk of causing a material adjustment to the carrying amounts of assets and liabilities within the next financial year, are discussed below.

Provisions – Provisions are made when any probable and quantifiable risk of loss attributable to disputes is judged to exist.

Useful lives of property, plant and equipment – In reporting property, plant and equipment and intangible assets an assessment of the useful economic life is made at least once a year.

Dividends – Dividends are recognised at the date they are declared by the shareholders at a general meeting.

Retained earnings legally distributable by the Company are based on the amounts available for distribution in accordance with applicable legislation and reflected in the statutory financial statements. These amounts may differ significantly from the amounts presented in accordance with IFRS.

Earnings per share – Earnings per share are calculated by dividing the profit for the period attributable to ordinary shareholders by the weighted average number of ordinary shares outstanding during the period.

Contingencies – Contingent liabilities are not recognised in the consolidated financial statements unless they arise as a result of a business combination. They are disclosed unless the possibility of an outflow of resources embodying economic benefits is remote. Contingent assets are not recognised in the consolidated financial statements but are disclosed when an inflow of economic benefits is probable.

Frequent flyer programme – The Group has estimated the liability pertaining to air miles earned by Aeroflot Bonus programme (Note 2) members. The estimate has been made based on the statistical information available to the Group and reflects the expected air mile utilisation pattern after the reporting date multiplied by their assessed fair value.

Compliance with tax legislation – Compliance with tax legislation, particularly in the Russian Federation, is subject to a significant degree of interpretation and can be routinely challenged by the tax authorities. The management records a provision in respect of its best estimate of likely additional tax payments and related penalties which may be payable if the Group's tax compliance is challenged by the relevant tax authorities.

4. ADOPTION OF NEW OR REVISED STANDARDS AND INTERPRETATIONS

A number of new Standards, amendments to Standards and Interpretations are not yet effective as at 31 December 2011, and have not been applied in preparing these consolidated financial statements. Of these pronouncements, potentially the following will have an impact on the Group's operations. The Group plans to adopt these pronouncements when they become effective.

IAS 19 (2011) *Employee Benefits*. The amended standard will introduce a number of significant changes to IAS 19. First, the corridor method is removed and, therefore, all changes in the present value of the defined benefit obligation and in the fair value of plan assets will be recognised immediately as they occur. Secondly, the amendment will eliminate the current ability for entities to recognise all changes in the defined benefit obligation and in plan assets in profit or loss. Thirdly, the expected return on plan assets recognised in profit or loss will be calculated based on the rate used to discount the defined benefit obligation. The amended standard shall be applied for annual periods beginning on or after 1 July 2013 and early adoption is permitted. The amendment generally applies retrospectively. The Group has not yet analysed the likely impact of the new Standard on its financial position or performance.

IAS 28 (2011) *Investments in Associates and Joint Ventures* combines the requirements in IAS 28 (2008) and IAS 31 that were carried forward but not incorporated into IFRS 11 and IFRS 12. The amended standard will become effective for annual periods beginning of or after 1 January 2013 with retrospective application required. Early adoption of IAS 28 (2011) is permitted provided the entity also early-adopts IFRS 10, IFRS 11, IFRS 12 and IAS 27 (2011). The Group has not yet analysed the likely impact of the new Standard on its financial position or performance.

IFRS 9 *Financial Instruments* will be effective for annual periods beginning on or after 1 January 2015. The new standard is to be issued in phases and is intended ultimately to replace International Financial Reporting Standard IAS 39 *Financial Instruments: Recognition and Measurement*. The first phase of IFRS 9 was issued in November 2009 and relates to the classification and measurement of financial assets. The second phase regarding classification and measurement of financial liabilities was published in October

2010. The remaining parts of the standard are expected to be issued during 2012. The Group recognises that the new standard introduces many changes to the accounting for financial instruments and is likely to have a significant impact on Group's consolidated financial statements. The impact of these changes will be analysed during the course of the project as further phases of the standard are issued. The Group does not intend to adopt this standard early.

IFRS 10 *Consolidated Financial Statements* will be effective for annual periods beginning on or after 1 January 2013. The new standard supersedes IAS 27 *Consolidated and Separate Financial Statements* and SIC-12 *Consolidation – Special Purpose Entities*. IFRS 10 introduces a single control model which includes entities that are currently within the scope of SIC-12 *Consolidation – Special Purpose Entities*. Under the new three-step control model, an investor controls an investee when it is exposed, or has rights, to variable returns from its involvement with that investee, has the ability to affect those returns through its power over that investee and there is a link between power and returns. Consolidation procedures are carried forward from IAS 27 (2008). When the adoption of IFRS 10 does not result a change in the previous consolidation or non-consolidation of an investee, no adjustments to accounting are required on initial application. When the adoption results a change in the consolidation or non-consolidation of an investee, the new standard may be adopted with either full retrospective application from date that control was obtained or lost or, if not practicable, with limited retrospective application from the beginning of the earliest period for which the application is practicable, which may be the current period. Early adoption of IFRS 10 is permitted provided an entity also early-adopts IFRS 11, IFRS 12, IAS 27 (2011) and IAS 28 (2011). The Group has not yet analysed the likely impact of the new Standard on its financial position or performance.

IFRS 12 *Disclosure of Interests in Other Entities* will be effective for annual periods beginning on or after 1 January 2013. The new standard contains disclosure requirements for entities that have interests in subsidiaries, joint arrangements, associates and unconsolidated structured entities. Interests are widely defined as contractual and non-contractual involvement that exposes an entity to variability of returns from the performance of the other entity. The expanded and

new disclosure requirements aim to provide information to enable the users to evaluate the nature of risks associated with an entity's interests in other entities and the effects of those interests on the entity's financial position, financial performance and cash flows. Entities may early present some of the IFRS 12 disclosures early without a need to early-adopt the other new and amended standards. However, if IFRS 12 is early-adopted in full, then IFRS 10, IFRS 11, IAS 27 (2011) and IAS 28 (2011) must also be early-adopted. The new Standard is not expected to have a significant effect on the consolidated financial statements of the Group.

IFRS 13 *Fair Value Measurement* will be effective for annual periods beginning on or after 1 January 2013. The new standard replaces the fair value measurement guidance contained in individual IFRSs with a single source of fair value measurement guidance. It provides a revised definition of fair value, establishes a framework for measuring fair value and sets out disclosure requirements for fair value measurements. IFRS 13 does not introduce new requirements to measure assets or liabilities at fair value, nor does it eliminate the practicability exceptions to fair value measurement that currently exist in certain standards. The standard is applied prospectively with early adoption permitted. Comparative disclosure information is not required for periods before the date of initial application. The Group has not yet analysed the likely impact of the new Standard on its financial position or performance.

Amendment to IAS 1 *Presentation of Financial Statements: Presentation of Items of Other Comprehensive Income*. The amendment requires that an entity present separately items of other comprehensive income that may be reclassified to profit or loss in the future from those that will never be reclassified to profit or loss. Additionally, the amendment changes the title of the statement of comprehensive income to statement of profit or loss and other comprehensive income. However, the use of other titles is permitted. The amendment shall be applied retrospectively from 1 July 2012 and early adoption is permitted. The new Standard is not expected to have a significant effect on the consolidated financial statements of the Group.

Amendment to IAS 12 *Income taxes – Deferred Tax: Recovery of Underlying Assets*. The amendment introduces an exception to the current measurement principles for deferred tax assets and liabilities arising from

investment property measured using the fair value model in accordance with IAS 40 *Investment Property*. The exception also applies to investment property acquired in a business combination accounted for in accordance with IFRS 3 *Business Combinations* provided the acquirer subsequently measures the assets using the fair value model. In these specified circumstances the measurement of deferred tax liabilities and deferred tax assets should reflect a rebuttable presumption that the carrying amount of the underlying asset will be recovered entirely by sale unless the asset is depreciated or the business model is to consume substantially all the asset. The amendment is effective for periods beginning on or after 1 January 2012 and is applied retrospectively. The new Standard is not expected to have a significant effect on the consolidated financial statements of the Group.

Amendment to IFRS 7 *Disclosures – Transfers of Financial Assets* introduces additional disclosure requirements for transfers of financial assets in situations where assets are not derecognised in their entirety or where the assets are derecognised in their entirety but a continuing involvement in the transferred assets is retained. The new disclosure requirements are designated to enable the users of financial statements to better understand the nature of the risks and rewards associated with these assets. The amendment is effective for annual periods beginning on or after 1 July 2011. The new Standard is not expected to have a significant effect on the consolidated financial statements of the Group.

Various Improvements to IFRSs have been dealt with on a standard-by-standard basis. All amendments, which result in accounting changes for presentation, recognition or measurement purposes, will come into effect for annual periods beginning after 1 January 2011. The Group has not yet analysed the likely impact of the improvements on its financial position or performance.

5. TRAFFIC REVENUE

	2011	2010
Scheduled passenger flights	4,109.9	3,330.7
Cargo	277.7	285.6
Charter passenger flights	78.1	83.7
	4,465.7	3,700.0

6. OTHER REVENUE

	2011	2010
Airline revenue agreements	445.6	404.3
Sales of duty free goods	140.5	—
Airport services	69.6	28.3
Refuelling services	68.3	32.4
Ground handling and maintenance	27.5	17.3
Hotel revenue	18.0	12.2
Catering services	16.9	8.5
Other revenue	125.8	116.3
	912.2	619.3

7. OPERATING COSTS

	2011	2010
Aircraft and traffic servicing	753.8	585.0
Operating lease expenses	378.4	337.7
Maintenance	336.5	294.7
Sales and marketing	236.0	198.7
Administration and general expenses	210.5	150.5
Passenger services	174.1	146.7
Communication expenses	122.4	91.6
Food and beverages	89.5	73.4
Cost of duty free goods sold	63.5	—
Customs duties	36.2	43.7
Insurance expenses	29.7	25.3
Other expenses	103.6	58.8
Operating cost excluding aircraft fuel	2,534.2	2,006.1
Aircraft fuel	1,472.2	943.0
	4,006.4	2,949.1

6.5

Consolidated
Financial Statements

8. STAFF COSTS

	2011	2010
Wages and salaries	731.6	591.7
Pension costs	105.5	70.3
Social security costs	33.0	24.5
	870.1	686.5

Pension costs include compulsory payments to the Russian Federation Pension Fund ("RFPF"), contributions to a non-government pension fund under a defined contribution plan,

and an increase in the net present value of the future benefits which the Group expects to pay to its employees upon their retirement under a defined benefit pension plan, as follows:

	2011	2010
Payments to the RFPF	105.1	67.9
Defined contribution pension plan	0.3	0.7
Defined benefit pension plan	0.1	1.7
	105.5	70.3

9. OTHER INCOME/(EXPENSES), NET

	2011	2010
Non-recoverable VAT write-off	50.7	(63.3)
Fines and penalties received from suppliers	49.6	67.9
Custom duty recovery (Note 24)	38.9	—
Accounts payable write-off	5.2	0.3
Insurance compensation received	0.9	0.2
Other income/(expense)	(32.3)	0.9
Accounts receivable write-off	(5.0)	(7.5)
Loss on disposal of assets held for sale	—	(16.8)
	108.0	(18.3)

10. FINANCE INCOME AND COSTS

	2011	2010
<i>Finance income:</i>		
Gain on disposal of investments (Note 16)	424.0	6.6
Interest income on bank deposits	14.8	14.2
Gain on hedging instrument	1.5	—
Finance income	440.3	20.8
<i>Finance costs:</i>		
Interest expense on short and long-term borrowings	(114.0)	(115.2)
Foreign exchange loss	(113.8)	(19.7)
Interest expense on finance lease liabilities	(15.7)	(11.7)
Interest expense on customs duty discounting	(0.7)	(12.9)
Finance costs	(244.2)	(159.5)

11. INCOME TAX

	2011	2010
Current income tax charge	121.8	108.9
Deferred income tax (benefit)/expense	(27.8)	(8.6)
	94.0	100.3
<i>Income before taxation for financial reporting purposes is reconciled to taxation as follows:</i>		
	2011	2010
Profit before income tax	585.3	353.5
Tax rate	20%	20%
Theoretical tax at rate applicable for each jurisdiction	(117.1)	(70.7)
Tax effect of items which are not deductible or assessable for taxation purposes:		
Non-taxable income	95.2	10.7
Non-deductible expenses	(74.2)	(68.4)
Unrecognised current year tax losses	(2.3)	(11.1)
Over/(under) provided in prior years	4.4	39.2
	(94.0)	(100.3)

During the 2011 year the Group recognized non-taxable income of USD 95.2 million which mainly relates to the non-taxable gain on exchange of OJSC Terminal shares on non-controlling shares in OJSC MASH and disposal of the subsidiary CJSC Nordavia. Effects from these transactions are USD 48.1 million and USD 18.1 million respectively (Note 16).

The Group did not recognise deferred tax assets of USD 28.5 million (2010: USD 31.1 million) related to CJSC Aeroflot

Cargo's tax losses as the subsidiary is not expected to earn sufficient taxable profits in the foreseeable future against which the unused tax losses can be utilised by the Group. These tax losses expire between 2017 to 2020.

During the year the Group revised the deductibility of certain expenses related to the three-year period ended 31 December 2011. Consequently, the resulting tax saving has been used to reduce the current year's tax liability.

	2011	MOVEMENT FOR YEAR	2010	MOVEMENT FOR YEAR	2009
<i>Tax effects of temporary differences:</i>					
Tax loss carry-forwards (i)	80.0	20.4	59.6	14.1	45.5
Long-term investments	(0.7)	(0.7)	—	—	—
Borrowings	—	—	—	—	—
Accounts receivable	13.7	12.4	1.3	(2.9)	4.2
Property, plant and equipment	42.4	40.6	1.8	(1.1)	2.9
Accounts payable	18.1	(6.9)	25.0	10.1	14.9
Financial instrument	5.9	3.5	2.4	2.4	—
Deferred tax assets before tax set off	159.4	69.3	90.1	22.6	67.5
Tax set off	(19.3)	38.5	(57.8)	(9.3)	(48.5)
Deferred tax assets after tax set off	140.1	107.8	32.3	13.3	19.0
Property, plant and equipment	(32.4)	40.0	(72.4)	(3.6)	(68.8)
Customs duties related to aircraft operation leases	(28.8)	0.2	(29.0)	(8.1)	(20.9)
Long-term investments	(1.0)	4.2	(5.2)	(1.2)	(4.0)
Accounts receivable	(2.1)	2.7	(4.8)	(0.3)	(4.5)
Accounts payable	3.2	3.6	(0.4)	(0.1)	(0.3)
Tax loss carry-forwards	0.6	0.6	—	—	—
Deferred tax liabilities before tax set off	(60.5)	51.3	(111.8)	(13.3)	(98.5)
Tax set off	19.3	(38.5)	57.8	9.3	48.5
Deferred tax liabilities after tax set off	(41.2)	12.8	(54.0)	(4.0)	(50.0)
Movement for the year, net		120.6		9.3	
Less: Deferred tax recognised directly in equity (ii)		(3.8)		(4.1)	
Disposed subsidiaries OJSC Terminal (iii)		30.6		4.2	
Acquisition of subsidiaries (iv)		(118.2)		—	
Effect of translation to presentation currency		(1.4)		(0.8)	
Deferred tax benefit/(expense) for the year		27.8		8.6	

(i) Tax losses carried forward expire between 2017 to 2020;

(ii) Deferred tax asset in respect of the change in the fair value of the hedge of USD 3.8 million has been recognised in these consolidated financial statements;

(iii) In 2011 the Group disposed subsidiaries OJSC Terminal (Note 16);

(iv) In 2011 the Group acquired a number of Russian regional airlines (Note 16).

A deferred tax liability in relation to temporary differences of USD 12.1 million (31 December 2010: deferred tax assets of USD 21.3 million) relating to investments in subsidiaries has not been recognised in the consolidated financial statements

as the Group is able to control the timing of reversal of the difference, and reversal is not expected in the foreseeable future.

