

2014

ВЕСЬ ГОД НА ВЫСОТЕ

Годовой отчет ОАО «Аэрофлот»

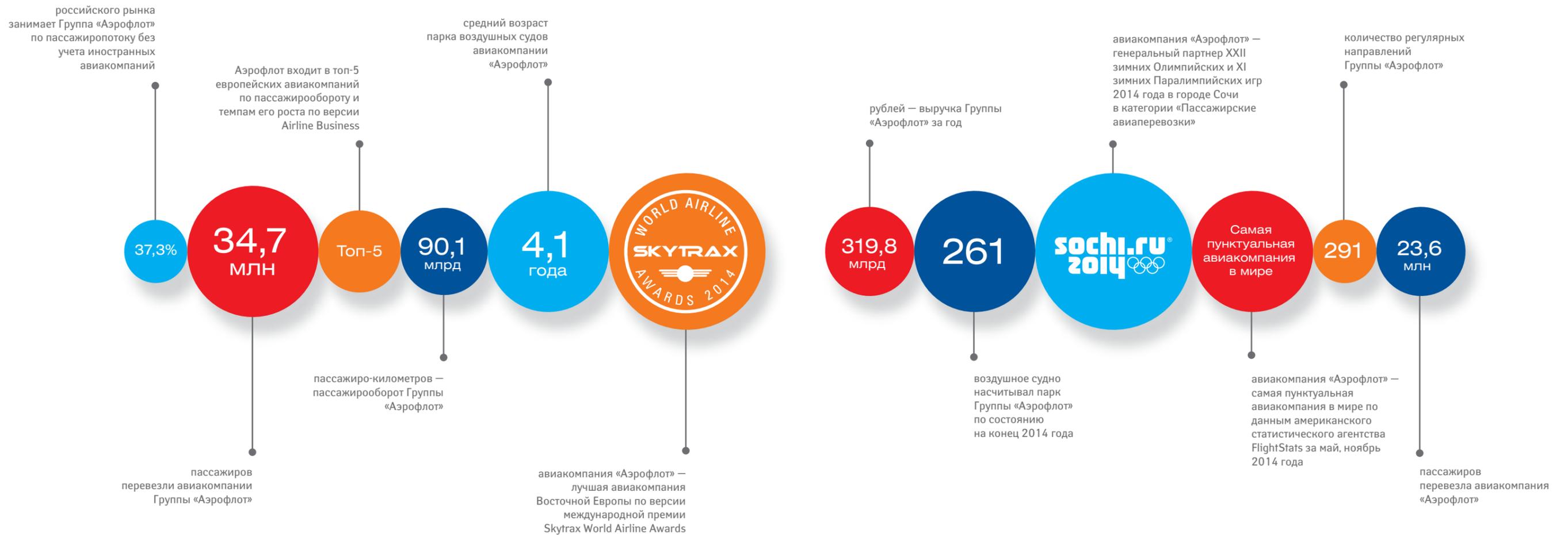


СОДЕРЖАНИЕ

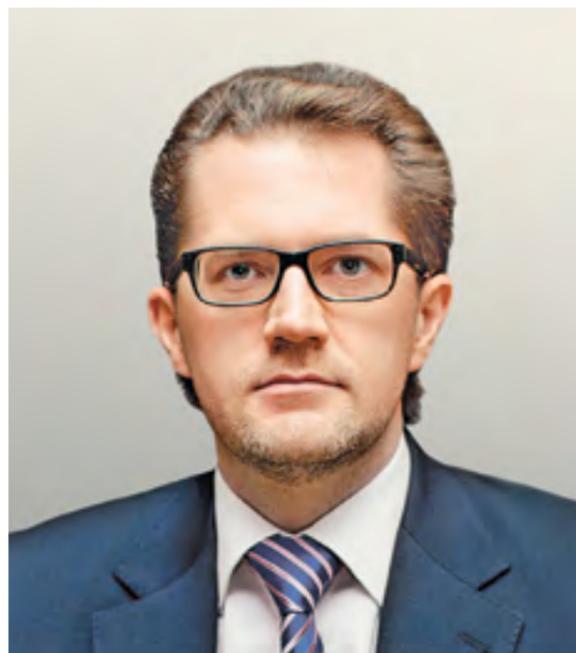
Ключевые показатели года	2
Обращение председателя Совета директоров	4
Обращение генерального директора	6
1 О Группе.	8
1.1 Аэрофлот сегодня	10
1.2 Основные события года	12
1.3 Признание со стороны пассажиров и профессионалов	14
2 Рынок авиаперевозок. Положение Группы в отрасли	16
2.1 Международный рынок авиаперевозок	18
2.2 Российский рынок авиаперевозок	19
3 Обзор деятельности	26
3.1 Структура Группы.	28
3.2 Стратегия развития.	29
3.3 Операционные результаты	34
3.4 Деятельность дочерних и зависимых компаний.	38
3.5 Маршрутная сеть	46
3.6 Парк воздушных судов	57
3.7 Техническое обслуживание и ремонт	64
3.8 Безопасность.	66
3.9 Организация продаж	68
3.10 Развитие бренда и качества услуг.	71
3.11 Информационные технологии и инновации.	76
3.12 Закупочная деятельность.	80
4 Корпоративная социальная ответственность	82
4.1 Кадровая политика.	84
4.2 Благотворительность и социальные программы.	88
4.3 Экология.	91
5 Корпоративное управление и ценные бумаги	94
5.1 Корпоративное управление.	96
5.2 Ценные бумаги	118
6 Управление рисками.	122
7 Финансовые результаты	128
7.1 Обзор финансовых результатов.	130
7.2 Заявление об ответственности руководства за подготовку и утверждение консолидированной финансовой отчетности	140
7.3 Аудиторское заключение	141
7.4 Консолидированная финансовая отчетность в соответствии с международными стандартами финансовой отчетности	142
8 Приложения	194
8.1 Сведения о дочерних и зависимых обществах	196
8.2 Сведения о крупных сделках, сделках с заинтересованностью	198
8.3 Сделки, совершенные членами исполнительных органов ОАО «Аэрофлот»	200
8.4 Сведения о результатах исполнения поручений Президента и Правительства Российской Федерации	201
8.5 Сведения о соблюдении Кодекса корпоративного управления	210
8.6 Информация о реализации непрофильных активов ОАО «Аэрофлот»	217
8.7 Производственная статистика авиакомпаний Группы «Аэрофлот».	218
8.8 Словарь терминов и сокращений	223
8.9 Перечень офисов и представительств.	225
8.10 Контактная информация	230



КЛЮЧЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ГОДА



ОБРАЩЕНИЕ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ



УВАЖАЕМЫЕ АКЦИОНЕРЫ!

Аэрофлот подводит итоги 2014 года в непростое время для всей авиатранспортной отрасли. Отчетный период наполнен событиями, которые оказали сильное воздействие на текущую деятельность гражданской авиации, а также во многом определяют ее будущее.

С особенно серьезными вызовами наша Компания и другие российские перевозчики столкнулись во второй половине прошлого года. Главными стали замедление экономики и ослабление потребительского спроса на воздушные путешествия, значительное снижение курса рубля и спад на рынке международного туризма. Доминирующим внешним фактором стала эскалация украинского кризиса, осложнение геополитической обстановки, введение экономических санкций.

Это не могло не сказаться на производственных и финансовых результатах работы Аэрофлота, а также российской отрасли в целом. Но один результат перевешивает все остальные — Аэрофлот продемонстрировал высокую устойчивость в кризисный период и сохранил позиции системообразующей авиакомпании и бесспорного лидера отрасли.

Наша Компания в 2014 году смогла не только устоять перед лицом надвигавшегося кризиса, но и существенно продвигаться вперед по ряду ключевых направлений:

- показала наивысший объем пассажирских перевозок в российской отрасли и установила новый рекорд по пассажиропотоку;
- укрепила позиции в качестве одного из мировых лидеров по качеству сервиса, в том числе в третий раз в своей истории получила престижную международную премию Skytrax World Airline Awards в номинации «Лучшая авиакомпания Восточной Европы»;

- обеспечила запуск в составе Группы «Аэрофлот» классического бюджетного перевозчика, который работает сегодня под брендом «Победа»;
- внесла весомый вклад в проведение зимней Олимпиады в Сочи и разделила глобальный успех этого величайшего спортивного мероприятия со всей Россией, как и подобает национальному перевозчику.

Внешнеэкономические факторы оказали негативное влияние на годовые финансовые результаты Группы «Аэрофлот». Тем не менее, она показала существенную операционную прибыль, что связано с нашим фокусом на эффективности и контроле над расходами.

Особая ответственность и нагрузка при этом легли на менеджмент, который шесть лет назад возглавил Аэрофлот в качестве антикризисной команды, и теперь ему вновь приходится демонстрировать эти навыки.

Оптимальный курс развития определяется в тесном взаимодействии Совета директоров ОАО «Аэрофлот», его комитетов и топ-менеджмента Компании. Обеспечивая последовательную реализацию Стратегии развития Аэрофлота, Совет директоров на ежемесячных заседаниях проводит глубокие обсуждения вопросов, подготовленных при активном участии комитетов, с учетом авторитетных исследований и мнения признанных экспертов. В 2014 году проведено 16 заседаний Совета, в том числе девять очных и семь в форме заочного голосования. Рассмотрено более 140 вопросов и принято более 200 решений. Утверждена Долгосрочная программа развития Группы «Аэрофлот» на период 2015-2020 гг. Также в рамках мероприятий по развитию в ОАО «Аэрофлот» лучших практик корпоративного управления одобрен проект «дорожной карты» по внедрению ключевых положений Кодекса корпоративного управления и начата их реализация.

Статус национального перевозчика измеряется не только охватом деятельности и производственной мощностью. Аэрофлот не только располагает самым молодым флотом в мире среди крупных авиакомпаний. Он является самым крупным партнером отечественного авиапрома и главным потребителем его инновационной продукции — лайнеров Sukhoi Superjet 100. На начало 2015 года в нашем флоте насчитывалось 16 таких машин. В общей сложности Аэрофлот намерен закупить 50 самолетов SSJ100. Кроме того, мы планируем приобрести 50 перспективных воздушных судов MC-21 (Як-242) и уже заложили базу подготовки к их освоению.

Аэрофлот обеспечивает доступное воздушное сообщение с российскими регионами — Дальним Востоком, Калининградской областью, Крымом. Развитие внутрисюрийских, в том числе региональных, перевозок является одним из приоритетов Аэрофлота как национального перевозчика и в целом Группы «Аэрофлот».

Стратегии национального перевозчика полностью соответствует наша политика в области корпоративной социальной ответственности. Помимо субсидируемых перевозок, Аэрофлот реализует целый ряд проектов помощи детям, спонсирует спортивные команды и мероприятия. Одна из главных традиций нашей Компании — глубокая благодарность участникам Великой Отечественной войны за их подвиг и забота о них, том числе через проведение ежегодной акции бесплатных перевозок ветеранов. Аэрофлот в прошлом году провел подготовку к 70-летию Победы и в текущем осуществил комплекс мероприятий, которые стали нашим салютом в честь этой знаменательной даты.

Итоги 2014 года позволяют говорить об успешном ходе выполнения Стратегии развития Группы «Аэрофлот» и ее перспективности. В наших планах — диверсификация

сегментов присутствия Группы и развитие направления бюджетных перевозок, более сбалансированная география маршрутной сети, эффективные международные партнерства.

Собственно ОАО «Аэрофлот» сохранит за собой позиции магистрального перевозчика премиального уровня, успешно конкурирующего с признанными лидерами глобального рынка.

В 2015–2016 гг. наша Компания намерена в полной мере применить свой потенциал для эффективной реализации этой стратегии на благо государства, всех своих акционеров, российского общества в целом.



КИРИЛЛ АНДРОСОВ

Председатель Совета директоров
ОАО «Аэрофлот»

ОБРАЩЕНИЕ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА

УВАЖАЕМЫЕ АКЦИОНЕРЫ!

Главный итог 2014 года заключается для нас в том, что **Аэрофлот сохранил безусловное лидерство в отечественной отрасли и курс на динамичное развитие** в крайне сложной ситуации на рынке авиаперевозок.

Вопреки трудностям сохранена традиция каждый год устанавливать новый рекорд по пассажирским перевозкам при обеспечении темпов роста выше среднеотраслевых. За 2014 год **Аэрофлот перевез 23,6 млн пассажиров** — на 13,0% больше, чем в 2013 году. Общее количество пассажиров, перевезенных всеми авиакомпаниями Группы «Аэрофлот», составило **34,7 млн** — на 10,7% выше результата предыдущего года.

По пассажиропотоку **Группа «Аэрофлот» контролирует 37,3% рынка российских авиаперевозчиков**. Особенно сильны ее позиции на внутренних линиях, где перевозки растут опережающими темпами. Реализуется **основная цель Аэрофлота как национального авиаперевозчика — повышение доступности воздушных перевозок для населения страны и рост мобильности россиян**.

По версии авторитетного отраслевого издания Airline Business, **авиакомпания «Аэрофлот» уже третий год подряд входит в топ-5 европейских перевозчиков по выполненному пассажирообороту и темпам его роста**, а также по предельному пассажирообороту.

В 2014 году Аэрофлот добился ряда прорывных достижений. Главными из них стали:

- **Запуск бюджетного перевозчика в рамках Группы «Аэрофлот».** После того как лоукостер «Добролёт» на исходе лета был вынужден прекратить деятельность под давлением санкций Евросоюза за полеты в Крым, проект был возрожден в сентябре в виде авиакомпании «Победа». Название новой авиакомпании было



дано в честь 70-летия Великой Победы, которое мы достойно встретили в текущем году.

- **Активное участие в проведении XXII Олимпийских и XI Паралимпийских зимних игр в Сочи.** Помимо прямого финансового вклада в организацию этого глобального мероприятия, знакового для России, Компания создала эффективную систему перевозок, которая соединила столицу Олимпиады-2014 с Москвой и Франкфуртом. Парными рейсами на этих линиях было перевезено почти 140 тыс. пассажиров: спортсменов, болельщиков, туристов.
- **Успешное продвижение инициатив по модернизации базы регулирования гражданской авиации.** Принят ряд законодательных изменений, в том числе в Воздушном кодексе РФ снят запрет на работу иностранцев в составе российских летных экипажей.

В 2014 году Аэрофлот второй год подряд и в третий раз в своей истории был **назван лучшей авиакомпанией Восточной Европы по версии премии World Airline Awards**, которая присуждается авторитетной консалтинговой компанией Skytrax. Всего за год наша авиакомпания удостоена свыше 30 отечественных и международных наград, а также высоких мест в престижных рейтингах.

Обеспечено **дальнейшее развитие Группы «Аэрофлот» на мультибрендовой основе и углубление ее интеграции**. Дан старт консолидации Группы в систему с единым центром коммерческого управления, повышена степень операционного взаимодействия, активизировался процесс внедрения высоких стандартов деятельности и современных технологий. В том числе эксплуатируется единая IT-платформа бронирования и распространяется на дочерние компании система онлайн-регистрации на рейсы.

Эффективно развивается **флот Компании — самый молодой в мире среди крупных авиакомпаний**, эксплуатирующих

не менее 100 воздушных судов. На 31 декабря 2014 года самолетный парк Аэрофлота включал 150 воздушных судов в эксплуатации со средним возрастом 4,1 года.

В условиях, когда авиатранспортная отрасль особенно остро ощущает воздействие кризиса, **особую важность обретает задача повышения эффективности маршрутной сети**. Она была существенно модернизирована Аэрофлотом и по состоянию на 31 декабря 2014 года включала собственные рейсы в 134 пункта в 55 странах. В совокупности Группа «Аэрофлот» предлагала 291 регулярное направление в 56 стран мира.

Один из наших главных приоритетов в качестве перевозчика премиального уровня — **повышение качества обслуживания пассажиров с акцентом на применение современных технологий**. Согласно исследованию ресурса Routehappy, Аэрофлот вошел в топ-10 мировых авиакомпаний, которые предоставляют своим пассажирам наиболее широкий доступ в Интернет по Wi-Fi.

Значение показателя безопасности полетов составило у Компании 99,972%, что соответствует благополучному диапазону и удостоверяет **принадлежность Аэрофлота к числу самых безопасных авиакомпаний в глобальной отрасли**. Кроме того, по версии статистического агентства FlightStats, **Аэрофлот дважды становился самой пунктуальной авиакомпанией мира** — в мае и ноябре 2014 года.

Успех ценен вдвойне, поскольку достигнут на фоне крайне негативных факторов — падения курса рубля и ухудшения экономической ситуации в стране, возросших геополитических рисков, обострения украинского кризиса, введения западных санкций. В обстановке, неблагоприятной для отрасли, **Аэрофлот сумел достигнуть максимально возможных финансовых показателей и минимизировать**



потери. В 2014 году зафиксирован рост выручки Группы «Аэрофлот» по МСФО на 9,9% — до 319,8 млрд рублей. Обеспечена прибыльность на операционном уровне: операционная прибыль составила 11,3 млрд рублей, EBITDAR — 48,7 млрд рублей.

В складывающихся условиях для нашей Компании наряду с продолжением роста производительности особенно важными становятся такие приоритеты, как выработка максимально выверенных и продуктивных бизнес-решений, инновационность во всех сферах деятельности, творческий подход.

Основанная на этих началах работа позволит Аэрофлоту существенно приблизиться к главной стратегической цели — войти в высший эшелон глобальных авиаперевозчиков и обеспечить России мощный воздушный флот, которого она достойна как великая авиационная держава.



ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ

Генеральный директор
ОАО «Аэрофлот»

1
О ГРУППЕ



ИЗ ЧЕГО СКЛАДЫВАЕТСЯ УСПЕХ?

ИЗ МНОЖЕСТВА ОТДЕЛЬНЫХ УСТРЕМЛЕНИЙ, ЦЕЛЕЙ, ИДЕЙ,
КОТОРЫЕ, КАК ОСТРОВА В ОКЕАНЕ, ОБРАЗУЮТ АРХИПЕЛАГ.

1.1 АЭРОФЛОТ СЕГОДНЯ

Группа «Аэрофлот» — современный авиационный холдинг, крупнейший авиаперевозчик России и один из лидеров европейского рынка авиаперевозок. По итогам 2014 года Группа занимает 37,3% российского рынка* по пассажиропотоку: в течение года услугами авиакомпаний Группы воспользовались 34,7 млн человек, в том числе 23,6 млн пассажиров было перевезено рейсами авиакомпании «Аэрофлот».

Головной компанией Группы является ОАО «Аэрофлот». Кроме того, в Группу входят авиакомпании «Россия», «Донавиа», «Оренбургские авиалинии», «Аврора» и «Победа». Мультибрендовая стратегия позволяет Группе успешно расширять присутствие во всех ключевых сегментах рынка на внутренних и международных направлениях.

Группа «Аэрофлот» стремится к лидерству среди глобальных перевозчиков. Группа успешно реализует стратегию прибыльного роста, основными приоритетами которой являются:

- высокие темпы роста бизнеса,
- повышение инвестиционной привлекательности,
- построение высокоэффективной хабовой модели перевозок,
- развитие парка современных воздушных судов,
- сбалансированное развитие маршрутной сети,
- повышение качества обслуживания пассажиров.

Группа «Аэрофлот» входит в число лидеров глобальной отрасли по качеству обслуживания пассажиров, что подтверждается высокими позициями в признанных мировых рейтингах.