12. CASH AND CASH EQUIVALENTS

	2011	2010
Bank deposits denominated in Russian roubles	205.2	138.6
Bank accounts denominated in Russian roubles	105.0	77.4
Bank accounts denominated in US dollars	32.5	35.5
Bank accounts denominated in other currencies	22.6	22.7
Bank deposits denominated in US dollars	15.0	370.0
Bank accounts denominated in Euros	10.7	13.6
Cash in transit	2.1	2.6
	393.1	660.4

The Group's exposure to interest rate risk and a sensitivity analysis for financial assets and liabilities are disclosed in Note 35. Most of the funds are held at state owned Russian banks such as Sberbank of the Russian Federation, Vneshtogbank

and Vnesheconombank and well known multinational banks such as the Royal Bank of Scotland, JP Morgan, Natixis Bank. All funds are accessible by the Group.

13. SHORT-TERM INVESTMENTS

	2011	2010
Held-for-trading investments:		
Corporate and government bonds	2.0	3.6
Corporate shares	1.0	—
	3.0	3.6
Other short-term investments:		
Bank deposits with original maturities exceeding 90 days	1.6	1.7
Promissory notes from related parties	1.4	—
Promissory notes from third parties	14.9	0.1
Other short-term investments	0.1	—
	18.0	1.8
	21.0	5.4

Corporate and government bonds represent bonds denominated in Russian roubles issued by the Government of the Russian Federation and major Russian companies with yield to maturity rates of 9.0% to 9.4% per annum as at 31 December 2011.

The Group's investments in bonds and shares are reflected at market values at the end of the period based on the last traded prices obtained from the Moscow Interbank Currency Exchange ("MICEX").

Corporate shares are publicly traded shares of Russian companies with readily available market prices.

As at 31 December 2011 the interest rates on bank deposits denominated in Russian roubles, with original maturities exceeding 90 days, were in average 5.6% per annum (31 December 2010: from 2.0% to 3.8% per annum). The interest rates on bank deposits denominated in US dollars, with original maturities exceeding 90 days, were in average 3.5% per annum.

Promissory notes from third parties mainly relate to OJSC Terminal notes issued in Russian roubles at an interest rate 12.85% per annum.

14. ACCOUNTS RECEIVABLE AND PREPAYMENTS

	2011	2010
Trade accounts receivable	524.7	399.6
Prepayments to suppliers	330.1	57.9
Prepayments for aircrafts	269.7	49.3
VAT and other taxes recoverable	231.4	270.4
Income tax prepaid	46.5	56.9
Deferred customs duties related to aircraft operating leases	33.6	38.8
Other receivables	121.2	87.4
Accounts receivable and prepayments, gross	1,557.2	960.3
Impairment allowance for bad and doubtful accounts	(89.8)	(36.3)
	1,467.4	924.0

Deferred customs duties of USD 33.6 million (31 December 2010: USD 38.8 million) relate to the current portion of customs duties incurred on importation of aircraft under operating leases. These customs duties are expensed in the consolidated statement of income over the term of the

operating lease. The non-current portion of the deferred customs duties is disclosed in Note 19.

As at 31 December 2011 sufficient impairment allowance has been made against accounts receivable and prepayments.

The movement in the Group's impairment allowance for bad and doubtful debts is as follows:

	IMPAIRMENT ALLOWANCE
As at 1 January 2010	26.5
Increase in impairment allowance for bad and doubtful accounts	13.0
Accounts receivable written off during the year as uncollectible	(7.5)
Foreign currency translation	4.3
As at 31 December 2010	36.3
Increase in impairment allowance for bad and doubtful accounts	23.1
Additions of subsidiaries	30.3
Disposed subsidiaries	7.3
Foreign currency translation	(7.2)
As at 31 December 2011	89.8

15. EXPENDABLE SPARE PARTS AND INVENTORIES

	2011	2010
Expendable spare parts	64.8	41.1
Fuel	8.2	12.3
Other inventories	47.4	34.0
Expendable spare parts and inventories, gross	120.4	87.4
Impairment allowance for obsolete inventories	(2.1)	(0.3)
	118.3	87.1

16. BUSINESS COMBINATION

Acquisition of subsidiaries

15 November 2011 the Group acquired controlling shares and voting interest of four businesses from State Corporation Rostekhnologii in exchange for 3.55% of Aeroflot shares. The seller is under the common control with the Group, nevertheless the Group decided to apply IFRS 3 Business Combinations for accounting of this transaction. The businesses related to shares acquired are as follows:

OJSC Saratovskiy avialinii was subsequently sold before the end of the reporting period. The net loss from the disposal amounting USD 2.7 million is included within other income and expenses (Note 10).

OJSC Rossiya airlines	75% minus one share
JSC ORENAIR	100%
JSC SAT Airlines	100%
OJSC Saratovskiy avialinii	51%
JSC Vladivostok Air	52.156%

The identifiable assets acquired and the liabilities assumed on the date of acquisition were as follows:

	ROSSIYA	ORENAVIA	SAT	VLADAVIA	2011
Cash and cash equivalents	77.9	2.3	0.2	0.8	81.2
Trade receivables	55.1	27.4	21.0	49.2	152.7
Inventories	12.0	10.4	1.0	5.4	28.8
Other current assets	3.9	47.5	2.2	8.4	62.0
Deferred tax	95.8	2.0	0.2	31.8	129.8
Property, plant and equipment	456.9	9.5	8.9	147.2	622.5
Intangible assets	35.6	17.7	0.9	3.8	58.0
Other non-current assets	15.0	13.3	1.3	8.2	37.8
Total assets	752.2	130.1	35.7	254.8	1,172.8
Trade payables	153.9	50.1	29.2	149.0	382.2
Short-term lease liabilities	69.6	—	1.4	15.9	86.9
Short-term loans	134.5	45.6	1.3	44.5	225.9
Other short-term liabilities	171.2	46.0	1.5	17.2	235.9
Long-term loans	—	0.9	—	12.4	13.3
Long-term lease liabilities	424.3	—	4.1	103.7	532.1
Other long-term liabilities	0.1	—	—	0.6	0.7
Total liabilities	953.6	142.6	37.5	343.3	1,477.0
Net fair value of identifiable assets	(201.4)	(12.5)	(1.8)	(88.5)	(304.2)
Aeroflot's share in fair value of identifiable net assets	(151.1)	(12.5)	(1.8)	(46.2)	(211.6)

This acquisition was accounted using the purchase method in accordance with IFRS 3 Business Combinations. The fair value of the acquired property, plant and equipment was

determined based on the results of an independent valuation by professional appraisers.

Goodwill

Goodwill was recognised as a result of the acquisition as follows:

	2011
Total consideration transferred	61.2
Less: Aeroflot's share in fair value of identifiable net assets	(211.6)
Foreign currency translation of transaction	23.8
Goodwill	249.0

The goodwill is attributable mainly to the synergies expected to be achieved from integrating the company into the Group's existing business. None of the goodwill recognised is expected to be deductible for income tax purposes.

In the 1.5 months to 31 December 2011 the acquired business contributed revenue of USD 181.8 million and loss of USD 67.3 million to the Group's results. Acquired subsidiaries did not prepare the financial statements in accordance with IFRS before the date of acquisition therefore disclosure of the consolidated revenue and profit or loss for the reporting period if the acquisition had occurred on 1 January 2011 is impracticable.

The Goodwill movements are presented in the table below:

	2011	2010
Goodwill at the beginning of period	6.5	—
Additions	272.8	6.5
Foreign currency translation	(24.2)	—
Goodwill at the end of period	255.1	6.5

Disposal of subsidiaries and associates

During the year Group disposed of its investment in the following subsidiaries and associates:

- CJSC TZK Sheremetyevo
- OJSC Insurance company Moscow
- CJSC Nordavia
- OJSC Terminal
- CJSC DATE

The aggregate gain on disposal related to above mentioned transactions recognized as finance income is USD 424 million (Note 10).

On 13 December 2011, the Group entered into a contract with OJSC MASH to dispose 52.82% of the controlling shares of OJSC Terminal in exchange for 8.96% of non-controlling shares of OJSC MASH. Although the shares of both entities were registered on 2 April 2012, management believes that the registration process is a formality, and the risks and rewards of OJSC Terminal transfer to OJSC MASH on the contract date. Based on the valuation of both companies as at 13 December 2011, the Group recognized income of USD 226.7 million which was recognized in this statement on income.

Net profit and loss for this subsidiary and its disposal (net of intercompany elimination) is as follows:

	2011	2010
Revenue from 3rd parties	69.2	45.3
Operating expenses	(118.5)	(110.4)
Finance costs, net	(100.2)	(82.1)
Results before tax	(149.5)	(147.2)
Tax	8.3	19.5
Results, net of tax	(141.2)	(127.7)
Gain on disposal	226.7	—
Profit (loss) for the year	85.5	(127.7)

17. EQUITY ACCOUNTED INVESTMENTS

	2011		2010	
	Voting rights	Carrying value	Voting rights	Carrying value
LLC Airport Moscow	50.0%	4.3	50.0%	5.4
CJSC Jetalliance East	49.0%	—	49.0%	1.7
CJSC AeroMASH – AB	45.0%	2.9	45.0%	2.0
CJSC TZK Sheremetyevo	—	—	31.0%	18.4
Other	Various	0.1	Various	0.1
		7.3		27.6

The summarised financial information in respect of the Group's affiliates accounted for by using the equity method based on their respective financial statements prepared for the years ended 31 December 2011 and 2010 is set out below:

	2011	2010
Total assets	29.5	182.4
Total liabilities	(13.4)	(110.5)
Net assets	16.1	71.9
Group's carrying amount of equity accounted investments	7.3	27.6
Revenue	144.3	400.9
Profit for the year	10.0	29.2
Loss for the year	(3.9)	(1.7)
Group's share of results for the year in equity accounted investments	0.9	11.1

18. LONG-TERM INVESTMENTS

	2011	2010
<i>Available-for-sale investments:</i>		
Available-for-sale securities	188.3	—
Mutual investment funds	0.5	0.5
SITA Investment Certificates	0.5	0.5
	189.3	1.0
<i>Other long-term investments:</i>		
Loans issued and promissory notes from related parties	1.9	2.6
Loans issued and promissory notes from third parties	—	0.1
Other	—	—
	1.9	2.7
	191.2	3.7

Available-for-sale securities mainly represent by the fair value of Group investment in combined company OJSC MASH after OJSC Terminal consolidation (Note 16).

19. OTHER NON-CURRENT ASSETS

	2011	2010
Deferred customs duties related to aircraft operating leases	135.1	160.0
VAT recoverable on acquisition of aircrafts	49.0	74.5
Other	21.8	6.2
	205.9	240.7

20. PREPAYMENTS FOR AIRCRAFT

Prepayments for aircraft relate to cash advances made in relation to twenty-two Boeing B-787 (delivery: 2014 – 2016), twenty-two Airbus A-350 (delivery: 2018-2019), sixteen Sukhoi Superjet-100 (SSJ) (delivery: 2013 – 2014) aircraft which are expected to be used under operating lease

agreements and five Airbus A-321 (delivery: 2013), sixteen Boeing B-777 (delivery: 2013-2016) aircraft which are expected to be used under finance lease agreements.

21. PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

	OWNED AIRCRAFT AND ENGINES	LEASED AIRCRAFT AND ENGINES	LAND AND BUILDINGS	PLANT, EQUIPMENT AND OTHER	CONSTRUC- TION IN PROGRESS	TOTAL
Cost						
1 January 2010	259.4	1,088.2	266.7	341.9	895.0	2,851.2
Additions	12.9	126.8	26.0	27.4	40.2	233.3
Capitalised overhaul costs	0.8	2.2	—	—	—	3.0
Disposals	(58.4)	—	(0.5)	(15.2)	0.2	(73.9)
Transfers	—	—	688.3	184.9	(873.2)	—
Transfers from leased assets to owned assets	0.1	(0.1)	—	—	—	—
Transfers to assets held for sale	(3.6)	(19.9)	(5.1)	(3.8)	(0.4)	(32.8)
Foreign currency translation	(2.1)	(8.6)	(5.0)	(3.4)	(5.3)	(24.4)
31 December 2010	209.1	1,188.6	970.4	531.8	56.5	2,956.4
Additions (i)	25.6	292.8	2.5	15.3	54.7	390.9
Additions of subsidiaries (ii)	—	342.2	98.3	23.8	158.2	622.5
Capitalised overhaul costs	1.1	—	—	—	—	1.1
Disposals (iii)	(34.0)	—	(2.5)	(16.2)	(17.0)	(69.7)
Disposal of subsidiary (iv)	—	—	(708.2)	(240.7)	(25.1)	(974.0)
Transfers	—	—	3.8	28.3	(32.1)	—
Foreign currency translation	(10.5)	(122.8)	(2.8)	(7.7)	(15.6)	(159.4)
31 December 2010	191.3	1,700.8	361.5	334.6	179.6	2,767.8
Accumulated depreciation						
1 January 2010	(175.8)	(248.8)	(94.8)	(160.0)	(4.0)	(683.4)
Charge for the year	(22.7)	(85.3)	(27.5)	(42.9)	—	(178.4)
Impairment	0.1	—	—	0.7	—	0.8
Disposals	55.7	(0.2)	0.1	11.1	—	66.7
Transfers to assets held for sale	2.8	13.0	1.2	2.6	—	19.6
Foreign currency translation	2.3	2.2	0.9	0.9	—	6.3
31 December 2010	(137.6)	(319.1)	(120.1)	(187.6)	(4.0)	(768.4)
Charge for the year	(21.1)	(105.1)	(28.1)	(54.5)	—	(208.8)
Impairment	0.1	—	—	(0.4)	3.1	2.8
Disposals (iii)	32.3	—	1.9	10.0	—	44.2
Disposal of subsidiary (iv)	—	—	33.8	45.9	—	79.7
Foreign currency translation	6.4	30.2	(3.3)	19.2	0.4	52.9
31 December 2011	(119.9)	(394.0)	(115.8)	(167.4)	(0.5)	(797.6)

6.5

Consolidated
Financial Statements

Net book value

31 December 2010	71.5	869.5	850.3	344.2	52.5	2,188.0
31 December 2011	71.4	1,306.8	245.7	167.2	179.1	1,970.2

(i) The 2011 additions mainly relate to addition of three Airbus A-330 aircrafts with a carrying value of USD 292.8 million received under finance lease agreements;

(ii) Additions relate to addition of subsidiaries Vladivostok Avia, Aviakompaniya Sahalinskiye aviatriassi, Aviakompaniya Rossiya, Orenburgskiy avialinii.

(iii) The 2011 disposals mainly relate to disposal of engines, capitalised engine overhauls and out of date plant and equipment;

(iv) Disposal of subsidiary represents deconsolidated assets of OJSC Terminal (Note 16).

22. INTANGIBLE ASSETS

	OWNED AIRCRAFT AND ENGINES	LEASED AIRCRAFT AND ENGINES	LAND AND BUILDINGS	PLANT, EQUIPMENT AND OTHER	CONSTRUC- TION IN PROGRESS	TOTAL
Cost						
1 January 2010	12.7	4.4	8.6	—	—	25.7
Additions	5.1	0.1	21.5	—	—	26.7
Disposal	(0.7)	—	—	—	—	(0.7)
Transfers	0.7	—	(0.7)	—	—	—
Foreign currency translation	(0.2)	—	(0.1)	—	—	(0.3)
31 December 2010	17.6	4.5	29.3	—	—	51.4
Additions (i)	20.3	—	2.2	—	—	22.5
Additions of subsidiaries (ii)	0.5	—	—	57.4	0.1	58.0
Disposal	(4.4)	(0.1)	—	—	—	(4.5)
Transfers (iii)	19.4	—	(19.4)	—	—	—
Foreign currency translation	(4.1)	(0.3)	—	(5.1)	(0.1)	(9.6)
31 December 2011	49.3	4.1	12.1	52.3	—	117.8
Accumulated amortisation						
1 January 2010	(4.4)	(0.6)	—	—	—	(5.0)
Charge for the year	(5.3)	(0.6)	—	—	—	(5.9)
Foreign currency translation	0.1	—	—	—	—	0.1
31 December 2010	(9.6)	(1.2)	—	—	—	(10.8)
Charge year	(10.4)	(0.7)	—	(1.2)	—	(12.3)
Disposal	4.2	0.1	—	—	—	4.3
Foreign currency translation	1.0	0.2	—	0.1	—	1.3
31 December 2011	(14.8)	(1.6)	—	(1.1)	—	(17.5)
Net book value						
31 December 2010	8.0	3.3	29.3	—	—	40.6
31 December 2011	34.5	2.5	12.1	51.2	—	100.3

(i) Additions mainly includes expenditures incurred in relation to the purchase of SAP and SIRAX program licenses and implementation costs.

(ii) Additions relate to trademarks and client base of acquired subsidiaries (Note 16).

(iii) Transfer relates to new version of SAP which was taken into use on the 1 June 2011.

23. DERIVATIVE INSTRUMENTS

The Group has entered into cross-currency interest rate swap agreements with two major banks operating in Russia to hedge some of its euro denominated revenues from potential future RUB/EUR exchange rate fluctuations. The financial instrument has been assessed as being effective hedge for IAS 39 purposes. The change in the fair value of the hedge amounted to a loss of USD 5.2 million and has been reported in other comprehensive income for the year ended 31 December 2011. The change in fair value due to fluctuation of exchange rate amounted to USD 0.1 million. A corresponding deferred tax of USD 3.6 million has been recognized in these financial statements and reported in other comprehensive income. The fair value has been determined using a valuation model with market observable parameters (level 2).

In December 2010 the Group entered into an agreement with a Russian bank to hedge a portion of its fuel costs (less than 15%) from potential future price increases. In accordance with the terms of the agreement the Group will be compensated by the bank for the excess between the actual price and the ceiling price specified in the agreement, whilst the Group has agreed to compensate the bank the shortfall between the actual prices and the floor price specified in the agreement. The financial instrument has been assessed as being effective hedge for IAS 39 purposes. The contract is accounted as hedge accounting only when it breaches the

maximum or minimum strike prices. Otherwise, the value of the derivative is accounted through profit and loss. As at 31 December 2011 the fair value of the derivative instrument amounted to a loss of USD 1.4 million and has been reported in this statement of income. The fair value has been determined using a valuation model with market observable parameters (level 3). Management estimates that the related cash flows will occur through the period up to April 2013 at which time net gain (loss) will affect profit or loss.

In June 2011 the Group entered into an agreement with a Russian bank to hedge a risk related to increase of Libor which is mainly used for finance lease agreements. In accordance with the terms of the agreement the Group fixes interest payment related to 21 ongoing financial lease contracts. The financial instrument has been assessed as being effective hedge for IAS 39 purposes. The fair value of the hedge amounted to a loss of USD 1.1 million and has been reported in other comprehensive income. A corresponding deferred tax of USD 0.2 million has been recognized in these financial statements and reported in other comprehensive income. The fair value has been determined using a valuation model with market observable parameters (level 2). Management estimates that the related cash flows will occur through the period up to June 2014 at which time net gain (loss) will affect profit or loss.

24. ACCOUNTS PAYABLE AND ACCRUED LIABILITIES

	2011	2010
Trade accounts payable	454.5	221.2
Advances received (other than unearned transportation revenue)	236.6	54.4
Staff related liabilities	156.4	93.7
VAT payable on leased aircraft	67.6	116.4
Other taxes payable	44.4	61.8
Other liabilities related to frequent flyer programme (Note 26)	19.2	16.9
Income tax payable	17.9	17.7
Customs duties payable on leased aircraft	12.2	57.7
Dividends payable	2.0	0.2
Merchandise credits	1.9	2.9
Other payables	40.0	65.6
	1,052.7	708.5

As at 31 December 2011 accounts payable and accrued liabilities include the short-term portion of VAT of USD 67.6 million (31 December 2010: USD 116.4 million) and customs duties of USD 12.2 million (31 December 2010: USD 57.7 million) relating to imported leased aircraft, which are payable in equal monthly instalments over a thirty-four-month period from the date these assets were cleared through customs. The long-term portion of VAT payable and customs duties of USD 47.9 million (31 December 2010: USD 71.4 million)

and USD 5.5 million (31 December 2010: USD 32.9 million), respectively, relating to the leased aircrafts are disclosed in Note 31.

Staff related payables primarily include salaries and social contribution liabilities of USD 75.3 million (31 December 2010: USD 50.5 million) and the unused vacation accrual of USD 81.1 million (31 December 2010: USD 42.1 million).

25. UNEARNED TRANSPORTATION REVENUE

As at 31 December 2011 unearned transportation revenue of USD 371.4 million (31 December 2010: USD 225.9 million) comprised passenger transportation revenue of USD 369.3

million (31 December 2010: USD 225.9 million) and cargo transportation revenue of USD 2.1 million (31 December 2010: USD 1.2 million).

26. DEFERRED REVENUE RELATED TO FREQUENT FLYER PROGRAMME

Deferred revenue related to Aeroflot Bonus as at 31 December 2011 has been assessed in accordance with IFRIC 13 Customer Loyalty Programmes. The amount represents

the number of points earned but unused by the Aeroflot Bonus programme members estimated at fair value (Note 2).

	2011	2010
Deferred revenue related to frequent flyer programme, current	8.1	8.0
Deferred revenue related to frequent flyer programme, non-current	32.5	31.3
Other current liabilities related to frequent flyer programme (Note 24)	19.2	16.9
Other non-current liabilities related to frequent flyer programme (Note 31)	55.3	37.9
	115.1	94.1

27. PROVISIONS

	2011	2010
As at 1 January 2011	15.2	2.4
Additions of subsidiaries	1.8	—
Additional provision	2.7	12.9
Release of provision	(10.9)	—
Foreign exchange loss, net	(0.2)	(0.1)
As at 31 December 2011	8.6	15.2
<i>Analysed as:</i>		
Current liabilities	2.5	10.0
Non-current liabilities	6.1	5.2
	8.6	15.2

The Group is a defendant in various legal actions. The provision represents management's best estimate of the Group's probable losses relating to various actual and potential legal claims. The Group also provides against tax contingencies and the related interest and penalties based on management's estimate of the amount of the additional taxes that may become due.

28. FINANCE LEASE LIABILITIES

The Group leases aircraft under finance lease agreements. Leased aircraft are listed in Note 1 above:

	2011	2010
Total outstanding payments	1,796.3	781.4
Finance charges	(296.8)	(47.5)
Principal outstanding	1,499.5	733.9
<i>Representing:</i>		
Current lease liabilities	202.8	103.8
Non-current lease liabilities	1,296.7	630.1
	1,499.5	733.9

	2011			2010		
<i>Due for repayment:</i>	Principal	Finance changes	Total payments	Principal	Finance changes	Total payments
On demand or within one year	202.8	49.6	252.4	103.8	10.6	114.4
In two to five years	595.2	150.6	745.8	365.0	25.7	390.7
After five years	701.5	96.6	798.1	265.1	11.2	276.3
	1,499.5	296.8	1,796.3	733.9	47.5	781.4

Interest unpaid as at 31 December 2011 amounted to approximately USD 2.9 million (31 December 2010: USD 3.0 million) and is included in accounts payable and accrued liabilities. The effective interest rate as at 31 December 2011 was approximately 3.6% per annum (31 December 2010: 3.5% per annum).

29. SHORT-TERM BORROWING

	2011	2010
<i>Loans denominated in US dollars:</i>		
Gazprombank (i)	25.0	—
BFA Bank (ii)	15.1	—
Sberbank of the Russian Federation (iii)	0.8	—
Vneshtorgbank – short-term portion (Note 30)	—	18.1
Vnesheconombank – short-term portion (Note 30)	—	17.4
	40.9	35.5
Bonds denominated in Russian roubles, short-term portion (Note 30)	6.5	7.9
<i>Loans denominated in Russian roubles:</i>		
Sberbank of the Russian Federation (iv)	116.4	—
BFA Bank (v)	81.5	—
Gazprombank (vi)	82.3	6.1
Bank Petrocommerce (vii)	34.2	—
Far Eastern Bank (viii)	4.7	—
Trascreditbank (ix)	4.1	—
Sberbank of the Russian Federation., short-term portion (Note 30)	3.3	—
Iturup Bank (x)	2.5	—
Promsvyazbank	—	4.6
MBRR	—	3.8
Alfa-bank	—	4.5
Other short term bank loans	0.3	—
	329.3	19.0
<i>Loans denominated in other currency:</i>		
Eurasia Investment Promotion Co., short-term portion (Note 30)	0.9	—
Sberbank of the Russian Federation, short-term portion (Note 30)	0.6	—
	1.5	—
	378.2	62.4

(i) The balance as at 31 December 2011 represents credit line of USD 25.0 million issued at an interest rate 1.75% and 1.85% per annum. Interest rate depend on the maturity of each tranche. The tranche was received for a one month period. The credit line is unsecured;

(ii) The balance as at 31 December 2011 represents loan of USD 15.1 million issued at an interest rate 9.1% per annum. The loan is secured;

(iii) The balance as at 31 December 2011 represents loans of USD 0.8 million issued at an interest rate 7.3% per annum. The loans are secured by a property and land with a carrying value of USD 0.2 million;

(iv) The balance as at 31 December 2011 represents loans of USD 116.4 million issued at an interest rate from 7.2% to 13.5% per annum. The loans are secured by a property, land and fuel with a carrying value of USD 6.5 million;

(v) The balance as at 31 December 2011 represents loans of USD 81.5 million issued at an interest rate from 11.0% to 13.0% per annum. The loans are secured by property and land with a carrying value of USD 5.4 million;

(vi) The balance as at 31 December 2011 represents loans of USD 82.3 million issued at an interest rate 8.6% and 9.0% per annum. The loans are unsecured;

(vii) The balance as at 31 December 2011 represents loans of USD 34.2 million issued at an interest rate 8.5% and 9.0% per annum. The loans are unsecured;

(viii) The balance as at 31 December 2011 represents loan of USD 4.7 million issued at an interest rate 12.0% per annum. The loan is secured by property and land with a carrying value of USD 1.5 million;

(ix) The balance as at 31 December 2011 represents loan of USD 4.1 million issued at an interest rate of 9.43% per annum. The loan is unsecured;

(x) The balance as at 31 December 2011 represents loans of USD 2.5 million issued at an interest rate 9.9% per annum. The loans are secured by property and fuel with a carrying value of USD 3.3 million.

30. LONG-TERM BORROWINGS

	2011	2010
Loans denominated in US dollars:		
Accor	2.9	2.8
Vnesheconombank (i)	—	447.7
Vneshtorgbank (ii)	—	221.2
Vnesheconombank (iii)	—	182.0
Other long-term loans	3.4	3.4
	6.3	857.1
Bonds denominated in Russian roubles, long-term portion (iv)		
	372.7	393.7
Loans denominated in Russian roubles:		
Sberbank of the Russian Federation, long-term portion (v)	7.1	—
	7.1	—
Loans denominated in other currency:		
Eurasia Investment Promotion Co., long-term portion (vi)	1.7	—
Sberbank of the Russian Federation, long-term portion (vii)	0.5	—
	2.2	—
	388.3	1,250.8

(i) The balance as at 31 December 2010 relates to a loan of USD 447.7 million borrowed at an interest rate of 9.0% per annum. The agreed interest rate will be effective until 20 August 2018 after which the interest rate will be LIBOR plus 4% per annum. The amount was borrowed in order to finance the construction of the new Sheremetyevo-3 terminal. Disposal of the credit line mainly due to deconsolidation of the company Terminal;

(ii) The balance as at 31 December 2010 represents an outstanding amount of USD 221.2 million on a credit line issued by Vneshtorgbank at a fixed interest rate of 7.75% per annum. The amount was borrowed in order to finance the construction of the new Sheremetyevo-3 terminal. Disposal of the credit line mainly due to deconsolidation of the company Terminal;

(iii) The balance as at 31 December 2010 represents an outstanding balance of USD 182.0 million on a credit line issued by Vnesheconombank at a fixed interest rate of 10.56% per annum. The amount was borrowed in order to finance the construction of the new Sheremetyevo-3 terminal. Disposal of the credit line mainly due to deconsolidation of the company Terminal;

(iv) The balance as at 31 December 2011 relates to bonds of USD 372.7 million borrowed at an interest rate of 7.75% per annum. Yield to maturity as at the end of reporting period is 8.0 %. The bonds are unsecured;

(v) The balance as at 31 December 2011 represents loans of USD 7.1 million issued at an interest rate of 10.0% and 13.75% per annum. The loans are secured by a property, plant and land with a carrying value of USD 8.7 million;

(vi) The balance as at 31 December 2011 represents loan of USD 1.7 million issued at an interest rate 7.4% per annum. The loan is secured by a property with a carrying value of USD 0.3 million;

(vii) The balance as at 31 December 2011 represents loan of USD 0.5 million issued at an interest rate 9.6% per annum. The loan is secured by property and land with a carrying value of USD 1.0 million.

The long-term borrowings are repayable as follows:

	2011	2010
On demand or within one year (Note 29)	11.3	43.4
In two to five years	382.0	565.2
After five years	6.3	685.6
	399.6	1,294.2
Less: amounts due for settlement within 12 months (Note 29)	(11.3)	(43.4)
Amounts due for settlement after 12 months	388.3	1,250.8

31. OTHER NON-CURRENT LIABILITIES

	2011	2010
VAT payable on leased aircraft	47.9	71.4
Custom duties payable on leased aircraft	5.5	32.9
Other liabilities related to frequent flyer programme (Note 26)	55.3	37.9
Defined benefit pension obligation, non-current portion	11.7	14.4
	120.4	156.6

As at 31 December 2011 other non-current liabilities include the long-term portion of VAT of USD 47.9 million (31 December 2010: USD 71.4 million) and customs duties of USD 5.5 million (31 December 2010: USD 32.9 million) relating to imported leased aircraft, which are payable in equal monthly instalments over a thirty-four-month period from the date these assets are cleared through customs.

Customs duties payable on leased aircraft have been discounted using a discount rate between 9.8% and 15.0%.

The short-term portion of the VAT payable and the customs duties of USD 67.6 million (31 December 2010: USD 116.4 million) and USD 12.2 million (31 December 2010: USD 57.7 million), respectively, relating to the imported leased aircraft are disclosed in Note 24.

32. SHARE CAPITAL

	NUMBER OF SHARES AUTHORISED AND ISSUED	NUMBER OF TREASURY SHARES	NUMBER OF SHARES OUTSTANDING
<i>Ordinary shares of one Russian rouble each:</i>			
As at 31 December 2010	1,110,616,299	(81,070,997)	1,029,545,302
As at 31 December 2011	1,110,616,299	(70,395,087)	1,040,221,212

Ordinary shareholders are entitled to one vote per share.

During 2011 the number of treasury shares held by the Group decreased by 10,675,910.

The Company's shares are listed on the Russian Trade System ("RTS") and the Moscow Interbank Currency Exchange ("MICEX") and on 31 December 2011 were traded at USD 1.57 per share. On 11 May 2012 were traded at USD 1.49 per share.

The Company launched a Level 1 Global Depositary Receipts (GDR's) programme in December 2000. The Company signed

a depositary agreement with Deutsche Bank Group, allowing the Company's shareholders to swap their shares for GDR's, which trade over-the-counter on US and European markets. The swap ratio was established at 100 shares per GDR. In accordance with the depositary agreement the total volume of the GDR's of the Company cannot exceed 20% of the Company's share capital. In 2001 the Company's GDR's were listed on the New Europe Exchange ("NEWEX") in Vienna and after closing of this stock exchange the GDR's were transferred to the third segment of the stock exchange in Frankfurt. On 31 December 2011 and 11 May 2012 the GDR's were trade at USD 146.13 and USD 161.92 each, respectively.

33. DIVIDENDS

At the annual shareholders' meeting held on 29 June 2011 the shareholders approved dividends of 1.0851 Russian rubles per share (3.6 US cents at the average exchange rate of the year 2010) totaling to 1,205.1 million Russian roubles (USD 40.0 million at the exchange rate on the date of approval) in respect of 2010.

34. OPERATING SEGMENTS

The Group has four reportable segments, as described below, which are the Group's strategic business units. The strategic business units offer different products and services, and are managed separately because they require different technology and marketing strategies. For each of the strategic business units, the Group's General Director reviews internal management reports on at least a quarterly basis. The following summary describes the operations in each of the Group's reportable segments:

- Airline – domestic and international passenger and cargo air transport and other airline services;
- Catering – includes preparation of food and beverages for air travel;
- Hotels – includes operating a hotel;

- Airport terminal – includes operating the Sheremetyevo-3 terminal.

There are also other operating segments. However, none of these segments meet any of the quantitative thresholds for determining reportable segments in 2011 and 2010.