Одно из ключевых конкурентных преимуществ Группы — современный парк воздушных судов. Парк авиакомпании «Аэрофлот» является самым молодым в мире среди крупных авиаперевозчиков**. Средний возраст самолетов Аэрофлота составляет 4,1 года, а самолетов Группы — 7,0 лет. По состоянию на конец 2014 года в парк Группы входило 261 воздушное судно, 150 из которых эксплуатировались авиакомпанией «Аэрофлот».

37,3%

РОССИЙСКОГО РЫНКА
ЗАНИМАЕТ ГРУППА
«АЭРОФЛОТ»

34,7

МЛН ЧЕЛОВЕК
ВОСПОЛЬЗОВАЛИСЬ
УСЛУГАМИ АВИАКОМПАНИЙ
ГРУППЫ В ТЕЧЕНИЕ ГОДА



Сеть маршрутов Группы охватывает 291 регулярное направление в 56 стран мира, сеть авиакомпании «Аэрофлот» — 134 регулярных направления в 55 стран мира. Аэрофлот является участником глобального альянса SkyTeam, совокупная маршрутная сеть которого насчитывает 1 052 пункта в 177 странах.

51,17% акций ОАО «Аэрофлот» принадлежат Российской Федерации в лице Федерального агентства по управлению государственным имуществом. Указом Президента Российской Федерации от 4 августа 2004 года № 1009 Аэрофлот включен в Перечень стратегических

предприятий и стратегических акционерных обществ. Акции ОАО «Аэрофлот» торгуются на Московской бирже (тикер — AFLT) и включены в котировальный лист первого уровня. За пределами России акции Аэрофлота обращаются в виде глобальных депозитарных расписок на внебиржевом рынке Франкфуртской фондовой биржи. В январе 2014 года была запущена программа американских депозитарных расписок первого уровня.

Примечание

В настоящем годовом отчете термины ОАО «Аэрофлот», Аэрофлот, Компания относятся к головной компании Группы «Аэрофлот» — открытому акционерному обществу «Аэрофлот — российские авиалинии». Под Группой «Аэрофлот», Группой следует понимать совокупность компаний, состоящую из ОАО «Аэрофлот» и его дочерних и зависимых обществ.

* Без учета иностранных авиакомпаний.

** Авиаперевозчики, эксплуатирующие более 100 воздушных судов.

1.2 ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ ГОДА



Развитие мультибрендовой платформы Группы «Аэрофлот»

- Запуск бюджетного перевозчика в рамках Группы «Аэрофлот». 1 декабря 2014 года авиакомпания «Победа» осуществила свой первый рейс по маршруту Москва — Волгоград.
- ОАО «Аэрофлот» перевело все рейсы авиакомпании «Россия» и большую часть рейсов «Оренбургских авиалиний» под свое коммерческое управление в рамках процесса консолидации Группы «Аэрофлот».

Сбалансированное развитие маршрутной сети

- В 2014 году Группа «Аэрофлот» продолжила развитие маршрутной сети и повышение ее эффективности с учетом динамики спроса и стратегической значимости направлений. Авиакомпании Группы начали выполнять полеты по 22 новым направлениям, из них 9 — на внутреннем рынке.
- Авиакомпания «Аэрофлот» подписала масштабный меморандум о сотрудничестве с Группой Air France-KLM, приуроченный к 60-летию открытия рейса Air France Москва — Париж.

Формирование парка современных высокоэффективных воздушных судов

- В 2014 году Группа «Аэрофлот» ввела в эксплуатацию 17 лайнеров семейства Airbus A320, 18 Boeing 737, два самолета DHC-8, два DHC-6, шесть Boeing 777-300ER и шесть Sukhoi Superjet 100. Чистое увеличение парка Группы составило 22 воздушных судна.

- Аэрофлот первым в России ввел в эксплуатацию самую передовую модификацию самолетов Airbus A320, оснащенную новыми аэродинамическими законцовками крыла (sharklets), улучшающими аэродинамические характеристики и позволяющими снизить эксплуатационные издержки.
- Авиакомпания «Аэрофлот» продолжила оснащать свой парк воздушными судами Sukhoi Superjet 100 в расширенной комплектации full. В декабре 2014 года Компания получила шестнадцатый самолет SSJ100.

Повышение качества обслуживания пассажиров

- Аэрофлот представил высший элитный уровень программы «Аэрофлот Бонус» — Platinum и новый фирменный стиль программы. Платиновый уровень позволяет Аэрофлоту впервые в современной истории предложить пассажирам опции, соответствующие обслуживанию первого класса.
- Начато сотрудничество с глобальной компанией по прокату автомобилей Europcar в рамках программы поощрения часто летающих пассажиров «Аэрофлот Бонус».
- В рамках программы «Интернет на борту» услуга Wi-Fi активирована на борту 11-ти широкофюзеляжных воздушных судов. Всего на конец 2014 года услуга доступна на борту 30 воздушных судов.

Внедрение новейших технологий и развитие инноваций

- Аэрофлот запустил обновленную версию официального веб-сайта www.aeroflot.ru. В новую навигационную систему внесены значительные улучшения

функциональности за счет более совершенной схемы работы главного меню; сайт стал более удобным и интуитивно понятным для пассажиров.

- Аэрофлот первым в России и СНГ принял решение экипировать бортпроводников воздушных судов специальными планшетами CrewTablet на основе электронных устройств iPad Mini, на которых установлены специализированные приложения, созданные в компании SITA и реализующие новую мобильную технологию.
- Аэрофлот подписал соглашение с Московским государственным техническим университетом гражданской авиации о выполнении научно-исследовательских работ.

Зимние Олимпийские игры в Сочи

- Аэрофлот стал генеральным партнером и официальным перевозчиком XXII зимних Олимпийских и XI зимних Паралимпийских игр 2014 года в Сочи, ставших триумфальными для российской сборной.
- В период с 20 января по 18 марта 2014 года авиакомпания «Аэрофлот» выполнила 500 парных рейсов на линии Москва — Сочи — Москва, осуществив перевозку 133 887 пассажиров. По маршруту Франкфурт — Сочи — Франкфурт выполнено 20 парных рейсов, перевезено 2 915 пассажиров.

События после отчетной даты

- ОАО «Аэрофлот» и ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» заключили соглашение о поставке 20 новейших российских самолетов Sukhoi Superjet 100 в дополнение к существующему твердому контракту на 30 воздушных судов.

- Принято решение об увеличении расходов на социальные программы для пилотов авиакомпании на 27,3%. Пилотам Аэрофлота предлагается самая высокая в отрасли заработная плата и социальный пакет, не имеющий аналогов в мировой гражданской авиации.
- Аэрофлот присоединился к Антикоррупционной хартии российского бизнеса.
- Аэрофлот подтвердил сертификат соответствия интегрированной системы менеджмента качества требованиям международных стандартов ISO 9001:2008 «Система менеджмента качества» и ISO 14001:2004 «Система экологического менеджмента».
- Аэрофлот ввел онлайн-регистрацию на рейсы дочерних авиакомпаний «Россия» и «Оренбургские авиалинии» из Москвы.
- Аэрофлот ввел единые тарифы на собственные рейсы в города Дальнего Востока, Калининград и Симферополь со 2 апреля до конца 2015 года.
- По случаю 70-летия Великой Победы Аэрофлот запустил беспрецедентную по масштабам акцию, которая впервые дала ветеранам Великой Отечественной войны возможность совершить полностью бесплатный перелет по ряду направлений, в том числе в Европу.

1.3 ПРИЗНАНИЕ СО СТОРОНЫ ПАССАЖИРОВ И ПРОФЕССИОНАЛОВ



РЕЙТИНГИ

- Аэрофлот третий год подряд входит в топ-5 европейских авиакомпаний по выполненному пассажирообороту и темпам его роста — по версии авторитетного международного издания Airline Business.
- Аэрофлот — самая пунктуальная авиакомпания мира — по данным американского статистического агентства FlightStats за май, ноябрь 2014 года.
- Аэрофлот удостоен высшей оценки — 7 звезд — в рейтинге самых безопасных авиакомпаний мира по версии экспертов профессионального международного портала Airlineratings.com.
- Аэрофлот — «Лучшая иностранная авиакомпания 2014 года в Южной Корее» — по версии ведущего печатного издания Республики Корея в области туризма Global Travel Newspaper Korea.
- Аэрофлот признан лучшим туристическим брендом 2014 года в Китае по версии ведущего пекинского печатного издания The Beijing News.
- Аэрофлот вошел в топ-10 мировых авиакомпаний, предоставляющих услугу Wi-Fi на борту — в рейтинге популярного американского поисковика комфортных рейсов Routehappy.
- Аэрофлот вошел в топ-10 компаний года — в медиарейтинге компании «Медиаалогия».
- Аэрофлот вошел в топ-10 самых привлекательных работодателей для выпускников российских вузов — в рейтинге крупнейшей российской компании по трудоустройству молодых специалистов Future Today.