Information regarding the results of each reportable segment is included below. Performance is measured based on segment sales revenue and operating profit, as included in the internal management reports that are reviewed by the Group's General Director. Segment sales revenue and operating profit is used to measure performance as management believes that such information is the most relevant in evaluating the results of certain segments relative to other entities that operate within these industries. Inter-segment pricing is determined on an arm's length basis.

2011	AIRLINE	CATERING	HOTELS	TERMINAL	OTHER	ELIMINATIONS	TOTAL GROUP
External sales	5,118.4	24.7	21.8	69.2	143.8	—	5,377.9
Inter-segment sales	6.0	150.0	12.6	119.6	0.6	(288.8)	—
Total revenue	5,124.4	174.7	34.4	188.8	144.4	(288.8)	5,377.9
Operating profit/(loss)	309.2	18.6	8.0	64.8	(5.7)	(6.6)	388.3
Finance income							440.3
Finance costs							(244.2)
Share of income in associates	0.9	—	—	—	—	—	0.9
Profit before income tax							585.3
Income tax							(94.0)
Profit for the year							491.3

AS AT 31 DECEMBER 2011	AIRLINE	CATERING	HOTELS	TERMINAL	OTHER	ELIMINATIONS	TOTAL GROUP
Airline							
Segment assets	5,346.5	47.4	28.5	—	328.1	(626.3)	5,124.2
Associates	5.8	—	—	—	—	—	5.8
Unallocated assets							205.9
Consolidated total assets							5,335.9
Segment liabilities	1,336.3	25.3	6.3	—	18.4	(130.2)	1,256.1
Unallocated liabilities							2,675.6
Consolidated total liabilities							3,931.7
Capital expenditure (Note 21)	376.1	2.5	3.6	8.8	1.0	—	392.0
Additions of subsidiaries (Note 21)	622.5	—	—	—	—	—	622.5
Depreciation and amortisation	174.8	1.8	1.4	41.4	1.7	—	221.1
Non-recoverable VAT (Note 9)	4.4	—	—	—	—	—	4.4
2010	AIRLINE	CATERING	HOTELS	TERMINAL	OTHER	ELIMINATIONS	TOTAL GROUP
External sales	4,240.8	14.8	12.2	45.3	6.2	—	4,319.3
Inter-segment sales	—	118.9	8.2	74.8	3.0	(204.9)	—
Total revenue	4,240.8	133.7	20.4	120.1	9.2	(204.9)	4,319.3
Operating profit/(loss)	469.1	12.8	1.0	4.2	(10.6)	4.6	481.1
Finance income							20.8
Finance costs							(159.5)
Share of income in associates	11.1	—	—	—	—	—	11.1
Profit before income tax							353.5
Income tax							(100.3)
Profit for the year							253.2

AS AT 31 DECEMBER 2011	AIRLINE	CATERING	HOTELS	TERMINAL	OTHER	ELIMINATIONS	TOTAL GROUP
Segment assets	3,719.6	35.0	25.5	941.2	421.0	(730.5)	4,411.8
Associates	24.9	—	—	—	—	—	24.9
Unallocated assets							89.2
Consolidated total assets							4,525.9
Segment liabilities	877.5	20.1	6.7	35.0	57.3	(90.7)	905.9
Unallocated liabilities							2,465.1
Consolidated total liabilities							3,371.0
Capital expenditure (Note 21)	178.8	3.3	6.9	28.1	19.2	—	236.3
Depreciation and amortisation	145.5	1.3	0.9	36.6	—	—	184.3
Non-recoverable VAT (Note 9)	63.3	—	—	—	—	—	63.3

	2011	2010
Scheduled passenger revenue:		
<i>International flights from Russian Federation to:</i>		
Europe	743.4	573.4
Asia	404.3	298.6
North America	78.4	70.4
Other	56.5	44.4
	1,282.6	986.8
<i>International flights to Russian Federation from:</i>		
Europe	748.0	585.1
Asia	421.6	315.8
North America	79.4	71.8
Other	56.3	43.8
	1,305.3	1,016.5
Domestic flights	1,518.5	1,326.5
Other international flights	3.5	0.9
	4,109.9	3,330.7
Cargo revenue:		
<i>International flights from Russian Federation to:</i>		
Europe	8.0	10.6
Asia	17.1	9.1
North America	1.9	2.2
Other	0.6	0.6
	27.6	22.5
<i>International flights to Russian Federation from:</i>		
Europe	25.0	21.0
Asia	71.8	86.3
North America	4.1	3.0
Other	0.3	0.1
	101.2	110.4
Other international flights	63.0	78.0
Domestic flights	85.9	74.7
	277.7	285.6

35. RISK CONNECTED WITH FINANCIAL INSTRUMENTS

Liquidity risk is the risk that the Group will not be able to meet its financial obligations as they fall due. The Group's approach to managing liquidity is to ensure that, as far as possible, that it will always have sufficient liquidity to meet its liabilities when due, under both normal and stressed conditions, without incurring unacceptable losses or risking damage to the Group's reputation. The Group's entities utilise a detailed budgeting and cash forecasting process to ensure their liquidity is maintained at appropriate level.

The Group has entered into various agreements with a number of banks in Russia whereby the banks have issued facilities to guarantee the repayment of the Group's commitments related to the existing aircraft lease agreements.

The following are the contractual maturities of financial liabilities, excluding future interest:

AVERAGE INTEREST RATE							
31 DECEMBER 2011	CONTRACTUAL	EFFECTIVE	0-12 MONTHS	1-2 YEARS	2-5 YEARS	OVER 5 YEARS	TOTAL
Non-derivative financial liabilities:							
Loans in foreign currency	4.5%	4.5%	42.4	0.5	1.7	6.3	50.9
Loans in Russian roubles	10.5%	10.5%	329.3	1.8	5.3	—	336.4
Bonds	7.8%	8.0%	6.5	372.7	—	—	379.2
Finance lease liabilities	3.6%	3.6%	202.8	182.9	412.3	701.5	1,499.5
Customs duties	0.0%	9.8%	12.2	4.9	0.6	—	17.7
Trade and other payables (excluding customs duties)	0.0%	0.0%	799.8	1.2	3.7	6.6	811.3
			1,393.0	564.0	423.6	714.4	3,095.0

31 DECEMBER 2010							
<i>Non-derivative financial liabilities:</i>							
Loans in foreign currency	8.9%	8.9%	35.5	34.2	137.3	685.6	892.6
Loans in Russian roubles	9.2%	9.2%	19.0	—	—	—	19.0
Bonds	7.8%	7.4%	7.9	—	393.7	—	401.6
Finance lease liabilities	3.4%	3.4%	103.8	100.6	264.4	265.1	733.9
Customs duties	0%	8.0%	57.7	26.8	6.1	—	90.6
Trade and other payables (excluding customs duties)	0%	0%	383.6	1.8	5.5	7.0	397.9
			607.5	163.4	807.0	957.7	2,535.6

Customs duties represent discounted liabilities on custom duties regarding finance and operation leases of aircrafts. The effective annualised interest rate is impacted by the date of adding a new aircraft to the fleet of the Group.

As at 31 December 2011 the Group had USD 632.4 million (31 December 2010: USD 86.4 million) available in relation to lines of credit granted to the Group by various lending institutions.

Currency risk – The Group is exposed to currency risk in relation to sales, purchases and borrowings that are denominated in a currency other than the respective functional currencies of the Group entities, which are primarily the

Russian rouble. The currencies in which these transactions are primarily denominated are Euro and USD.

The Group's exposure to foreign currency risk was as follows based on notional amounts:

IN MILLIONS OF USD	2011				2010			
	USD	EUR	OTHER	TOTAL	USD	EUR	OTHER	TOTAL
Cash and cash equivalents	47.5	10.7	22.6	80.8	405.5	13.6	22.7	441.8
Accounts receivable and prepayments, net	610.0	105.5	118.8	834.3	502.1	56.6	90.9	649.6
Other non-current assets	456.4	5.6	2.1	464.1	41.6	0.1	0.3	42.0
	1,113.9	121.8	143.5	1,379.2	949.2	70.3	113.9	1,133.4
Accounts payable and accrued liabilities	203.6	82.1	38.4	324.1	145.9	48.2	33.4	227.5
Finance lease liabilities (current portion)	193.4	—	—	193.4	103.8	—	—	103.8
Finance lease liabilities (non-current portion)	1,198.2	—	—	1,198.2	630.1	—	—	630.1
Short-term borrowings	40.9	0.6	0.9	42.4	35.5	—	—	35.5
Long-term borrowings	6.3	0.5	1.7	8.5	857.1	—	—	857.1
Other non-current liabilities	—	—	—	—	—	—	—	—
	1,642.4	83.2	41.0	1,766.6	1,772.4	48.2	33.4	1,854.0
Net assets/(liabilities)	(528.5)	38.6	102.5	(387.4)	(823.2)	22.1	80.5	(720.6)

In addition, payments of approximately USD 7.9 million, USD 7.9 million and USD 411.3 million denominated in euro are expected to take place in April 2012, October 2012 and April 2013, respectively, in relation to the hedge instrument described in Note 23.

A 20% strengthening or weakening of the Russian rouble against the following currencies as at 31 December 2011

and 31 December 2010, respectively, would have increased/ (decreased) profit before income tax by the amounts shown below. This analysis assumes that all other variables, in particular interest rates, remain constant. The effect on the Group's equity would be the same as that on the Group's profit, excluding taxation.

IN MILLIONS OF USD	2011		2010	
	PERCENT AGAINST RUR	EFFECT ON PROFIT BEFORE INCOME TAX	PERCENT AGAINST RUR	EFFECT ON PROFIT BEFORE INCOME TAX
<i>Increase in the rate of exchange to rouble</i>				
USD	20%	(105.7)	20%	(164.6)
Euro	20%	7.7	20%	4.4
Other currencies	20%	20.5	20%	16.1
<i>Decrease in rate of exchange to rouble</i>				
USD	20%	105.7	20%	164.7
Euro	20%	(7.7)	20%	(4.4)
Other currencies	20%	(20.5)	20%	(16.1)

Interest rate risk – Changes in interest rates impact primarily loans and borrowings by changing either their value (fixed rate debt) or their future cash flows (variable rate debt). At the time of raising new loans or borrowings management uses judgment to decide whether it believes that a fixed or

variable interest rate would be more favourable to the Group over the expected period until maturity.

As at 31 December 2011 and 31 December 2010 the interest rate profiles of the Group's interest-bearing financial instruments were:

	CARRYING AMOUNT	
	2011	2010
<i>Fixed rate instruments</i>		
Financial assets	221.8	510.3
Financial liabilities	(1,152.4)	(1,334.9)
	(930.6)	(824.6)
<i>Variable rate instruments</i>		
Financial assets	0.5	0.5
Financial liabilities	(1,113.8)	(712.2)
	(1,113.3)	(711.7)

During the year some of the Group's loans bore variable interest rates (Note 29 and Note 31). If the variable interest rates on borrowings in 2011 were 30% greater or lower than the actual interest rates for the year, with all other variables held constant, interest expense would not have changed significantly (2010: no significant change).

The interest component of the Group's finance leases primarily accrues at variable interest rates. Notable part of finance lease liabilities (USD 523 million) is a subject to an interest rate swap agreement (Note 23). If in 2011 those rates were 30% greater or lower than what they actually were, with all other variables held constant, interest expense on finance leases for the year would not have been materially different (2010: no significant change).

Fuel risk – The results of the Group's operations can be significantly impacted by changes in the price of aircraft fuel. In December 2010 the Group entered into an agreement with a Russian bank to hedge a portion of its fuel costs from potential future price increases. In accordance with the terms of the agreement the Group will be compensated by the bank for the excess between the actual price and the ceiling price specified in the agreement, whilst the Group has agreed to compensate the bank the shortfall between the actual prices and the floor price specified in the agreement.

Capital management – The Group manages its capital to ensure its ability to continue as a going concern while maximizing the return to shareholders through the optimization of the debt and equity balance.

The Group monitors its capital in comparison with other companies in the airline industry on the basis of the following ratios:

- net debt to total capital,
- total debt to EBITDA,
- net debt to EBITDA.

Total debt mainly consists of borrowings, finance lease liabilities, custom duties payable on leased aircraft, defined benefit pension obligation. Net debt is defined as total debt less cash, cash equivalents and short term investments. Total capital consists of total equity and net debt. EBITDA is calculated as operating profit before depreciation, amortization and custom duties expenses.

The ratios are as follows:

	2011	2010
Total debt	2,295.5	2,152.1
Less cash and cash equivalents and short term investments	414.1	665.8
Net debt	1,881.4	1,486.3
Equity	1,488.4	1,127.6
Total capital	3,369.8	2,613.9
Net debt / Total capital	0.6	0.6
Total debt / EBITDA	3.6	3.0
Net debt / EBITDA	2.9	2.1

There were no changes in the Group's approach to capital management during the year.

Neither the Group nor any of its subsidiaries are subject to externally imposed capital requirements.

Credit risk is the risk of financial loss to the Group if a customer or counterparty to a financial instrument fails to meet its contractual obligations, and arises principally from the Group's receivables from customers and investment securities.

The Group conducts transactions with the following major types of counterparties:

i. The Group has credit risk associated with travel agents and industry settlement organisations. A significant share of the Group's sales takes place via travel agencies. Due to the fact that receivables from agents are diversified the overall credit risk related to agencies is assessed by management as low.

ii. Receivables from other airlines are carried out through the IATA clearing house. Regular settlements ensure that the exposure to credit risk is mitigated to the greatest extent possible.

iii. Aircraft suppliers require that security deposits are paid by the Group in relation to the future aircraft deliveries. The Group mitigates this credit risk by performing extensive background checks on suppliers. Only well known and reputable companies are contracted with.

iv. The Group limits its exposure to credit risk associated with investments by only investing in liquid securities. Management actively monitors the performance and given that the Group only has invested in securities with high credit ratings, management does not expect any counterparty to fail to meet its obligations.

The maximum exposure to the credit risk net of impairment allowance is set out in the table below:

	2011	2010
Cash and cash equivalents	393.1	660.4
Trade accounts receivable	475.1	363.3
Prepayments for aircraft	432.9	235.9
Short-term investments	21.0	5.4
Long-term investments	191.2	3.7
	1,513.3	1,268.7

Aging of past due but not impaired trade receivables:

	2011	2010
Current	469.0	85.5
0 – 90 days	5.7	161.4
90 – 2 years	0.4	70.5
Over 2 years	—	45.9
	475.1	363.3

36. RELATED PARTY TRANSACTIONS

The ultimate controlling party of the Company is the Government of the Russian Federation. According to IAS 24 Related party disclosures a reporting entity is exempt from the full disclosure requirements in relation to related party transactions and outstanding balance, including commitments, with the government that has control over

the reporting entity, or with another entity, controlled by the government since 1 January 2011.

The Consolidated financial statements of the Group include the following balances and transaction with related parties other than government-related entities:

	2011	2010
Assets		
Cash and cash equivalents	0.1	21.8
Trade and accounts receivable	6.2	5.8
	6.3	27.6
Liabilities		
Long-term borrowings	—	850.9
Short-term borrowings	—	35.5
Trade and other accounts payable	3.1	4.3
	3.1	890.7
Sales to associates	13.1	25.2
Purchases from associates	42.0	75.5

Purchases consists primarily of airport services and aviation security services. During 2011 and 2010 most of the transactions between the Group and its related parties were based on market prices.

The amounts outstanding to and from related parties mainly will be settled in cash.

In 2011 total amounts of guarantees given to associates are USD 4.1 million and guarantees received from associates are nil.

Government-related entities

In November 2011 the Group acquired controlling shares and voting interest of four businesses from State Corporation Rostekhnologii (company controlled by Russian government). In December 2011, the Group entered into a contract with OJSC MASH (company controlled by Russian government) to dispose 52.82% of the controlling shares of OJSC Terminal in exchange of 8.96% of non-controlling shares of OJSC MASH. Information is disclosed in Note 16.

Significant loans obtained from the banks controlled by Russian government are disclosed in Note 29, 30.

The Group operates in an economic regime where the entities directly or indirectly controlled by Government of Russian Federation through its government authorities, agencies, affiliations and other organizations, collectively referred to as government-related entities. The Group has transactions with other government-related entities including but not limited to sales, purchase of air navigation and airport services.

These transactions are conducted in ordinary course of Group's business on terms comparable to those with other entities that are non-government related.

For the year ended 31 December 2011, management estimates that the aggregate amount of Group's significant transactions with other government-related entities are on the same level as at previous year and less than 15% of total operating expenses, and less than 1% of total sales.

Compensation of key management personnel

The remuneration of directors and other members of key management (the members of the Board of Directors and Management Committee as well as key managers of flight and ground personnel who have significant power and responsibilities on key control and planning decisions of the Group) consist of short-term benefits including salary and bonuses as well as short-term compensation for serving on the management bodies of Group companies of 2011 amounted to approximately USD 19.8 million (31 December 2010: USD 16.6 million).

Such amounts are stated before personal income tax but exclude unified social tax. According to Russian legislation, the Group makes contributions to the Russian State pension fund as part of unified social tax for all its employees, including key management personnel.

During 2010, the Group initiated a share option programme for its key executives and employees. The program will run for three years and will be exercised in three tranches granted over the three-year period from 1 January 2011 through to 31 December 2013. The vesting requirement of the share option programme is the continuous employment of participants during the vesting period. The fair value of services received in return for the share option granted is measured by reference to the fair value of the share option granted. The estimate of the fair value of the services received is determined using the Black-Scholes model. The following variables have been used in the model: the market share price at the grant date of USD 1.9, the expected volatility of 40% and a risk free interest rate of 5%. During 2011 expenses related to the programme amounted to USD 4.9 million. These have been recognised as wages and salaries in the consolidated statement of income (Note 8). The outstanding amount at the end of the reporting period is USD 10.7 million (31 December 2010: USD 12.7 million).

37. COMMITMENTS UNDER OPERATING LEASES

Future minimum lease payments under non-cancellable aircraft and other operating leases are as follows:

	2011	2010
On demand or within one year	538.7	357.0
In two to five years	1,819.8	1,308.0
After five years	1,319.6	1,281.5
Total minimum payments	3,678.1	2,946.5

The amounts above represent base rentals payable. Maintenance fees payable to the lessor, based on actual flight hours, and other usage variables are not included in the figures.

For details of the fleet subject to operating leases refer to Note 1.

38. CAPITAL COMMITMENTS

The Group's capital commitments in relation to the acquisition of property, plant and equipment and other services as at 31 December 2011 amounted to approximately USD 2,566.4 million (31 December 2010:

USD 2,402.6 million). These commitments mainly relate to eight Airbus A-321-200, five Airbus A-330 aircraft, sixteen Boeing B-777 which are expected to be used under finance lease agreements.

39. CONTINGENCIES

Political environment – The Government of the Russian Federation continues to reform the business and commercial infrastructure in its transition to a market economy. As a result laws and regulations affecting businesses continue to change rapidly. These changes are characterised by poor drafting, different interpretations and arbitrary application by the authorities.

Business environment – The Group's operations are primarily located in the Russian Federation. Consequently, the Group is exposed to the economic and financial markets of the Russian Federation which display characteristics of an emerging market. The legal, tax and regulatory frameworks continue development, but are subject to varying interpretations and frequent changes which together with other legal and fiscal impediments contribute to the challenges faced by entities operating in the Russian Federation. The consolidated financial statements reflect management's assessment of the impact of the Russian business environment on the operations and the financial position of the Group. The future business environment may differ from management's assessment.

Taxation – The taxation system in the Russian Federation continues to evolve and is characterised by frequent changes in legislation, official pronouncements and court decisions, which are sometimes contradictory and subject to varying interpretation by different tax authorities. Taxes are subject

to review and investigation by a number of authorities, which have the authority to impose severe fines, penalties and interest charges. A tax year remains open for review by the tax authorities during the three subsequent calendar years; however, under certain circumstances a tax year may remain open longer. Recent events within the Russian Federation suggest that the tax authorities are taking a more assertive and substance-based position in their interpretation and enforcement of tax legislation.

These circumstances may create tax risks in the Russian Federation that are substantially more significant than in other countries. Management believes that it has provided adequately for tax liabilities based on its interpretations of applicable Russian tax legislation, official pronouncements and court decisions. However, the interpretations of the relevant authorities could differ and the effect on these consolidated financial statements, if the authorities were successful in enforcing their interpretations, could be significant.

Carbon emission - From 1 January, 2012 most carbon dioxide (CO2) emissions from commercial flights to, from, and within the European Union (EU) are covered by the EU Emission Trading Scheme (EU ETS). This fact might have a negative impact on the operating costs of the Group.

40. SUBSEQUENT EVENTS

Three Airbus A330, two Airbus A321 and three SSJ 100 aircraft were delivered to the Group during the period from January 2012 till May 2012. All aircraft will be operated under operating lease agreements.

STRONG TEAM

236

AS OF DECEMBER 31, 2011
THE AEROFLOT GROUP AIRCRAFT
CONSISTED OF 236 AIRCRAFT,
OF WHICH 227 WERE PASSENGER
AIRCRAFT

Born to fly

FLAMINGO

The largest of the gregarious birds. The biggest flocks of flamingos can be found on the Great Lakes of Eastern Africa, where more than one million birds gather together.

7

APPENDIXES

7.1	Information on the results of the President and Government of Russian Federation assignments execution.....	177
7.2	Large transactions and related party transactions.....	178
7.3	Information on observance of the Code of Corporate Conduct	180
7.4	Operating statistics	190
7.5	Glossary of terms and abbreviations used in this Annual Report	194
7.6	List of offices and representative offices.....	196
7.7	Contact Information.....	202

7.1

Information on the results of the President and Government of Russian Federation assignments execution



INFORMATION ON THE RESULTS OF THE PRESIDENT AND GOVERNMENT OF RUSSIAN FEDERATION ASSIGNMENTS EXECUTION

№	DOCUMENT TYPE, DATE, NUMBER	SHORT DESCRIPTION OF INSTRUCTION	EXECUTION
1	2	3	4
1	Russian Government Instruction № ISh -P13-4411, dated 30.06.2010, concerning creation of a national carrier on the basis of JSC Aeroflot (with due account for decisions taken at Russian Government meetings № ISh-P13-9Pr, dated 15.03.2010 and № ISh-P13-29Pr, dated 16.07.2010)	On transfer to JSC Aeroflot of aviation assets belonging to State Corporation Russian Technologies (Incoming № 3798, dated 05.07.2010)	An agreements was made on 25.10.2011 between Russian Technologies (as Seller), LLC Aeroflot Finance (as Buyer) and JSC Aeroflot (as Participant)
2	Instruction of the President of Russia № Pr-307 dated 07.02.2012 following a meeting of the Presidential Commission for Modernization and Technological Development of the Russian Economy	On approval of innovative development programmes (Incoming № 623, dated 09.02.2011)	The Board of Directors of JSC Aeroflot approved an Innovation Programme (Minutes № 16, dated 24.06.2011, V.1) (№51/PrSD dated 05.07.2011). An R&D plan for 2012 was prepared and approved by the Board of Directors as part of the Company's Innovative Development Programme (Minutes № 6, dated 24.11.2011, V.3) (№111/PrSD, dated 07.12.2011)
3	Instruction № SI-P13-2225, dated 12.04.2011, of the Deputy Chairman of the Russian Government S.B. Ivanov.	On proposal of candidacies for independent directors or professional trustees (Incoming №2208, dated 13.04.2011)	On 02.06.2011 the Board of Directors of JSC Aeroflot approved a list of candidates to the Board of Directors, to be elected at an Extraordinary General Meeting of Shareholders on 29.06.2011 (№ 44/PrSD, dated 15.06.2011). On 13.07.2011 the Board of Directors elected an independent Board member to serve as Board Chairman (№ 54/PrSD, dated 26.07.2011)
4	Instruction ISh-P13-5809, dated 15.08.2011, of the First Deputy Chairman of the Russian Government, I.I. Shuvalov	On reduction of per unit costs for procurement of goods (works, services) by 10% in three years (Incoming № 5818, dated 18.08.2011)	A letter was sent to Minister of Economic Development of the Russian Federation E.S. Nabiullina regarding introduction at JSC Aeroflot of a system of remuneration for senior managers and specialists based on key performance indicators and approval of a draft methodology for calculating an indicator of per unit cost reduction by JSC Aeroflot in payment for goods (works, services) (Outgoing № GD-3575, dated 15.09.2011)
5	Instruction VP-P9-4883, dated 13.07.2011, of the Chairman of the Russian Government, V.V. Putin	On reorganization of the system for pilot training in the Russian Federation (Incoming №4880, dated 18.07.2011)	A meeting was held on September 27, 2011 with the Deputy Minister for Transport, V.M. Okulov, concerning improvement of the system for training of civil aviation pilots in Russia.
6	Instruction SI-P9-1170 01.03.2011, dated 01.03.2011, of the Deputy Chairman of the Russian Government, S.B. Ivanov	On preparation of a schedule for bringing SSJ 100 aircraft into service and of a training schedule for air crew, cabin crew and ground personnel (Incoming №1047, dated 04.03.2011)	An order was issued on creation of a working group to prepare for receipt and start of operations with SSJ 100 aircraft (ORD № 64, dated 22.02.2011).

LARGE TRANSACTIONS AND RELATED PARTY TRANSACTIONS

INFORMATION ON TRANSACTIONS CARRIED OUT IN THE REPORTING YEAR, WHICH ARE CHARACTERIZED AS LARGE TRANSACTIONS AND RELATED PARTY TRANSACTIONS IN ACCORDANCE WITH THE FEDERAL LAW ON JOINT-STOCK COMPANIES

LARGE TRANSACTIONS

PARTIES	OBJECT	PRICE	PERIOD	MANAGEMENT BODY
JSC Aeroflot (Buyer), The Boeing Company (Seller)	Purchase of eight new Boeing B777-200ER/300ER aircraft	Not to exceed USD 1,156,000,000	Delivery schedule: Q4 2012– Q2 2016.	Board of Directors (Minutes №11, dated 24.02.2011)

RELATED PARTY TRANSACTIONS

№	COUNTERPARTY	OBJECT	PRICE (RUB)	PERIOD	INTERESTED PARTIES	BASIS OF INTEREST	GOVERNING BODY, WHICH TOOK THE DECISION
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	CJSC Aeromar	Supply of soft drinks	4,082.80	Until contract completion	V.Ya. Zingman D.P. Saprykin	Members of the Executive Board of Aeroflot Members of the Board of Directors of OJSC Aeromar	Decision of the EGM (Minutes №28, dated 16.07.2011)
2.	CJSC AeroMASH Aviation Security	IT services	212,400.00	Until contract completion	V.N. Antonov	Member of the Executive Board of Aeroflot Member of the Board of Directors of CJSC AeroMASH Aviation Security	Decision of the EGM (Minutes №28, dated 16.07.2011)
3.	CJSC Sherotel	Protocol event	172,040.00	Until contract completion	D.P. Saprykin V.Ya. Zingman	Members of the Executive Board of Aeroflot Members of the Board of Directors of OJSC Sherotel	Decision of the EGM (Minutes №28, dated 16.07.2011)
4.	OJSC Moscow Insurance Company	Third-party vehicle insurance	18,410.49	Until contract completion	D.P. Saprykin	Member of the Executive Board of Aeroflot Member of the Board of Directors of OJSC Moscow Insurance Company	Decision of the EGM (Minutes №28)

7.2 Large transactions and related party transactions



№	COUNTERPARTY	OBJECT	PRICE (RUB)	PERIOD	INTERESTED PARTIES	BASIS OF INTEREST	GOVERNING BODY, WHICH TOOK THE DECISION
5.	OJSC Moscow Insurance Company	Third-party vehicle insurance	11,628.00	Until contract completion	D.P. Saprykin	Member of the Executive Board of Aeroflot Member of the Board of Directors of OJSC Moscow Insurance Company	Decision of the EGM (Minutes №28, dated 16.07.2011)
6.	CJSC Nordavia Regional Airlines	Cargo processing and storage at customs facilities	123,129.78	Until contract completion	V.N. Antonov	Member of the Executive Board of Aeroflot Member of the Board of Directors of CJSC Nordavia Regional Airlines	Decision of the EGM (Minutes №28, dated 16.07.2011)
7.	CJSC AeroMASH Aviation Security	Aviation security	160,721,144.06	Until contract completion	V.N. Antonov	Member of the Executive Board of Aeroflot Member of the Board of Directors AeroMASH Aviation Security	Decision of the AGM (Minutes №30, dated 04.07.2011)
8.	CJSC Sheremetyevo Refueling Complex	Equipment checks	65,394.42	Until contract completion	D.P. Saprykin	Member of the Executive Board of Aeroflot Members of the Board of Directors of CJSC Sheremetyevo Refueling Complex	Decision of the AGM (Minutes №30, dated 04.07.2011)
9.	JSC Vladivostok Air	Loan	400,000,000.00	Until contract completion	D.P. Saprykin	Member of the Executive Board of Aeroflot Members of the Board of Directors of JSC Vladivostok Air	Minutes №15 of the Board of Directors, dated 02.06.2011
10.	Aeroflot Aviation School	Training	209,740.00	Until contract completion	K.M. Bushlanov	Member of the Executive Board of Aeroflot Member of the Board of Trustees of Aeroflot Aviation School	Decision of the AGM (Minutes №30, dated 04.07.2011)
11.	Aeroflot Aviation School	Training	89,600.00	Until contract completion	K.M. Bushlanov	Member of the Executive Board of Aeroflot Member of the Board of Trustees of Aeroflot Aviation School	Decision of the AGM (Minutes №30, dated 04.07.2011)
12.	JSC ORENAIR	Provision of fuel and technical liquids	8,630,309.70	Until contract completion	D.P. Saprykin	Member of the Executive Board of Aeroflot Member of the Board of Directors of JSC ORENAIR	Minutes №3 of the Board of Directors, dated 01.09.2011
13.	OJSC Terminal	Real estate leasing	9,528,571.00	Until contract completion	D.P. Saprykin	Member of the Executive Board of Aeroflot Member of the Board of Directors of OJSC Terminal	Minutes №4 of the Board of Directors, dated 10.10.2011
14.	OJSC Terminal	Real estate leasing	1,778,406.00	Until contract completion	D.P. Saprykin	Member of the Executive Board of Aeroflot Member of the Board of Directors of OJSC Terminal	Minutes №4 of the Board of Directors, dated 10.10.2011
15.	OJSC Terminal	Real estate leasing	4,293,801.00	Until contract completion	D.P. Saprykin	Member of the Executive Board of Aeroflot Member of the Board of Directors of OJSC Terminal	Minutes №4 of the Board of Directors, dated 10.10.2011
16.	JSC Donavia	Sale of passenger transport services	33,367,631.17	Until contract completion	A.Yu. Kalmykov	Member of the Executive Board of Aeroflot Member of the Board of Directors of JSC Donavia	Decision of the AGM (Minutes №30, dated 04.07.2011)

INFORMATION ON OBSERVANCE OF THE CODE OF CORPORATE CONDUCT*

Nº	PROVISION OF THE CODE OF CORPORATE CONDUCT	OBSERVED OR NOT OBSERVED	NOTES
GENERAL MEETING OF SHAREHOLDERS			
1.	Shareholders shall be notified of holding of the general meeting of shareholders at least 30 days before the date when it is scheduled to be held, regardless of the nature of business included on its agenda, unless a longer notification period is required by law.	Observed	Clause 17.2 of the Company Charter
2.	Shareholders shall be able to acquaint themselves with the list of persons eligible to attend the general meeting of shareholders from the date when notice of the general meeting of shareholders is given and until the meeting is closed, or, in the case of a meeting in absentia, until the final date for acceptance of ballots.	Observed	In accordance with clause 16.4. of the Company Charter, the list of persons having the right to take part in the general meeting of shareholders is provided by the Company for purpose of acquaintance at the request of persons included in the list and owning at least one percent of votes
3.	Information (materials) that must be provided during the period of preparation for the general meeting of shareholders shall be available to shareholders via electronic communication facilities, including the Internet.	Observed	Obeyed in practice
4.	Any shareholder should be able to propose an item for inclusion in the agenda of a general meeting of shareholders or to request convening of a general meeting of shareholders without presentation of an excerpt from the shareholder register, if the shareholder's title to stocks is recorded in the system for maintaining the shareholder register. If the shareholder's title to stocks is recorded on a securities account, an excerpt from the securities account will be sufficient for exercise of the aforementioned title.	Observed	The Company itself requests confirmation from the register of shareholders when accepting agenda proposals for the general meeting of shareholders

* In the information, which follows, observance of the Code of Corporate Conduct means due account (observance) by the Company of recommendations of the federal body of executive power responsible for the securities market, and of requirements of the Charter and internal documents of the Company itself (valid at the time when this information was compiled), and of legal acts of the Russian Federation governing the activities of joint-stock companies, such as JSC Aeroflot.