ПРЕМИИ

- «Лучшая авиакомпания Восточной Европы» — по версии Skytrax World Airline Awards.
- «Выбор читателей Condé Nast Traveller» — «Лучшая российская авиакомпания».
- «Звезда Travel.ru» в номинации «Лучшая российская авиакомпания 2014».
- Национальная премия за лучшие достижения в области маркетинга Kotler Awards.
- Travelplus Airline Amenity Bag Awards — «Лучший дорожный набор unisex в странах Европы/Африки» и «Самый рекомендуемый дорожный набор для детей до 6 лет».
- Международная премия EF Education First ICE Awards «За выдающиеся достижения в интернационализации бизнеса и общества».
- «Лучшая компания для бизнес-путешественников» — по версии Russian Business Travel & MICE Award.
- «Лучшая российская авиакомпания» — National Geographic Traveler Awards 2014.
- Премия публичной активности «Лучшие в России/Best.ru» в номинации «Транспорт». Премия учреждена новостным порталом Anews.com.
- Благодарность и памятный знак «За успешную борьбу с мошенничеством» в рамках V Международной конференции «Борьба с мошенничеством в сфере высоких технологий AntiFraud Russia — 2014».
- Премия «Формула движения» за достижения в области транспорта и транспортной инфраструктуры в номинации «Лучшее решение в области пассажирской логистики».
- Премия «Время инноваций» в категории «Транспорт и машиностроение» в номинации «Лучший проект по внедрению инноваций».
- Аэрофлот — лучшая авиакомпания России по версии премии Travelers' Choice от крупнейшего в мире сайта о путешествиях TripAdvisor.
- Премия «Основы роста-2014» в номинации «Программа года» за вклад в развитие малого и среднего бизнеса.
- Годовой отчет ОАО «Аэрофлот» за 2013 год получил высшую награду (платиновую медаль) в номинации «Транспорт и Логистика — авиа- и железнодорожные компании» на конкурсе Vision Awards, организованном Лигой американских профессионалов в сфере коммуникаций (LACP).
- «Лучший годовой отчет компании с капитализацией от 10 до 100 млрд рублей» — по итогам XVII Ежегодного конкурса годовых отчетов, организованного ОАО «Московская Биржа» и медиа-группой «РЦБ».

2

РЫНОК АВИАПЕРЕВОЗОК.
ПОЛОЖЕНИЕ ГРУППЫ В ОТРАСЛИ



ВИДЕТЬ ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ,

ОПИРАЯСЬ НА НАКОПЛЕННЫЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ ЗНАНИЯ,
ОТРАСЛЕВОЙ ОПЫТ И СОВРЕМЕННЫЙ ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТ

2.1 МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЫНОК АВИАПЕРЕВОЗОК

Мировой рынок авиаперевозок продолжает поступательное развитие, несмотря на осложнения макроэкономической ситуации в отдельных регионах. Для мировой авиационной отрасли в целом прошедший 2014 год стал достаточно успешным: по данным IATA, пассажирооборот в мире вырос на 5,9%. При этом объемы пассажирских перевозок на регулярных рейсах выросли на 5,1% до 3,3 млрд пассажиров. Наибольший вклад в рост мирового рынка внесли страны Азиатско-Тихоокеанского и Ближневосточного регионов.

Отрасль в целом показала операционные улучшения, в частности загрузка самолетов составила 79,9% по сравнению с 79,6% в 2013 году, увеличившись на 0,3 процентных пункта (п.п.).

Доходы отрасли за год составили 751 млрд долларов США, что на 4,7% больше, чем в 2013 году. Как и раньше, наибольшую долю в структуре доходов занимают пассажирские перевозки — 80%. На долю грузовых перевозок пришлось всего 8,0%, в то время как в 2007 году этот показатель составлял 11,5%. Расходы отрасли выросли на 3,0% до 713 млрд долларов США. Доля расходов на топливо остается на стабильно высоком уровне: по итогам года она достигла 28,2% в общем объеме расходов. По предварительным оценкам IATA, чистая прибыль по итогам года составила 19,9 млрд долларов США, что является наиболее высоким показателем в отрасли за последние десять лет.

Регион Ближнего Востока по-прежнему демонстрирует наиболее динамичный рост. Пассажирооборот в этом регионе вырос в 2014 году на 12,9% на фоне увеличения провозных мощностей на 11,4%. Росту показателей способствует политика экспансии ближневосточных авиакомпаний на зарубежные рынки, в том числе посредством покупки активов европейских авиаперевозчиков.

Второе место по темпам роста занимает рынок Азиатско-Тихоокеанского региона, где в 2014 году пассажирооборот вырос на 7,0% также на фоне роста провозных мощностей на 7,6%. Одним из драйверов роста в регионе стало увеличение объемов перевозок на внутреннем рынке региона, прежде всего, в Китае.

Американский рынок показывает умеренные темпы роста — 2,7%. Отсутствие значимого роста связано со зрелостью рынка: следует отметить, что на Северную Америку приходится 60% всей чистой прибыли мировой отрасли. Росту перевозок в регионе способствует благоприятная экономическая ситуация и экономический рост.

Объемы перевозок на европейском рынке выросли на 5,4% на фоне ограниченного роста провозных мощностей на 4,6%. Значительный вклад в развитие авиации в регионе внесли бюджетные авиакомпании и турецкие перевозчики.

5,9%

ПРИРОСТ МИРОВОГО
ПАССАЖИРООБОРОТА
В 2014 ГОДУ ПО ДАННЫМ
IATA

751

МЛРД ДОЛЛ. США —
ДОХОДЫ ОТРАСЛИ
В 2014 ГОДУ

2.2 РОССИЙСКИЙ РЫНОК АВИАПЕРЕВОЗОК

Для гражданской авиации России 2014 год стал непростым. В отрасли наблюдались явления предкризисной «турбулентности» на фоне замедления основных макроэкономических показателей. Однако, несмотря на негативные тенденции, российский рынок продолжил расти опережающими темпами в сравнении с другими регионами.

По итогам года объем российского рынка авиаперевозок (с учетом иностранных авиакомпаний) составил 111,8 млн пассажиров, увеличившись на 7,8%. Основным драйвером роста стал внутрисоветский рынок, который вырос на 18,0%, до 46,3 млн человек. Количество пассажиров на международных воздушных линиях выросло на 1,8% и достигло 65,5 млн человек.

При этом пассажиропоток российских авиакомпаний в 2014 году вырос на 10,2% и составил 93,2 млн пассажиров, также на фоне роста пассажиропотока на внутреннем рынке и более высоких темпов роста пассажиропотока на международных авиалиниях в целом (на 3,6% до 46,9 млн пассажиров). Общий пассажирооборот российских авиакомпаний увеличился на 7,2% до 241,4 млрд пассажиро-километров, а предельный пассажирооборот увеличился на 6,8% до 302,5 млрд пкм, что определило рост загрузки пассажирских кресел на 0,3 п.п. до 79,8%.

Высокие темпы роста внутрисоветских перевозок в 2014 году объясняются продолжающимися структурными изменениями российского рынка, связанными с повышением доступности и изменением предпочтений пассажиров в пользу авиапутешествий, а также активным развитием внутрисоветского туризма, в том числе во время и после XXII зимних Олимпийских Игр и XI зимних Паралимпийских Игр в Сочи.

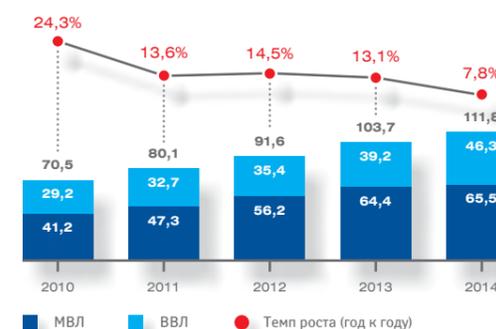
111,8

МЛН ПАССАЖИРОВ —
ОБЪЕМ РОССИЙСКОГО
РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК
(С УЧЕТОМ ИНОСТРАННЫХ
АВИАКОМПАНИЙ)

241,4

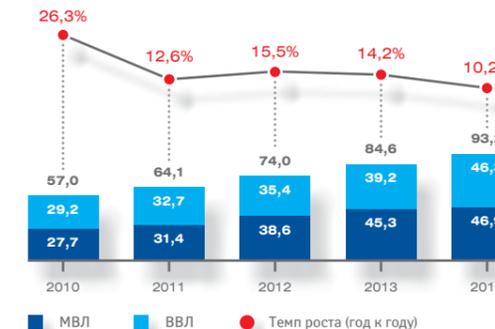
МЛРД ПАССАЖИРО-
КИЛОМЕТРОВ —
ОБЩИЙ ПАССАЖИРО-
ОБОРОТ РОССИЙСКИХ
АВИАКОМПАНИЙ

ДИНАМИКА ПАССАЖИРОПОТОКА НА
РОССИЙСКОМ РЫНКЕ, МЛН ПАССАЖИРОВ
(с учетом иностранных авиакомпаний)



Источник: Росавиация.

ДИНАМИКА ПАССАЖИРОПОТОКА НА
РОССИЙСКОМ РЫНКЕ, МЛН ПАССАЖИРОВ
(без учета иностранных авиакомпаний)

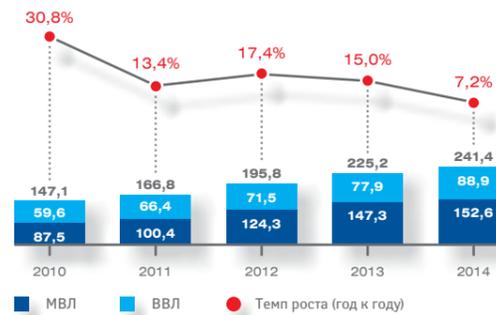


Источник: Росавиация.

* Незначительные отклонения в расчете процентов изменения, промежуточных итогов и итогов в данном и других графиках настоящего Годового отчета объясняются округлением.