Nº	PROVISION OF THE CODE OF CORPORATE CONDUCT	OBSERVED OR NOT OBSERVED	NOTES
5.	The charter or corporate documents of the joint stock company should require presence of the CEO, executive board members, members of the board of directors, members of the internal audit commission, and the auditor of the company at the general meeting of shareholders.	Observed in part	Clause 11.3 of the Statute on the General Meeting of Shareholders.
6.	Candidates should be present when the general meeting of shareholders elects members of the board of directors, the CEO, members of the executive board, and members of the internal audit commission, and also the when auditor of the joint-stock company is appointed.	Observed in part	
7.	Internal documents of the joint-stock company should contain a procedure for registration of persons attending the general meeting of shareholders	Observed	Article 7 of the Statute on the General Meeting of Shareholders
BOARD OF DIRECTORS			
8.	The charter of the joint-stock company should include authority of the board of directors to approve financial and business plan of the joint-stock company on an annual basis.	Observed	Clause 19.2 of the Company Charter (sub-clauses 1 and 24)
9.	A risk management procedure for the joint-stock company, approved by the board of directors, should be in place.	Observed	Clause 5.5 of the Statute on the Audit Committee
10.	The charter of the joint-stock company should include the right of the board of directors to suspend the authority of the CEO, who was appointed by the general meeting of shareholders.	Observed	Clause 19.2 of the Company Charter (sub-clause 8)
11.	The charter of the joint-stock company should include the right of the board of directors to set requirements as to the level of qualifications and amount of remuneration payable to the CEO, members of the executive board, and managers of main structural divisions of the company.	Observed in part	Clause 19.2 of the Company Charter (sub-clauses 10 and 12)
12.	The charter of the joint-stock company should include the right of the board of directors to approve terms and conditions of contracts with the CEO and members of the executive board.	Observed	Clause 19.2 of the Company Charter (sub-clause 10)
13.	The charter or internal documents of the joint-stock company should require that board votes of the CEO (management organization, manager) and members of the executive board are not taken into account in voting to approve terms and conditions of contracts with the CEO and members of the executive board.	Not observed	
14.	The board of directors of the joint-stock company should include at least three independent directors who meet requirements of the Code of Corporate Conduct.	Observed	

№	PROVISION OF THE CODE OF CORPORATE CONDUCT	OBSERVED OR NOT OBSERVED	NOTES
15.	Persons should be disqualified from serving on the board of directors of the joint-stock company, if they were ever found guilty of any economic crime or crime against government, the interests of government or local authorities, or if they have been subject to any administrative penalties for violations in the sphere of business and finance, taxation, or the securities market.	Observed	
16.	Persons should be disqualified from serving on the board of directors of the joint-stock company if they are a shareholder, CEO (manager), member of any management body or employee of a legal entity, which is a competitor of the joint-stock company.	Observed	
17.	The charter of the joint-stock company should require the board of directors to be elected by cumulative voting.	Observed	Clause 19.4 of the Company Charter
18.	Internal documents of the joint-stock company should require members of the board of directors to refrain from any actions that will or may potentially cause a conflict between their interests and interests of the company, and to disclose information to the board of directors concerning such a conflict, should it occur.	Observed in part	Clause 22.1 of the Company Charter; Article 8 of the Statute on the Board of Directors
19.	The internal documents of the joint-stock company should require members of the board of directors to notify the board in writing of their intention to close any transactions with securities of the company or of its subsidiaries (affiliates), and to disclose any information on transactions closed by them with such securities.	Observed	The procedure for members of the Board of Directors to declare any interest in transactions by the Company is regulated by clause 22.7 of the Company Charter and by articles 81 and 82 of the Law on Joint-Stock Companies.
20.	The internal documents of the joint-stock company should require the board of directors to hold meetings at least once every six weeks.	Observed	Article 5 of the Statute on the Board of Directors.
21.	The board of directors of the joint-stock company should meet at least once every six weeks in any year, for which a company annual report is compiled.	Observed	Article 5 of the Statute on the Board of Directors.
22.	The internal documents of the joint-stock company should contain procedures to be followed at meetings of the board of directors.	Observed	Article 5 of the Statute on the Board of Directors; procedural rules for meetings of the Board of Directors of JSC Aeroflot.
23.	Internal documents of the joint-stock company should stipulate that any transactions by the company with value in excess of 10 percent of company assets should be approved by the board of directors, except for transactions in the normal course of business	Observed	Clause 19.2 of the Company Charter (sub-clause 21)

№	PROVISION OF THE CODE OF CORPORATE CONDUCT	OBSERVED OR NOT OBSERVED	NOTES
24.	Internal documents of the joint-stock company should include the right of members of the board of directors to receive information from executive bodies and managers of structural divisions of the company, which is necessary for them to discharge their functions, as well as sanctions for failure to provide such information.	Observed in part	Article 8 of the Statute on the Board of Directors
25.	There should be a committee of the board of directors in charge of strategic planning, or the function of such a committee should be vested in another committee (other than the audit committee and personnel and remuneration committee).	Observed	Sub-clause 11.2 of article 11 of the Statute on the Board of Directors; Statute on the Strategy Committee
26.	A committee of the board of directors in charge of audit (audit committee) should be created, which makes recommendations to the board of directors on choice of an auditor for the joint-stock company and liaises with the auditor and with the internal audit commission of the company	Observed	Sub-clause 11.2 of article 11 of the Statute on the Board of Directors; Statute on the Audit Committee
27.	The audit committee should include only independent and non-executive directors	Observed in part	
28.	The audit committee should be headed by an independent director.	Observed	
29.	The internal documents of the joint-stock company should stipulate right of access for all members of the audit committee to any company documents and information, on condition that they do not disclose confidential information.	Observed	Clauses 3.4 and 4.11 of the Statute on the Audit Committee.
30.	A committee of the board of directors for personnel and remuneration should be created, with the functions of identifying criteria for selection of candidates to the board of directors and developing a remuneration policy	Observed	Sub-clause 11.2 of article 11 of the Statute on the Board of Directors; Statute on the Personnel and Remuneration Committee.
31.	The personnel and remuneration committee should be headed by an independent director	Observed	
32.	No officers of the joint-stock company should serve on the personnel and remuneration committee	Observed	
33.	A committee of the board of directors in charge of risk should be created or the functions of such a committee should be vested in another committee (other than the audit committee and the personnel and remunerations committee).	Observed in part	In accordance with sub-clause 11.1 of article 11 of the Statute on the Board of Directors, the Board of Directors can create permanent and temporary committees.

Nº	PROVISION OF THE CODE OF CORPORATE CONDUCT	OBSERVED OR NOT OBSERVED	NOTES
34.	A committee of the board of directors should be created for settlement of corporate conflicts or the functions of such a committee should be vested in another committee (other than the audit committee and the personnel and remuneration committee).	Observed in part	There have been no corporate conflicts since July 28, 1992 (the date of creation of JSC Aeroflot). If situations of conflict arise, the Board of Directors has the right to create a committee for resolution of corporate conflicts (sub-clause 11.1 of article 11 of the Statute on the Board of Directors).
35.	No officers of the joint-stock company should serve on the committee for settlement of corporate conflicts.	Not observed	A committee of the Board of Directors for resolution of corporate conflicts has not been created
36.	The committee for settlement of corporate conflicts should be managed by an independent director.	Not observed	A committee of the Board of Directors for resolution of corporate conflicts has not been created
37.	There should be internal documents approved by the board of directors of the joint-stock company, setting out a procedure for creation and functioning of committees of the board of directors.	Observed	Separate statutes for each committee of the Board of Directors
38.	The charter of the joint-stock company should define a quorum of the board of directors in such a way that attendance of independent directors at meetings of the board of directors is required.	Not observed	
EXECUTIVE BODIES			
39.	There should be a collegiate executive body (executive board) of the joint-stock company.	Observed	Clause 21.1 of the Company Charter.
40.	The charter or internal documents of the joint-stock company should require that any transactions with real estate and obtaining of loans by the company must be approved by the executive board, unless such transactions are classified as large transactions and treated as normal business of the company.	Observed	Paragraph 2 of the Statute on the Executive Board; Clause 21.4 of article 21 of the Company Charter.
41.	Internal documents of the joint-stock company should contain a procedure for approval of operations, which are beyond the bounds of the company's business plan.	Observed	Sub-clauses 19-21 of clause 19.2 of article 19 of the Company Charter, and sub-clause 12 of clause 21.5 of article 21 of the Company Charter.
42.	Executive bodies should not include any person who is a shareholder, CEO (manager), member of any management body, or employee of a legal entity, which is a competitor of the joint-stock company.	Observed	

Nº	PROVISION OF THE CODE OF CORPORATE CONDUCT	OBSERVED OR NOT OBSERVED	NOTES
43.	Executive bodies of the joint-stock company should not include any person who has been found guilty of any economic crime or crime against government, the interests of government or local authorities, or if they have been subject to any administrative penalties for violations in the sphere of business and finance, taxation, or the securities market. If the office of the sole executive body is executed by a management organization or a manager, the CEO and executive board members of the management organization or the manager should meet the aforementioned requirements for the CEO and members of the executive board of the joint-stock company itself.	Observed	
44.	The Charter or internal documents of the joint-stock company should prohibit any management organization (manager) from exercising analogous functions in a competitor company or from being involved in any property relationships with the company, other than providing management services	Not observed	
45.	Internal documents of the joint-stock company should include the obligation of executive bodies to avoid any acts, which will or may cause a conflict between their interests and interests of the company, as well as the obligation to notify the Board of Directors should such a conflict arise.	Observed	Article 22 of the Company Charter
46.	The charter or internal documents of the joint-stock company should include criteria for selection of a management organization (a manager)	Not observed	The Company Charter does not envisage any statute on a managing organization or manager.
47.	Executive bodies of the joint-stock company shall provide monthly reports on their work to the board of directors	Observed in part	Sub-clauses 5.5 of clause 21.4 of article 21 of the Company Charter
48.	Agreements between the joint-stock company, on one hand, and the CEO (management organization, manager) and members of the executive board, on the other hand, should assign liability for violation of regulations concerning use of confidential and official information.	Observed	Sub-clause 11 of clause 2.3 of the CEO Employment Contract; Sub-clause 6.2 of the Standard Employment Contract.

Nº	PROVISION OF THE CODE OF CORPORATE CONDUCT	OBSERVED OR NOT OBSERVED	NOTES
COMPANY SECRETARY			
49.	The joint-stock company should have a special officer (company secretary), whose job is to ensure compliance of bodies and officers of the company with procedural requirements that guarantee exercise of rights and lawful interests of company shareholders	Observed	Article 10 of the Statute on the Board of Directors; Clause 19.8 of the Company Charter.
50.	The charter or internal documents of the joint-stock company should include a procedure for appointment (election) and specify responsibilities of the company secretary	Observed	Clause 19.8 of the Company Charter
51.	The charter of the joint-stock company should specify requirements for any candidate to the post of company secretary	Not observed	
MAJOR CORPORATE ACTIONS			
52.	The charter or internal documents of the joint-stock company should require approval of any major transaction prior to execution thereof.	Not observed	
53.	It should be obligatory for the joint-stock company to hire an independent appraiser to assess the market value of property, which is the object of a major transaction.	Observed	
54.	The charter of the joint-stock company should prohibit any actions during the process of acquisition of large share stakes in the company (takeover), which aim to protect the interests of executive bodies (members thereof) and members of the board of directors, and should also prohibit any actions that tend to worsen the situation of shareholders. In particular, the board of directors should not be allowed to issue any additional stocks, securities convertible into stocks, or to purchase stocks or securities granting the right to purchase stocks of the company, until the proposed final date for acquisition of stocks or securities, even if the right to take such a decision is granted to the board by the charter.	Not observed	
55.	The charter of the joint-stock company should require an independent appraiser to be hired for assessment of current market value of stocks and possible changes in their market value that may result from any merger.	Not observed	
56.	The charter of the joint-stock company should not exempt the purchaser from the obligation to make an offer to shareholders to sell ordinary stocks of the company held by them (and securities convertible into ordinary stocks) in the case of a merger.	Observed	
57.	The charter or internal documents of the joint-stock company should include a requirement to engage an independent appraiser to determine the conversion rate of stocks in case of reorganization.	Not observed	

Nº	PROVISION OF THE CODE OF CORPORATE CONDUCT	OBSERVED OR NOT OBSERVED	NOTES
INFORMATION DISCLOSURE			
58.	There should be an internal document approved by the board of directors that determines rules and approaches of the joint-stock company to disclosure of information (a statute on information policy).	Observed	Statute on Corporate Information Policy.
59.	Internal documents of the joint-stock company should require disclosure of information concerning the purpose of stock placements, persons intending to purchase the stocks, including large shareholdings, and information as to whether senior executive officers of the company will take part in acquisition of the stocks to be placed.	Observed in part	Clause 3.2.1 of the Statute on Corporate Information Policy.
60.	Internal documents of the joint-stock company should contain a list of information, documents, and materials, to be provided to shareholders for transaction of business included on the agenda of the general meeting of shareholders.	Observed	Sub-clauses 5.5.1, 5.5.2, 5.5.3, 5.5.4 of clause 5.5 of the Statute on the General Meeting of Shareholders.
61.	The joint-stock company should have a web site in the Internet and disclose information about itself on this site on a regular basis.	Observed	Generally available corporate information and documents, which must be provided to all interested parties, are placed in open access on the corporate site, www.aeroflot.ru
62.	Internal documents of the joint-stock company should require disclosure of information on transactions by the company with persons who are, pursuant to the charter, senior executive officers of the company, as well as on transactions of the company with organizations, in which senior executive officers of the company directly or indirectly hold 20 or more percent of authorized capital or which can be otherwise significantly influenced by such persons	Observed in part	Clause 3.2.1 of the Statute on Corporate Information Policy.
63.	Internal documents of the joint-stock company should require disclosure of information on all transactions, which may affect the market value of stocks of the company	Observed in part	Clause 3 of the Code of Corporate Conduct of JSC Aeroflot.
64.	There should be an internal document approved by the board of directors related to use of significant information on activities of the joint-stock company, stocks, and other securities of the company and transactions therewith, if such information is not in the public domain and its disclosure may materially affect the market value of the company's stocks and other securities	Observed in part	Clause 3.2.3 of the Statute on Corporate Information Policy.