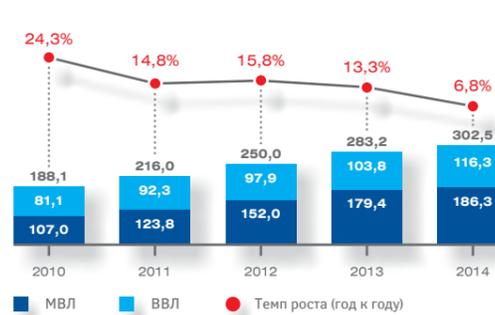


ДИНАМИКА ПАССАЖИРООБОРОТА НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ, МЛРД ПКМ (без учета иностранных авиакомпаний)



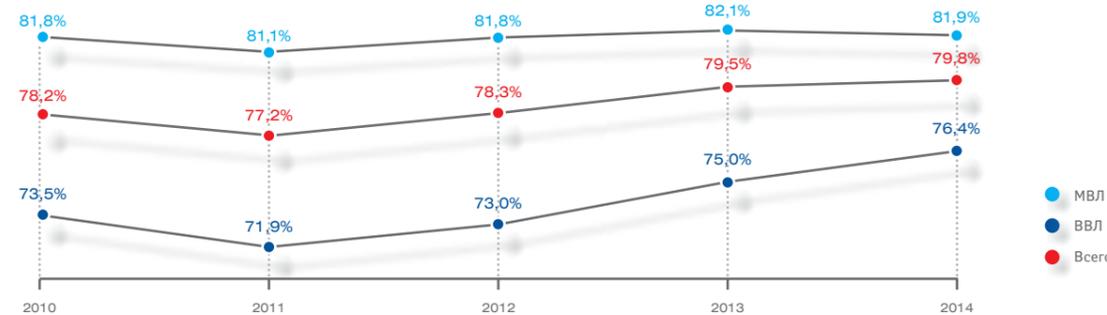
Источник: Росавиация.

ДИНАМИКА ПРЕДЕЛЬНОГО ПАССАЖИРООБОРОТА НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ, МЛРД ККМ (без учета иностранных авиакомпаний)



Источник: Росавиация.

ДИНАМИКА ЗАНЯТОСТИ ПАССАЖИРСКИХ КРЕСЕЛ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ, % (без учета иностранных авиакомпаний)



Источник: Росавиация.

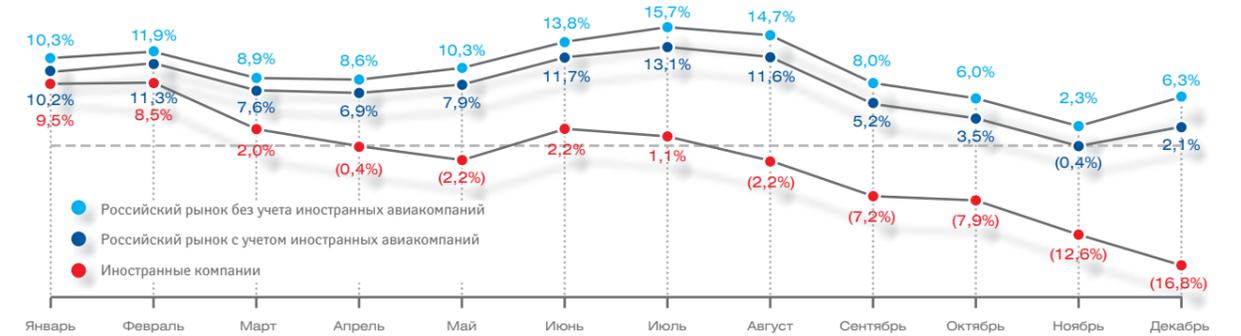
позволяет сократить издержки до 40%, поддерживая конкурентоспособную стоимость. В тоже время существует возможность для получения дополнительной выручки за счет предоставления платных услуг пассажирам на борту. Для расширения присутствия в этом перспективном сегменте в 2014 году Группа «Аэрофлот» создала новую дочернюю авиакомпанию – бюджетного перевозчика «Победа».

Российский рынок воздушных перевозок является высококонсолидированным. На долю пяти крупнейших игроков приходится 64,9% пассажирских перевозок (от общего объема рынка с учетом иностранных авиакомпаний). Группа «Аэрофлот» является безусловным лидером этого рынка. Доля Группы «Аэрофлот» в 2014 году составила 31,1% по сравнению с 30,3% в 2013 году. Без учета рейсов

иностранных авиакомпаний, доля Группы «Аэрофлот» по пассажиропотоку в 2014 году составила 37,3% по сравнению с 37,1% в 2013 году. Доля Группы на рынке международных перевозок (с учетом иностранных авиакомпаний) снизилась с 27,0% в 2013 году до 26,1% в 2014 году, что было компенсировано ростом доли на внутренних воздушных линиях с 35,7% в 2013 году до 38,1% в 2014 году. Ближайшие конкуренты Группы «Аэрофлот» – «Трансаэро» (11,8%), Группа S7 (9,0%), Группа «ЮТэйр» (8,4%).

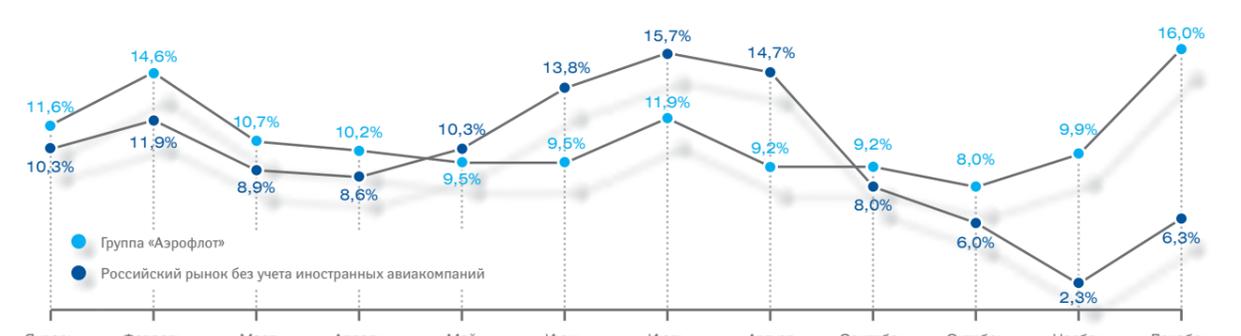
Доля Группы «Аэрофлот» на российском рынке по пассажирообороту практически не изменилась и составила 37,3% без учета иностранных авиакомпаний. Второе место занимает компания «Трансаэро» с долей в 19,5%, третье место – Группа S7 (8,8%).

ПОМЕСЯЧНАЯ ДИНАМИКА ТЕМПОВ РОСТА ПАССАЖИРОПОТОКА РОССИЙСКИХ И ИНОСТРАННЫХ АВИАКОМПАНИЙ В 2014 ГОДУ



Источник: ТКП, Росавиация. Примечание: По отношению к аналогичному периоду прошлого года.

ПОМЕСЯЧНАЯ ДИНАМИКА ТЕМПОВ РОСТА ПАССАЖИРОПОТОКА ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» И РОССИЙСКОГО РЫНКА В 2014 ГОДУ



Источник: ТКП, Росавиация. Примечание: По отношению к аналогичному периоду прошлого года.

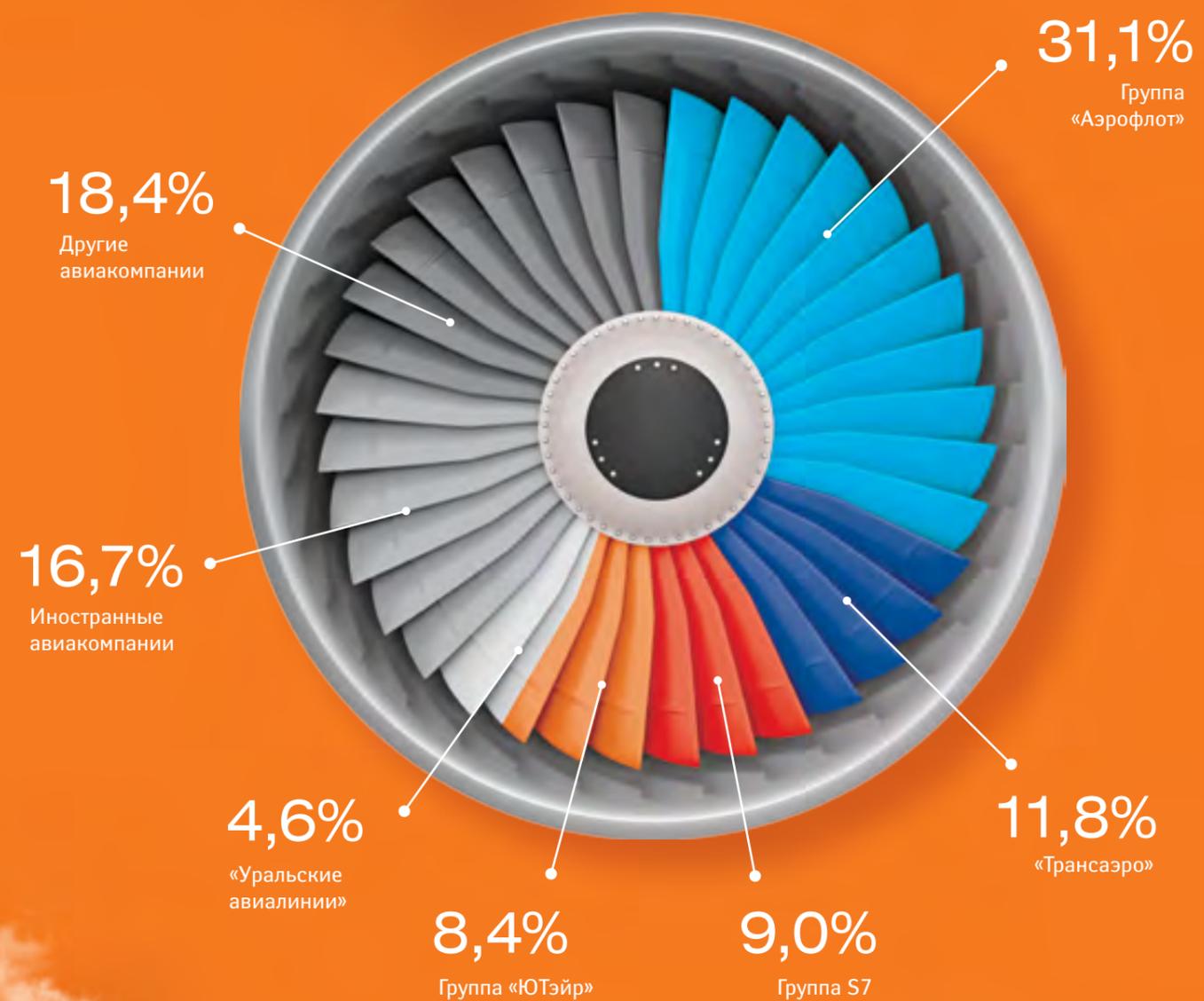
Замедление темпов роста перевезенных пассажиров в международном сегменте в 2014 году связано с макроэкономической ситуацией, и, в частности, с резкими колебаниями курсов валют. Действие указанных факторов обусловило кризис в туристическом сегменте и привело к банкротству ряда крупных туроператоров, что оказало влияние на авиакомпании, специализирующиеся на обслуживании данного рыночного сегмента.

Экономические санкции и колебания курсов валют вызвали снижение деловой активности, что, наряду с замедлением сегмента выездного туризма, привело к замедлению роста объемов международных воздушных перевозок в течение года, а также снижению объемов перевозок, выполняемых иностранными авиакомпаниями. Снижение

активности иностранных авиакомпаний началось в первой половине года и стало более ощутимо в четвертом квартале, когда снижение количества перевезенных пассажиров по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составило 12,1%, а в декабре достигло 16,8%. С точки зрения регионального аспекта основное снижение показателей перевозок на международных воздушных линиях наблюдалось на направлениях между Россией и СНГ (снижение количества пассажиров на 7,1%), что объясняется сокращением пассажиропотока в пункты Украины.

В условиях замедления роста реальных доходов населения на рынке воздушных перевозок растет популярность бюджетного сегмента перевозок. Отказ от дополнительных услуг и предоставление только воздушной перевозки

СТРУКТУРА РОССИЙСКОГО РЫНКА
АВИАПЕРЕВОЗОК ПО СУММАРНОМУ
ПАССАЖИРОПОТОКУ
(с учетом иностранных авиакомпаний)

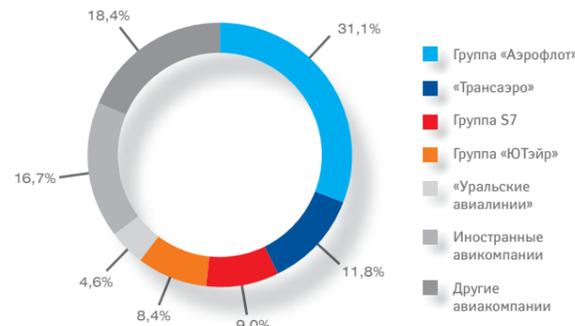




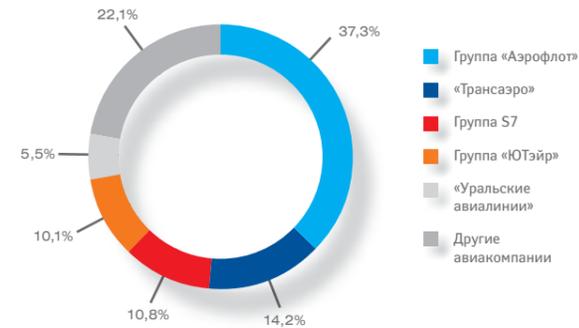
ЭВОЛЮЦИЯ СТРУКТУРЫ РОССИЙСКОГО РЫНКА ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК



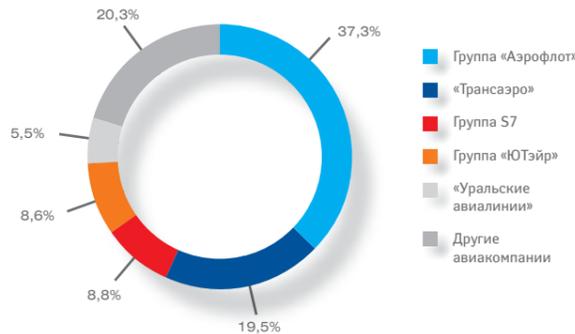
СТРУКТУРА РОССИЙСКОГО РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК ПО СУММАРНОМУ ПАССАЖИРОПОТОКУ (с учетом иностранных авиакомпаний)



СТРУКТУРА РОССИЙСКОГО РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК ПО СУММАРНОМУ ПАССАЖИРОПОТОКУ (без учета иностранных авиакомпаний)



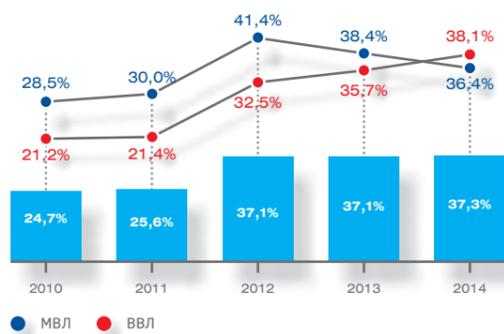
СТРУКТУРА РОССИЙСКОГО РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК ПО СУММАРНОМУ ПАССАЖИРООБОРОТУ (без учета иностранных авиакомпаний)



ДИНАМИКА ДОЛИ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ ПО ПАССАЖИРОПОТОКУ (с учетом иностранных авиакомпаний)



ДИНАМИКА ДОЛИ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ ПО ПАССАЖИРОПОТОКУ (без учета иностранных авиакомпаний)



РЫНОК ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Объем мирового рынка грузовых воздушных перевозок оценивается в 51,3 млн тонн, по данным IATA. Мировой грузооборот воздушных перевозок в 2014 году вырос на 4,3%, при этом доходы отрасли увеличились на 1,6 % и составили 62 млрд долларов США.

Доля российских авиакомпаний на мировом рынке грузовых перевозок составила около 2,0%. Российскими авиакомпаниями было перевезено около 1 млн тонн грузов, что на 3,5% выше результата 2013 года. Грузооборот российских авиакомпаний превысил показатели 2013 года на 2,8% и составил 5,1 млрд ткм.

Объем грузовых перевозок российских компаний на международных направлениях вырос на 7,5% и достиг 735,9 тыс. тонн, что составляет 70% от всех грузовых перевозок российских авиакомпаний. При этом объем грузовых перевозок на внутренних линиях снизился на 5,0% до 300,6 тыс. тонн.

По итогам года лидерство среди российских грузовых компаний сохраняет Группа «Волга-Днепр». Группа «Аэрофлот» заняла второе место с объемом перевозок 166,3 тыс. тонн грузов и почты. На долю пяти ведущих российских авиакомпаний (Группа «Волга-Днепр», Группа «Аэрофлот», «Трансаэро», Группа S7, Группа «ЮТэйр») приходится 83,6% всех перевезенных грузов.

51,3

МЛН ТОНН — ОБЪЕМ МИРОВОГО РЫНКА ГРУЗОВЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК

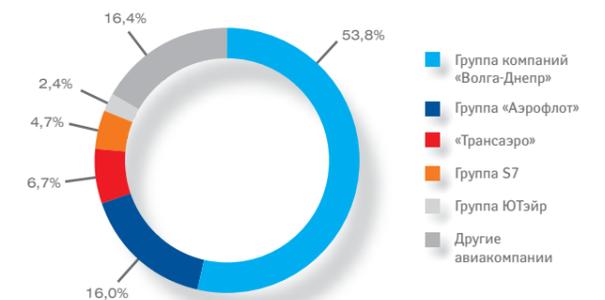
5,1

МЛРД ТКМ — ГРУЗООБОРОТ РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ

ОБЪЕМ РОССИЙСКОГО РЫНКА ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК, ТЫС. ТОНН



СТРУКТУРА РОССИЙСКОГО РЫНКА ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК



3
ОБЗОР
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ



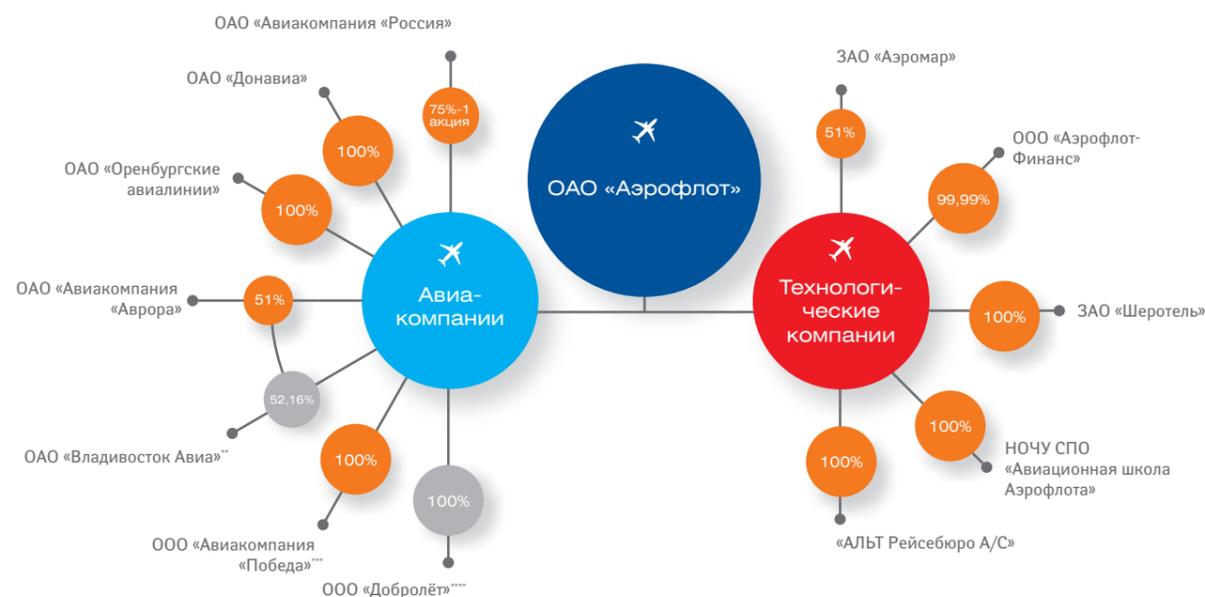
ПРЕОДОЛЕВАТЬ ГРАНИЦЫ И ПРЕПЯТСТВИЯ,

СОЗДАВАЯ ГЕОГРАФИЮ СВОЕГО УСПЕХА:
291 НАПРАВЛЕНИЕ В 56 СТРАН МИРА

3.1 СТРУКТУРА ГРУППЫ

Группа «Аэрофлот» развивается на основе мультибрендовой платформы, которая позволяет каждой дочерней компании занимать свою рыночную нишу, исключая внутреннюю конкуренцию. Аэрофлот поэтапно совершенствует структуру Группы, уделяя наибольшее внимание консолидации активов, внедрению единых стандартов и передовых технологических решений во всех дочерних предприятиях. Стратегия управления дочерними и зависимыми обществами является составной частью стратегии ОАО «Аэрофлот».