№	PROVISION OF THE CODE OF CORPORATE CONDUCT	OBSERVED OR NOT OBSERVED	NOTES
CONTROL OVER FINANCIAL AND BUSINESS OPERATIONS			
65.	There should be procedures, approved by the board of directors, for internal control over financial and business activities of the joint-stock company.	Observed	Statute on the Internal Audit Department.
66.	There should be a special division of the joint-stock company (the internal control and audit service), which ensures that internal control procedures are complied with.	Observed	Statute on the Internal Audit Department.
67.	Internal documents of the joint-stock company should require the board of directors to define the structure and content of the company's internal control and audit service.	Observed	Statute on the Internal Audit Department.
68.	The internal control and audit service should not include any person who has been found guilty of any economic crime or crime against government, the interests of government or local authorities, or who has been subject to any administrative penalties for violations in the sphere of business and finance, taxation, or the securities market.	Observed	
69.	The internal control and audit service should not include any persons who serve on executive bodies of the joint-stock company or persons who are shareholders, the CEO (manager), members of management bodies, or employees of a legal entity, which is a competitor of the company	Observed	
70.	Internal documents of the joint-stock company should specify a time limit for presentation of documents and materials to the internal control and audit service for appraisal of any completed financial or business transaction, and should also specify liability of company officers and employees for failure to present such documents and materials within the prescribed time.	Observed in part	Statute on the Revision Commission.
71.	Internal documents of the joint-stock company should oblige the internal control and audit service to notify the audit committee of any violations that may be discovered and, if there is no such committee, to notify the board of directors	Observed	Statute on the Internal Audit Department.
72.	The Charter of the joint-stock company should oblige the internal control and audit service to make a preliminary appraisal of advisedness of operations that were not foreseen in the financial and business plan of the joint-stock company (non-standard operations).	Not observed	
73.	Internal documents of the joint-stock company should include a procedure for approval of any non-standard operation by the board of directors.	Observed in part	Part of the authorities of the Board of Directors

№	PROVISION OF THE CODE OF CORPORATE CONDUCT	OBSERVED OR NOT OBSERVED	NOTES
74.	There should be an internal document approved by the board of directors defining the procedure for audit of financial and business activities of the joint-stock company by the internal audit commission.	Observed	Clause 3.1 of article 3 of the Statute on the Revision Commission.
75.	The audit committee should give an assessment of the opinion of the auditor prior to its presentation to shareholders at the general meeting of shareholders	Observed	Clause 5.9 of the Statute on the Audit Committee.
DIVIDENDS			
76.	There should be an internal document approved by the board of directors, by which the board of directors is governed when making recommendations on the amount of dividends to be paid (statute on dividend policy).	Observed in part	Statute on dividend policy
77.	The statute on dividend policy should include a procedure for determining a minimum share of net profit of the joint-stock company to be applied in payment of dividends, and should define the conditions, in which dividends on preference stocks, as prescribed in the company charter, are not paid or are paid only in part.	Observed in part	The Company Charter does not refer to preferred shares
78.	Information on dividend policy of the joint-stock company and changes to it should be published in a periodical, indicated by the company charter for publishing of announcements of general meetings of shareholders, and should also be placed on the company website in the Internet.	Not observed	

OPERATING STATISTICS

JSC AEROFLOT

	UNIT	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Flight hours	hours	209,003	211,515	232,075	248,351	271,905	285,915	306,746	286,278	327,054	394,341
Passengers carried	thousands	5,489.3	5,843.5	6,590.1	6,666.5	7,290.4	8,166.2	9,271.4	8,755.5	11,285.8	14,173.8
International routes		3,885.4	4,129.8	4,647.6	4,649.7	4,939.5	5,356.3	5,696.3	5,412.6	7,122.0	8,679.1
Domestic routes		1,603.9	1,713.7	1,942.5	2,016.8	2,350.9	2,809.9	3,575.1	3,342.9	4,163.8	5,494.7
Cargo and mail carried	thousand tonnes	109.5	114.2	145.5	145.4	145.3	95.9	87.9	86.8	163.4	160.6
International routes		93.3	95.7	124.9	121.8	118.8	67.4	57.5	51.3	121.1	120.3
Domestic routes		16.2	18.5	20.6	23.6	26.5	28.5	30.4	35.5	42.3	40.3
Passenger turnover	million RPK	17,645.2	18,202.6	20,648.2	20,694.8	22,406.5	24,675.3	27,247.5	25,986.2	34,777.1	42,020.9
International routes		13,826.3	14,163.7	16,171.5	15,897.7	16,753.7	18,033.0	18,745.5	17,345.9	23,632.3	28,645.9
Domestic routes		3,818.9	4,038.9	4,476.7	4,797.1	5,652.8	6,672.3	8,502.0	8,640.3	11,144.8	13,375.0
Available seat-kilometers	million ASK	25,802.5	26,241.1	29,981.6	29,977.3	31,945.8	35,119.4	38,412.0	37,399.7	45,020.9	54,195.3
International routes		20,551.0	20,848.0	23,728.1	23,255.7	24,257.6	26,041.8	26,889.3	25,770.2	31,060.8	37,510.1
Domestic routes		5,251.5	5,393.1	6,253.5	6,721.6	7,688.2	9,077.6	11,522.7	11,629.5	13,960.1	16,685.2
Passenger load factor	%	68.4	69.4	68.9	69.0	70.1	70.3	70.9	69.5	77.2	77.5
International routes		67.3	67.9	68.2	68.4	69.1	69.1	69.7	67.3	76.1	76.4
Domestic routes		72.7	74.9	71.6	71.4	73.5	73.5	73.8	74.3	79.8	80.2
Tonne-kilometers	million TKM	2,151.2	2,252.7	2,711.0	2,731.1	2,884.7	2,690.9	2,843.3	2,738.6	4,082.1	4,690.5
International routes		1,735.6	1,805.0	2,212.5	2,192.1	2,253.8	1,959.6	1,949.2	1,793.2	2,864.8	3,295.4
Domestic routes		415.6	447.7	498.5	539.0	630.9	731.3	894.1	945.4	1,217.3	1,395.1
Available tonne-kilometer	million TKM	3,814.2	3,951.1	4,662.3	4,709.3	5,000.8	4,828.2	5,058.9	4,900.0	6,458.9	7,536.8
International routes		3,130.1	3,258.8	3,869.4	3,849.4	3,988.4	3,661.1	3,599.0	3,383.3	4,622.8	5,408.2
Domestic routes		684.1	692.3	792.9	859.9	1,012.4	1,167.1	1,459.9	1,516.7	1,836.1	2,128.6
Revenue load factor	%	56.4	57.0	58.1	58.0	57.7	55.7	56.2	55.9	63.2	62.2
International routes		55.4	55.4	57.2	56.9	56.5	53.5	54.2	53.0	62.0	60.9
Domestic routes		60.8	64.6	62.9	62.7	62.3	62.7	61.2	62.3	66.3	65.5

JSC DONAVIA

	UNIT	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Flight hours	hours	12,544	14,600	16,747	15,153	15,182	21,832	30,357	28,627	29,623	22,720
Passengers carried	thousands	427.4	506.8	588.1	599.6	588.2	956.8	1,314.4	1,210.3	1,385.9	863.9
International routes		103.1	129.9	173.4	180.1	170.2	524.8	758.8	698.6	655.8	328.7
Domestic routes		324.3	376.9	414.7	419.5	418.0	432.0	555.6	511.7	730.1	535.2
Cargo and mail carried	thousand tonnes	2.4	2.6	2.7	2.6	2.3	2.0	2.4	1.8	2.2	1.6
International routes		0.6	0.6	0.6	0.5	0.5	0.3	0.4	0.2	0.4	0.4
Domestic routes		1.8	2.0	2.1	2.1	1.8	1.7	2.0	1.6	1.8	1.2
Passenger turnover	million RPK	648.3	744.0	882.6	912.2	874.5	1,665.0	2,539.7	2,391.8	2,423.0	1,271.1
International routes		201.1	216.6	286.9	305.7	287.5	1,044.7	1,608.3	1,625.3	1,354.4	587.4
Domestic routes		447.2	527.4	595.7	606.5	587.0	620.3	931.4	766.5	1,068.6	683.7
Available seat-kilometers	million ASK	1,027.0	1,284.0	1,603.4	1,590.3	1,368.5	2,274.4	3,455.7	3,004.1	3,064.3	1,849.3
International routes		352.7	382.1	513.3	492.1	410.9	1,322.1	1,997.4	1,861.3	1,578.0	806.4
Domestic routes		674.3	901.9	1,090.1	1,098.2	957.6	952.3	1,458.3	1,142.8	1,486.4	1,042.9
Passenger load factor	%	63.1	57.9	55.0	57.4	63.9	73.2	73.5	79.6	79.1	68.7
International routes		57.0	56.6	55.8	62.1	70.0	79.0	80.5	87.3	85.8	72.8
Domestic routes		66.3	58.5	54.6	55.2	61.3	65.1	63.9	67.1	71.9	65.6
Tonne-kilometers	million TKM	63.0	72.0	84.3	87.0	82.9	153.1	232.8	217.8	221.4	116.6
International routes		19.3	20.8	27.0	28.5	26.7	94.6	145.3	146.6	122.5	53.4
Domestic routes		43.7	51.2	57.3	58.5	56.2	58.5	87.4	71.2	98.9	63.2
Available tonne-kilometer	million TKM	104.8	128.3	156.7	155.8	137.7	230.4	355.1	302.5	307.8	170.5
International routes		34.3	37.8	52.4	50.0	43.1	137.2	210.4	191.1	163.9	74.3
Domestic routes		70.5	90.5	104.3	105.8	94.6	93.2	144.6	111.4	143.9	96.2
Revenue load factor	%	60.0	56.0	54.0	55.8	60.2	66.4	65.6	72.0	71.9	68.4
International routes		56.2	54.7	52.0	57.0	61.9	68.9	69.1	76.7	74.7	71.8
Domestic routes		61.8	56.6	55.0	55.3	59.4	62.8	60.4	63.9	68.7	65.7

CJSC NORDAVIA

	UNIT	2004*	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011**
Flight hours	hours	4,085	30,716	36,141	44,599	41,764	38,956	43,001	20,030
Passengers carried	thousands	96.7	805.9	875.2	1,082.0	1,014.6	1,096.2	1,398.5	609.6
International routes		9.4	76.3	65.5	67.7	95.1	57.9	97.4	47.7
Domestic routes		87.3	729.6	809.8	1,014.3	919.4	1,038.4	1,301.1	561.9
Cargo and mail carried	thousand tonnes	0.7	3.6	4.2	5.5	4.9	4.5	5.0	2.4
International routes		0.1	0.1	0.09	0.05	0.05	0.02	0.02	0.1
Domestic routes		0.6	3.5	4.1	5.4	4.8	4.48	4.98	2.3
Passenger turnover	million RPK	98.6	907.2	1,043.8	1,538.8	1,374.8	1,528.4	1,972.4	861.5
International routes		11.1	116.0	111.1	119.2	167.8	101.7	219.2	100.4
Domestic routes		87.5	791.2	932.7	1,419.6	1,207.0	1,426.6	1,753.2	761.1
Available seat-kilometers	million ASK	148.5	1,337.7	1,578.3	2,342.0	2,056.3	2,215.3	2,717.8	1,306.1
International routes		16.3	169.0	152.2	174.5	256.6	142.3	280.3	133.6
Domestic routes		132.2	1,168.7	1,426.1	2,167.5	1,799.7	2,073.1	2,437.5	1,172.5
Passenger load factor	%	66.4	67.8	66.1	65.7	66.9	69.0	72.6	66.0
International routes		67.9	68.6	73.0	68.3	65.4	71.5	78.2	75.2
Domestic routes		66.2	67.7	65.4	65.5	67.1	68.8	71.9	64.9
Tonne-kilometers	million TKM	9.5	85.2	98.3	145.9	129.8	143.7	184.3	81.1
International routes		1.1	10.6	10.1	10.8	15.8	8.7	19.7	9.1
Domestic routes		8.4	74.6	88.2	135.1	114.0	135.0	164.6	72.0
Available tonne-kilometer	million TKM	14.3	131.1	155.5	227.1	203.9	222.1	320.2	151.7
International routes		1.5	16.1	14.1	16.4	23.4	13.2	29.9	13.7
Domestic routes		12.8	115.0	141.4	210.7	180.5	208.9	290.3	138.0
Revenue load factor	%	66.4	65.0	63.2	64.2	63.7	64.7	57.6	53.4
International routes		73.3	65.8	70.9	65.8	67.5	65.5	65.9	65.8
Domestic routes		65.6	64.8	62.4	64.1	63.2	64.7	56.7	52.2

* As of October, 2004
** As of June 8, 2011, before disposal of CJSC Nordavia from the Group

SUBSIDIARY AIRLINES INTEGRATED IN 2011

	UNIT	OJSC ROSSIYA AIRLINES	JSC ORENAIR	JSC VLADIVOSTOK AIR	JSC SAT AIRLINES
Flight hours	hours	94,207	68,652	46,810	10,204
Passengers carried	thousands	3,537.5	2,507.2	1,213.9	298.4
International routes		1,790.8	2,109.1	332.4	52.1
Domestic routes		1 746.7	398.1	881.5	246.4
Cargo and mail carried	thousand tonnes	8.8	1.8	14.7	3.5
International routes		2.2	0.1	1.5	1.6
Domestic routes		6.6	1.7	13.2	1.9
Passenger turnover	million RPK	7,190.9	7,500.3	4,534.9	295.7
International routes		4,673.4	6,840.8	689.1	90.2
Domestic routes		2,517.5	659.5	3,845.8	205.5
Available seat-kilometers	million ASK	9,551.2	7,895.7	6,397.1	476.7
International routes		5,960.6	6,926.4	1,076.1	148.6
Domestic routes		3,590.6	969.3	5,321.0	328.1
Passenger load factor	%	75.3	95.0	70.9	62.0
International routes		78.4	98.8	64.0	60.7
Domestic routes		70.1	68.0	72.3	62.6
Tonne-kilometers	million TKM	666.0	677.7	478.5	31.6
International routes		426.3	615.9	64.5	11.3
Domestic routes		239.7	61.8	414.0	20.3
Available tonne-kilometer	million TKM	1,045.8	872.4	673.3	51.4
International routes		655.4	771.8	110.6	20.0
Domestic routes		390.4	100.6	562.7	31.4
Revenue load factor	%	63.7	77.7	71.1	61.5
International routes		65.1	79.8	58.3	56.6
Domestic routes		61.4	61.4	73.6	64.6

GLOSSARY OF TERMS AND ABBREVIATIONS USED IN THIS ANNUAL REPORT

**AEROFLOT (JSC AEROFLOT,
THE COMPANY, THE AIRLINE)**

The company Aeroflot without any of its subsidiaries and affiliates.

AEROFLOT GROUP

All of the companies (standalone legal entities), linked by financial and economic ties, carrying out coordinated business on the air transport market, of which Aeroflot is the head (parent) company and corporate center, based on its dominant or significant stakes in charter capital of the other companies.

**APIS (ADVANCE PASSENGER
INFORMATION SYSTEM)**

A system for submitting lists with additional information about passengers to customs and border services in the country of arrival.

**AVAILABLE
SEAT-KILOMETERS**

Maximum possible volume of passenger transport operations, which an airline can provide, calculated by multiplying the number of available passenger seats on each flight stage by the length of the stage.

AVAILABLE TONNE-KILOMETERS

Maximum possible transport operations, calculated by multiplying the total available load capacity (passengers, cargo and mail) on each flight stage by the length of the stage; measured in tonne-kilometers

AVIATION SECURITY

Protection of air traffic from illegal interference, all the measures and resources necessary for achieving such protection.

**BSP/ARC (BILLING AND
SETTLEMENT PLAN/AIRLINE
REPORTING CORPORATION)**

Systems for settlement between agents and airlines. BSP is an international settlement system between agents and airlines organized by IATA, which enables sales of air transport services on neutral forms (not assigned to any specific airline), helps airlines to expand their presence on the air transport sales market, minimizes financial risks, lowers expenses on maintenance of the sales system, and speeds up the accounting system by use of electronic technologies. The purpose of BSP is to raise the efficiency of interactions between airlines and agent networks. ARC is a system used in the USA, which is analogous to BSP.

CARGO TONNE-KILOMETER (CTK)

Transport of one tonne of cargo and mail over a distance of one kilometer.

CJSC

Closed Joint-Stock Company

CODE SHARING

An agreement on joint use of route codes, enabling one and the same route to be sold by two companies under their own brands and with a distinct route number for each company. Either of the airlines in the agreement can be the actual provider of transport service on the route.

ELECTRONIC TICKET (E-TICKET)

A way of documenting sale and control of air transport without compilation of details using a physical medium (strict accounting form). All information relating to transport of a specific passenger (route, fare, service class, sum paid, duties, etc.) is contained in an electronic ticket file, located in a data base of the relevant carrier. E-tickets are not necessarily associated with sale of transport services via the Internet, although it is simpler to sell electronic tickets than ordinary tickets via the Internet.

FLIGHT SAFETY

Capacity to provide air transport services without risk to people's life or health.

HUB

Term used to describe transport nexuses where there is a large share of transit passengers, including airports where the timetable of incoming and outgoing flights is organized in a way that minimizes transit time between any one flight and a maximum number of other flights.

**IATA (INTERNATIONAL AIR
TRANSPORTATION ASSOCIATION)**

An international association created in 1945 for development of cooperation between airlines in order to ensure safety, reliability and cost efficiency of flights in the interests of consumers. Members of the association now include 270 airlines from 140 countries worldwide. The address of the IATA web site is: www.iata.org.