Ниже представлена схема основных активов Группы «Аэрофлот» по состоянию на 31 декабря 2014 года*.



* ОАО «Аэрофлот» также принадлежит 45,0% ЗАО «АэроМАШ — АБ»; 8,96% ОАО «МАШ»; 3,85% ЗАО «ТКП» и 49,0% ООО «Транснаутик Аэро ГмбХ» (в процессе ликвидации).

** ОАО «Аэрофлот» участвует в ОАО «Владивосток Авиа» через ОАО «Авиакомпания «Аврора». Операционный бизнес ОАО «Владивосток Авиа» передан в ОАО «Авиакомпания «Аврора».

*** По состоянию на 31.12.2014 г. — ООО «Бюджетный перевозчик». В начале 2015 года юридическое лицо переименовано в ООО «Авиакомпания «Победа».

**** ООО «Добролёт» юридическое лицо, созданное для развития проекта бюджетных перевозок в 2013 году. В 2014 году было создано новое юридическое лицо.

3.2 СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ

СТРАТЕГИЯ 2025 И СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ

Стратегия Группы «Аэрофлот» — быть среди 20 лучших глобальных авиакомпаний на международном уровне и ведущим перевозчиком среди российских авиакомпаний, используя новые возможности и перспективы:

- создание стратегических партнерств с мировыми лидерами в области авиации;
- развитие на новом рынке бюджетных перевозок в России (авиакомпания «Победа»);
- дальнейшее проникновение на региональные рынки (авиакомпания «Донавиа», «Аврора», «Россия»).

К 2025 году Группа «Аэрофлот» планирует:

- достичь уровня пассажиропотока до 70 млн пассажиров в год;
- войти в число крупнейших мировых перевозчиков, занимая место в топ-5 ведущих европейских авиакомпаний;

- стать лучшей по уровню сервиса компанией среди европейских перевозчиков.

В целях достижения установленных стратегических целей в рамках реализуемой Долгосрочной программы развития Группы «Аэрофлот» до 2020 года определены ключевые стратегические программы и направления развития, направленные на формирование и развитие устойчивых конкурентных преимуществ, среди которых:

- мероприятия по снижению затрат;
- развитие производственной базы в аэропорту «Шереметьево»;
- развитие стратегических партнерств;
- инновационное развитие;
- мероприятия по повышению производительности труда;
- развитие в сегменте бюджетных перевозок.

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ

Основные приоритеты Группы связаны с построением высокоэффективной сетевой (хабовой) модели перевозок, дальнейшим формированием парка современных высокоэффективных воздушных судов, развитием и специализацией компаний в рамках мультибрендовой платформы, завершением интеграции дочерних компаний в структуру Группы:

- однохабовая модель, обеспечивающая максимальную гибкость в управлении провозными емкостями парка воздушных судов и поддержание высокой эффективности основной деятельности;
- высокое качество сети, позволяющее защищать конкурентные позиции даже в случае селективной корректировки провозных емкостей;
- высокоэффективный флот — вывод из состава парка устаревших моделей воздушных судов и унификация

парка, обеспечивающая гибкость и экономическую эффективность;

- мультибрендовая платформа — адаптация роста и ценообразования дочерних компаний к новым экономическим условиям, без снижения стоимости основного бренда;
- интеграция дочерних компаний — рост эффективности, оптимизация издержек и реализация возможностей роста в наиболее прибыльных сегментах;
- «стратегия альянсов» — как способ оптимизации и укрепления конкурентного позиционирования на ключевых рынках перевозок;
- планы по сокращению затрат, оказывающие существенное влияние на усиление конкурентных позиций.

МУЛЬТИБРЕНДОВАЯ ПЛАТФОРМА

Стратегия построения бизнеса Группы «Аэрофлот» основана на мультибрендовой платформе, развитии каждой из компаний Группы в своем сегменте. Мультибрендовая платформа позволяет Группе успешно расширять присутствие во всех ключевых сегментах рынка на внутренних и международных маршрутах.

Компании Группы имеют различное позиционирование, ориентированы на обслуживание разных рынков. Аэрофлот обслуживает премиальный сегмент пассажиров, предлагая высококачественный сервис, высокочастотную сеть маршрутов с большим количеством направлений, доступ в сеть маршрутов партнеров по альянсу SkyTeam, удобные стыковки для международных транзитных пассажиров.

Позиционирование авиакомпании «Аэрофлот — российские авиалинии» по отношению к конкурентам:

- высокочастотная магистральная сеть;
- доминирующие позиции на рынке международных перевозок (широкая география полетов);
- хабовая модель (обслуживание транзитных потоков);
- молодой парк воздушных судов;
- ориентация на обслуживание премиального сегмента пассажиров (удобное расписание, высокое качество сервиса);

БЮДЖЕТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Для привлечения пассажиров, чувствительных к стоимости перевозки, создана новая авиакомпания — бюджетный перевозчик. Запуск низкочастотного перевозчика — один из элементов стратегии, обеспечивающий развитие Группы в новом сегменте доступных по цене перевозок. Бюджетные перевозчики в большинстве случаев генерируют новый пассажиропоток и стимулируют рост общего объема перевозок. Как правило 50-80% пассажиров первого на маршруте лоукостера — новые путешественники.

Бюджетные перевозки развиваются на основе классической бизнес-модели низкобюджетного авиаперевозчика с применением лучших мировых практик. Стоимость перевозок снижена по сравнению с «традиционными» авиаперевозчиками. Низкие удельные затраты достигаются за счет:

- инновационное лидерство (разработка, использование и внедрение современных технологий);
- высокий уровень безопасности полетов.

Дочерние региональные авиакомпании «Аврора», «Донавиа», «Россия» выполняют региональные и межрегиональные перевозки, специализируются на обслуживании пассажиров в соответствующих географических нишах, более чувствительных к цене перевозки, предлагая сеть маршрутов преимущественно из региона базирования с регулируемой частотой и перспективами обслуживания транзитных потоков по мере роста спроса на перевозки. Авиакомпания «Оренбургские авиалинии» — специализируется на туристических и чартерных перевозках, однако в ситуации снижения спроса в данном сегменте бизнес-модель авиакомпании претерпела тактические изменения. Авиакомпания «Победа» нацелена на сегмент бюджетных перевозок.

Объединение в Группу компаний с различными бизнес-моделями и формирование единых стандартов продукта в рамках Группы позволяет иметь самую широкую номенклатуру классов обслуживания — от премиальных до туристических. При этом сохраняется узкая специализация каждой компании на своем сегменте рынка.

- высокой утилизации и высокой топливной эффективности парка новых воздушных судов;
- экономии масштаба на закупках топлива;
- увеличения количества мест в самолете за счет уменьшения шага между креслами и использования неоткидывающихся спинок;
- использования веб-сайта авиакомпании, как основного канала продаж;
- введения дополнительной платы за билет с местом повышенной комфортности, регистрируемый багаж, приоритетную посадку и питание на борту.

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

БЛИЖНЕМАГИСТРАЛЬНЫЕ РЕЙСЫ ✈		СРЕДНЕМАГИСТРАЛЬНЫЕ РЕЙСЫ ✈	ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫЕ РЕЙСЫ ✈
Региональные рейсы (продолжительностью 1,0–1,5 часа)	Ближнемагистральные рейсы (продолжительностью 1,5–2,0 часа)	ЕС, СНГ, РФ	Северная и Центральная Америка, Азия, РФ
Деловой туризм			
Бизнес-модель: прямые рейсы Региональные самолеты / узкофюзеляжные самолеты	Бизнес-модель: высокая частота рейсов, прямые рейсы Региональные самолеты / узкофюзеляжные самолеты	Бизнес-модель: использование хабов, очень высокая частота рейсов Узкофюзеляжные самолеты, классы С/У	Бизнес-модель: использование хабов, высокая частота рейсов, соглашения «код-шеринг» Широкофюзеляжные самолеты классы С/М/У
АЭРОФЛОТ Российские авиалинии			
Региональные перевозки			
Бизнес-модель: частота рейсов зависит от спроса, прямые рейсы Региональные самолеты		Бизнес-модель: использование хабов, прямые рейсы, частота рейсов зависит от спроса Узкофюзеляжные самолеты, классы С/У	
АЭРОФЛОТ Российские авиалинии		РОССИЯ Российские авиалинии	ДОНАВИА Оператор дальневосточных авиалиний
Туризм			
		Бизнес-модель: прямые рейсы, частота рейсов зависит от спроса (в рамках пакетных туров и только перелет), высокая сезонность Узкофюзеляжные самолеты, класс У	Бизнес-модель: прямые рейсы, частота рейсов зависит от спроса (в рамках пакетных туров и только перелет), высокая сезонность Широкофюзеляжные самолеты, классы С/У
		АЭРОФЛОТ Российские авиалинии	ORENAIR
Лоукост-перевозки			
Бизнес-модель: высокая частота прямых рейсов на основных направлениях, высокая загрузка парка, низкобюджетные перевозки Узкофюзеляжные самолеты с большой пассажироместимостью, только класс У Продукт «без излишеств» с возможностью приобретения дополнительных услуг			
победа			

* Модель «Оренбургских авиалиний» с 2015 года претерпела тактические изменения в связи с ситуацией на рынке туристических услуг.