7.5 Glossary of terms and abbreviations
used in this Annual Report

**ICAO (INTERNATIONAL CIVIL
AVIATION ORGANIZATION)**

Created as a result of the Chicago Convention on International Civil Aviation, signed in 1944. The ICAO is a specialized institution within the UN, responsible for development of international standards, recommended practice and rules in the technical, economic and legal realms of international civil aviation. The address of the ICAO web site is: www.icao.int

**IOSA (INTERNATIONAL
OPERATIONAL SAFETY AUDIT)**

An international audit of operational safety, which includes the following aspects of airline operations: company organization and management; flight operations; aircraft engineering and maintenance; ground handling; operational control and flight dispatch; cabin crew; aviation security; cargo operations and transport of hazardous cargos

ISO

International Organization for Standardization.

ISO 9000

A series of international standards for creation of a quality control system at an enterprise, consisting of a number of prescriptions for raising efficiency of business processes.

LLC

Limited Liability Company

MARKET CAPITALIZATION

Total market value of the shares of a company.

OJSC, JSC

Open Joint-Stock Company

PASSENGER-KILOMETER

Transport of one passenger over a distance of one kilometer.

PASSENGER LOAD FACTOR

Ratio of the number of revenue passenger-kilometers flown to total available seat-kilometers, expressed in percent.

PASSENGER TURNOVER

Measure of the volume of passenger transport operations, calculated by multiplying the factual number of paying passengers carried on each stage of a flight by the distance of the flight stage; expressed in passenger-kilometers.

REVENUE LOAD FACTOR

Ratio of tonne-kilometers flown to maximum tonne-kilometer capacity, expressed in percent.

ROSAVIATSIA

the Russian Federal Air Transport Agency

RUR

Russian rubles

SEAT-KILOMETERS

Measure of an airline's passenger carrying capacity, based on one seat flying a distance of one kilometer.

TCH

Transport and Clearing House.

TONNE-KILOMETER (TKM)

Transport of one ton of paying load (passengers at 90kg per passenger, cargo and post) over a distance of one kilometer.

USD

US dollars

LIST OF OFFICES AND REPRESENTATIVE OFFICES

OFFICES AND SERVICE DESKS IN MOSCOW

10 Arbat Street	+7 (495) 223-55-55, +7 (499) 500-75-95
20/1 Petrovka Street	+7 (495) 621-51-31
7 Korovy Val Street	+7 (499) 238-80-35
3 Kuznetsky Most Street	+7 (495) 621-92-93
4 Frunzenskaya Embankment	+7 (495) 223-55-55
19 Yeniseyskaya Street	+7 (499) 186-20-74, +7 (499) 500-73-75
37/19 Pyatnitskaya Street	+7 (495) 953-66-73
Sheremetyevo, terminal D	+7 (495) 223-55-55
Sheremetyevo, terminal E	+7 (495) 223-55-55
Sheremetyevo, terminal F	+7 (495) 223-55-55



REPRESENTATIVE OFFICES IN THE RUSSIAN FEDERATION

CITY	CODE	TELEPHONE	FAX	ADDRESS
Anapa	86133	322-55	315-66	170 Krymskaya Street
Arkhangelsk	8182	651-455	651-455	30 Naberezhnaya Severnoy Dviny
Astrakhan	8512	445-555	445-555	3 Gubernatora A. Guzhvina Prospect
Barnaul	3852	369-902	380-245	85A Dmitrova Street
Chelyabinsk	351	237-09-17	237-09-17	90 Svobody Street
Ekaterinburg	343	356-55-70	356-55-80	41 Belinsky Street
Irkutsk	3952	211-398	211-326	27 Stepana Razina Street
Gelendzhik	—	+7 905-438-52-22	—	Gelendzhik Airport
Kazan	843	254-01-74	254-01-74	Kazan Airport
Kemerovo	3842	349-451	349-451	1 Kolomeitseva street
Khabarovsk	4212	783-435	783-456	50 Pushkina Street
Krasnodar	861	267-19-07	267-19-07	65 Krasnaya Street
Mineralniye vody	87922	562-18	599-20	24 Zheleznovodskaya Street
Nizhnevartovsk	3466	613-396	245-555	11 Omskaya Street
Nizhny Novgorod	831	434-40-40	434-41-88	6 Gorky Square
Novosibirsk	383	223-15-79	217-96-98	28 Krasny Prospect
Omsk	3812	251-322	247-955	14 Ordzhonikidze Street
Perm	342	290-13-03	290-13-04	10 Lenina Street
Petropavlovsk-K.	4152	300-722	300-830	35 Sovetskaya Street
Samara	846	276-02-77	276-02-80	141 Leninskaya Street
Sochi	8622	644-511	645-675	61A Roz Street
Surgut	3462	233-966	233-877	41 Lenina Street
Tyumen	3452	681-155	383-872	84 Malygina
Ufa	347	279-60-55	279-60-75	5/3 Lenin Street
Volgograd	8442	357-262	385-480	15 Lenin Prospect
Yuzhno-Sakhalinsk	4242	788-755	784-555	172 Mira Prospect

BRANCHES

CITY	COD	TELEPHONE	FAX	ADDRESS
Vladivostok	4232	208-819	209-041	143 Svetlanskaya Street
Kaliningrad	4012	916-455	956-454	4 Pobedy Square
Krasnoyarsk	391	274-37-28	274-37-23	73A Karla Marxa Street
St. Petersburg	812	438-55-81	572-43-10	1/43 Rubinsteina Street

REPRESENTATIVE OFFICES ABROAD

COUNTRY/CITY	CODE	TELEPHONE	FAX	ADDRESS
AUSTRIA				
Vienna	43-1	512-150-180	512-150-178	Parkring 10, 1010 Wien, Austria
AZERBAIJAN				
Baku	994-12	498-11-67	498-11-66	U. Hadjibekov Str., 23, Baku, Azerbaidjan, Az 1000
ANGOLA				
Luanda	244	222-430-599	222-430-599	Rua Coronel Aires De Ornelas Nº 1-A/B-R/C, Luanda, Angola
ARMENIA				
Yerevan	374-10	532-131	522-435	12 Amiryana Street, Yerevan, 375002, Armenia
BELARUS				
Minsk	375-17	328-69-79	328-68-95	Office 101, Ya. Kupaly Street, 220030, Minsk
BELGIUM				
Brussels	32-2	513-60-66	512-29-61	Rue Des Colonies 58, 1000 Bruxelles, Belgique
BULGARIA				
Sophia	359-2	962-22-55	962-55-66	1407 Sofia, Bulgaria, Zlaten Rog Street, 22, 1-St Floor, Office 2B
UNITED KINGDOM				
London	44-20	735-522-33	735-523-23	70 Piccadilly London, W1j 8Hp, Uk
HUNGARY				
Budapest	361	318-59-55	317-17-34	Hungary 1050 Budapest, Jozsef Attila Utca 18
VIETNAM				
Hanoi	84-4	377-187-42	377-185-22	209-210, Bld. D1, 298 Kim Ma St., Ba Dinh, Dist.
GERMANY				
Berlin	49-30	226-981-30	226-981-36	Unter Den Linden 51, Berlin 10117 Germany
Hamburg	49-40	374-28-85	374-28-88	Admiralitaet - Str.60 20459 Hamburg
Dusseldorf	49-211	864-43-10	320-928	40212 Dusseldorf,Berliner Allee 26
Munich	49-89	281-443	280-5366	Frg/Munich, Isartorplatz, 2 80331 Munich
Frankfurt	49-69	273-006-48	273-006-29	Wilhelm-Leuschner- Str.41 D-60329 Frankfurt Am Main Germany
Hahn (regional office for cargo transport in Europe)	49-6543	508-600	508-619	55483 Hahn Airport, Building 860, Germany

7.6 List of offices and representative offices



GREECE				
Athens	30-210	322-09-86	323-63-75	14, Xenofontos Str. Syntagma -Gr 105 57, Athens, Greece
DENMARK				
Copenhagen	45	331-263-38	331-411-82	Denmark Copenhagen, 1.1 Vester Farimagsgade Room 1255 Dk-1606 Copenhagen V
EGYPT				
Cairo	202	239-004-29	239-004-07	Cairo/Egypt 18, El Boustan St. El Boustan Commercial Centre
INDIA				
Delhi	91-11	233-128-43	237-232-45	Aeroflot, Tolstoy House, 15-17 Tolstoy Marg Delhi - 110001 (India)
IRAN				
Theran	98-21	888-074-94	889-108-88	Iran, Tehran, Vali Asr Ave., Sadr Str, 62
SPAIN				
Barcelona	34-93	430-58-80	419-95-51	Espana, 08029 Barselona C/Mallorca, 41
Madrid	34-91	431-37-06	431-80-98	52, Oficina 3 A, Paseo De La Castellana, Madrid 28046, Espana
Malaga	34-95	297-45-34	297-45-33	Aeropuerto De Malaga, Malaga, Espana, 29004
ITALY				
Venice	39-041	269-84-84	269-84-47	Aeroporto Marko Polo, Tessera, Venezia, Luigi Broglio Street 8, 30030 Italia
Milan	3902	669-875-38	669-846-32	20121 Milano - Via Marina, 3
Rome	3906	420-385-05	429-049-23	00187 Roma Via L.Bissolati 76
KAZAKHSTAN				
Almaty	727	291-54-16	291-55-97	050010 Respublika Kazakhstan, G. Almaty, Ul. Begalina, 42
CYPRUS				
Nikosia	357-22	669-071	678-484	32 B & C, Homer Ave. P.O. Box 22039 1097 Nicosia Cyprus
KYRGYZSTAN				
Bishkek	996-312	620-074	620-075	Bul. Erkindik, 64/1, Bishkek, Kirgizia 720040
CHINA				
Hong Kong	852	253-726-11	253-726-14	Suite 2918, 29 Floor, Shui On Centre, 6-8 Harbour Road, Wanchai, Hong Kong
Beijing	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
Shanghai	86-21	627-980-33	627-980-35	Suite 522, Shanghai Centre, 1376, Nan Jing Xi Road, Shanghai, China PRC 200040

CUBA				
Havana	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
LATVIA				
Riga	371-6	778-07-70	778-07-71	Dzirnavu Str., 57A, Riga, Latvia Lv-1010
LEBANON				
Beirut	9611	739596	739597	Gefinor Center, Block "B", 10Th Floor, Office 10025 Clemanceau Str., Ras-Beirut/3234, Beirut, Lebanon
MONGOLIA				
Ulan-Bator	976-11	319-286	323-321	Mongolia, Ulaan Baator, Seoul Street, 15 Aeroflot 210644
NETHERLANDS				
Amsterdam	31-20	624-57-15	625-91-61	1118Bg Schiphol , Schiphol Boulevard 159 Amsterdam Netherlands
NORWAY				
Oslo	47	233-562-16	223-328-80	Norway 0157 Oslo Ovre Slottsgt 6
EMIRATES				
Dubai	9714	222-22-45	222-77-71	Po Box 1020 Al Maktoum Street, Al Mazroei Bldg, Office 101, Deira, Dudaï, U.A.E.
POLAND				
Warsaw	48-22	629-94-75	628-25-57	Poland, Warsaw 00-508 Jerozolimskie Al.29
REPUBLIC OF KOREA				
Seoul	822	569-32-71	569-32-76	404, City Air Terminal Bldg, № 159-6, Samsung-Dong, Kangnam-Ku,Seoul, Korea
ROMANIA				
Bucharest	4-021	315-03-14	312-51-52	Romania, 2-4, Gheorghe Manu St., 010445 District 1, Bucharest
SERBIA				
Belgrade	381-11	328-60-71	328-60-83	11000 Belgrade Kneza Mihajlova, 30
SYRIA				
Damascus	963-11	231-79-56	231-7952	Syria Damask 29 May Street
USA				
Washington	1-202	429-49-22	347-43-05	1101 17 Street, Nw. Suite 716 Washington Dc 20036
Los Angeles	1-310	281-53-00	281-53-08	Usa Los Angeles, 9100 Wilshire Blvd. Suite 616, Beverly Hills, Ca 90212
New York	1-212	944-23-00	944-52-00	10 Rockefeller Plaza, Suite 1015 New York, Ny 10020 Terminal One, Room 4620, Jfk Airport, Ny 11430



THAILAND				
Bangkok	662	251-12-23	255-31-38	183 Mezzanine Floor Regent House, Rajdamri Road Bangkok 10330 Thailand
TURKEY				
Antalia	902-42	330-34-77	330-31-06	Antalya International Airport Block A //N. 241
Istanbul	90-212	296-67-25	296-67-37	Turkey, Istanbul, Elmadag, Cumhuriyet Cad N48 B
UZBEKISTAN				
Tashkent	998-71	120-05-55	120-05-57	73, Bobur Street, Tashkent , Uzbekistan, 100029
UKRAINE				
Kiev	38-044	245-43-59	245-48-81	112-A Sagsaganskogo Street, Kiev, 01032 Ukraine
Simferopol	38-0652	511-516	511-517	2-A Pavlenko Street, 95006, Simferopol, Ukraine
FINLAND				
Helsinki	358-9	424-771-14	821-472	Helsinki – Vantaan Lentoasema Terminaali 2 01530 Vantaa Finland
FRANCE				
Nice	33-4	932-146-14	932-145-44	Aeroport Nice-Cot D'azur Terminal 1 06281 Nice Cedex
Paris	33-1	422-543-81	425-604-80	127, Avenue Des Champs Elysees 75008 Paris
CROATIA				
Zagreb	385-1	487-20-55 385-21- 203-389 (Split)	487-20-51 385-21- 203-389 (Split)	10000 Croathia, Zagreb, Trg. Nikole Subica Zrinskog, 6 21120, Split Aeroport,Kastela, Cesta Dr.F.Tudmana,96
CZECH REPUBLIC				
Prague	420	227-020-020	224-812-683	Truhlarska, 5 110 00 Prague 1, 11000, Czeh Republic
SWITZERLAND				
Geneva	41-22	717-88-02	738-83-12	Place Cornavin, 16, 1201 Geneve, Suisse
Zurich	41-43	344-62-00	344-62-16	Talacker 41 Ch-8001 Zurich
SWEDEN				
Stockholm	46-8	593-617-05	593-602-16	box 19, 19045, Stockholm Arlanda Sweden
JAPAN				
Tokyo	81-3	553-287-81	553-288-21	Toranomon Kotohira Tower 16F, 1-2-8 Toranomon, Minato-ku, Tokyo, Japan 105-0001

CONTACT INFORMATION

FULL NAME – OPEN JOINT-STOCK COMPANY AEROFLOT RUSSIAN AIRLINES

SHORT NAME – JSC AEROFLOT

CERTIFICATE OF INCLUSION IN THE UNIFIED STATE REGISTER OF LEGAL ENTITIES – Issued by the Moscow Department of the Russian Tax Ministry (№1027700092661 issued on August 22, 2003)

TAX PAYER IDENTIFICATION NUMBER – 7712040126

LOCATION – 10 Arbat Street, Moscow, Russian Federation

POSTAL ADDRESS – 119002, Moscow, Arbat Street, 10

Shareholder and Investor Service:

Tel.: +7 (495) 258-06-86

Fax: +7 (499) 500-69-63

E-mail: ir@aeroflot.ru

Aeroflot Bonus programme:

Tel.: +7(495) 223-55-55

+7(800) 444-55-55 for Russian regions

Fax: +7(495) 725-43-56

Working hours: from 9.00 to 21.00 daily (Moscow time).

www.aeroflot.ru

E-mail: bonus@aeroflot.ru

Press Service:

Tel.: +7 (499) 500-73-87, (495) 752-90-71

Fax: +7 (495) 753-86-39

E-mail: presscentr@aeroflot.ru

Share Register: CJSC Computershare Registrar

Licence number: 10-000-1-00252

Address: 8 Ivana Franko Street, Moscow (Kuntsevskaya Metro).

Tel. +7 (495) 926-81-60

or Register branch:

Room 107, 1st Floor, Corpus 6

(Flight Personnel Training Center), Sheremetyevo-1.

Tel.: +7 (495) 578-36-80

NOTICE CONCERNING FORWARD-LOOKING STATEMENTS

In addition to factual data, this Annual Report also contains opinions, assumptions and forecasts by Company management based on currently available information. Impact of external factors, such as fluctuating demand for air transportation, price changes, implementation of new technologies, changes in legal environment, fluctuations in exchange rates, etc., may cause actual performance by the Company in the future to differ from forecasts in this Report