СТРАТЕГИЯ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ

Для достижения стратегической цели — стать лучшей по уровню сервиса компанией среди европейских перевозчиков — Компания особое внимание уделяет вопросам управления взаимоотношениями с клиентами, оптимизации маркетинговой деятельности и улучшения обслуживания клиентов посредством формирования информации о клиентах и их предпочтениях, истории взаимоотношений с ними, установления и улучшения процессов и последующего анализа результатов.

Основной задачей является увеличение степени удовлетворенности клиентов, в том числе за счет учета индивидуальных потребностей клиентов, выявления рисков и поиска потенциальных возможностей.

Анализ накопленной информации о взаимоотношениях с клиентами позволяет проводить более тонкую сегментацию клиентов на основе их значимости для Компании, прогноза потребности в тех или иных продуктах и услугах компании.

СТРАТЕГИЯ ВНЕДРЕНИЯ ТЕХНОЛОГИЙ И ИННОВАЦИЙ

В целях внедрения и использования новейших технологий и инноваций в Компании реализуется Программа инновационного развития.

направленных на разработку, развитие и внедрение новых технологий, инновационных продуктов и услуг, соответствующих мировому уровню.

Программа инновационного развития включает основные направления и мероприятия инновационной деятельности авиакомпаний Группы «Аэрофлот», а также основные показатели эффективности инновационной деятельности в средне- и долгосрочной перспективах в период до 2020 года. Программа сформирована с учетом приоритетов государственной научно-технической и инновационной политики и содержит комплекс мероприятий,

Составной частью инновационной деятельности Компании является план исследований и разработок. Реализация плана исследований и разработок, в основном, ведется посредством привлечения к выполнению работ высших учебных заведений, научных организаций и предприятий малого и среднего бизнеса, имеющих юрисдикцию Российской Федерации.

МАРКЕТИНГОВАЯ СТРАТЕГИЯ

В рамках актуализации маркетинговой стратегии ОАО «Аэрофлот» на период 2015–2020 гг. был проведен значительный объем работ, включающий в себя:

- анализ трендов — рассмотрены факторы и особенности потребления услуг, отображено влияние демографических, экономических, социальных и прочих основополагающих процессов на возможности бизнеса;
- анализ конкурентной среды — проведено детальное исследование предложения конкурентов, позволившее выявить, что продукт, предлагаемый Аэрофлотом на борту, не только находится на уровне крупнейших авиакомпаний мира, но и по ряду параметров превосходит конкурентов;

- сегментацию рынка, которая выявила приоритетные для авиакомпании сегменты, пути и способы коммуникации с ними и открыла новые возможности для установления диалога с потребителем.

Полученные данные позволили разработать комплекс маркетинговых мероприятий, направленных на достижение стратегических целей Компании и позволяющих соответствовать позиционированию Аэрофлота в качестве национального перевозчика на территории России и глобальной авиакомпании на мировой арене.

СТРАТЕГИЯ И ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ

Стратегия Группы «Аэрофлот» закреплена в следующих документах, утвержденных Советом директоров ОАО «Аэрофлот» с разными горизонтами планирования:

- Стратегия 2025 — «Об основных направлениях Стратегии развития ОАО «Аэрофлот» (протокол №1 от 13.07.2011);

- Стратегия 2015–2020 — «О ходе реализации стратегии Группы «Аэрофлот» (протокол №18 от 15.05.2014);
- Стратегия 2015–2017 — «О долгосрочной программе развития Группы «Аэрофлот» (протокол №5 от 25.09.2014);

- Долгосрочная программа развития Группы «Аэрофлот» на период 2015–2020 гг. (протокол №8 от 02.12.2014, в рамках вопроса «О ходе реализации «Стратегии (долгосрочной программы развития) Группы «Аэрофлот» до 2025 г.»).

В рамках реализации стратегии Группы реализуется ряд программ, направленных на поддержание долгосрочного роста и эффективного развития. Основные программы, поддерживающие стратегию роста и развития ОАО «Аэрофлот»:

- Программа инновационного развития;
- Инвестиционная программа;
- Программа мотивации менеджмента;
- Программа сокращения расходов;
- Программа совершенствования корпоративного управления.

Программа инновационного развития разработана до 2020 года и утверждена Советом директоров ОАО «Аэрофлот» 24.06.2011 (протокол №16) и рабочей группой по развитию частно-государственного партнерства в инновационной сфере при Правительственной комиссии по высоким технологиям и инновациям 28.06.2011. Программа определяет основные направления инновационного развития компании. Дополнительная информация о программе представлена в разделе «Информационные технологии и инновации» настоящего годового отчета.

Инвестиционная программа на 2015 год, утвержденная Советом директоров ОАО «Аэрофлот» 02.12.2014 (протокол №8), направлена на решение стратегических задач авиакомпании и обеспечение развития структурных подразделений. Инвестиции в основные фонды и финансовые вложения в программное обеспечение на 2015 год включают реализацию следующих инициатив:

- Обеспечение технического обслуживания — закупка инструментов и оборудования для технического обслуживания воздушных судов всех типов, а также инвестиции, связанные с развитием ангарных комплексов;
- Обеспечение наземного обслуживания в аэропорту — закупка оборудования и спецтехники для наземного аэропортового обслуживания;
- Развитие тренажерного комплекса — приобретение и установка нового полнопилотажного тренажера FFS B737 NG, оснащение действующих тренажеров дополнительными визуальными базами аэропортов;
- Обеспечение сервиса обслуживания пассажиров — закупка формы для бортпроводников, изготовление рекламных конструкций, развитие интернет-сайтов, оснащение бизнес-залов во внебазовых аэропортах;
- Модернизация воздушных судов — продолжение проекта по внедрению системы электронных носителей аэронавигационной информации при подготовке к полету и в полете на самолетах семейства Airbus A320 и A330 (Electronic Flight bag — EFB), а также

установка озонового фильтра на воздушные суда семейства Airbus A320;

- Строительство новых объектов — реализация проектов по строительству нового ангара для обслуживания воздушных судов;
- Развитие IT-систем — поддержание существующих и развитие новых информационных систем, а также закупка оборудования связи, телефонии и вычислительной техники;
- НИОКР — инвестиции в научно-исследовательские разработки в рамках инновационного развития авиакомпании;
- Программное обеспечение — развитие системы SAP, поддержание и развитие сайта Компании, коммерческих, производственных, офисных и иных систем;
- Прочие вложения в основные фонды — реализация охранно-пожарных мероприятий, закупка спецодежды, обеспечение текущей деятельности ряда подразделений.

Программа мотивации менеджмента в новой редакции утверждена Советом директоров ОАО «Аэрофлот» 02.12.2014 (протокол №8). Программа распространяется на работников ОАО «Аэрофлот», чья оплата труда производится на основе ключевых показателей эффективности. Вознаграждение работников производится по итогам работы за год за выполнение планового задания по чистой прибыли, в пределах средств, выделяемых Общим собранием акционеров ОАО «Аэрофлот» на эти цели из чистой прибыли. Программа устанавливает максимальный размер фонда вознаграждения, который распределяется между работниками с учетом их индивидуального вклада в достижение конечных финансовых результатов.

Программа сокращения расходов, реализованная в 2014 году в рамках деятельности по повышению конкурентоспособности и операционной эффективности Группы включает перечень мер по снижению операционных затрат авиакомпании «Аэрофлот». Первый этап программы включает как инициативы, не требующие значительных инвестиций и позволяющие получить быстрый результат, так и более сложные в реализации решения, требующие больших финансовых ресурсов и с большими сроками внедрения. Второй этап программы включает дополнительные решения, позволяющие получить экономический эффект. В среднесрочной перспективе планируется распространить результаты оптимизации операционных издержек на другие авиакомпании Группы.

Программа совершенствования корпоративного управления связана с внедрением практик Кодекса корпоративного управления, одобренного Советом директоров Банка России 21.03.2014. Дополнительная информация представлена в разделе «Корпоративное управление» настоящего годового отчета.

3.3 ОПЕРАЦИОННЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

ГРУППА «АЭРОФЛОТ»

В 2014 году Группа «Аэрофлот» показала положительную динамику по основным операционным показателям на фоне устойчивого роста российского рынка. За год Группа «Аэрофлот» перевезла 34,7 млн человек, что на 10,7% превышает результат 2013 года. Пассажирооборот Группы вырос на 5,6% до 90,1 млрд пассажиро-километров (пкм) при увеличении предельного пассажирооборота на 6,2% до 115,8 млрд кресло-километров (ккм), что привело к незначительному снижению процента занятости пассажирских кресел на 0,4 процентных пункта (п.п.) до 77,8%.

На внутренних авиалиниях количество пассажиров, перевезенных Группой «Аэрофлот» регулярными и чартерными рейсами в 2014 году, увеличилось на 26,0% до 17,6 млн человек, пассажирооборот вырос на 19,9% до 35,0 млрд пкм, на фоне роста предельного пассажирооборота на 16,2% до 43,6 млрд ккм, что определило рост процента занятости пассажирских кресел на 2,5 п.п. до 80,2%. В результате по итогам 2014 года доля пассажиров на внутренних авиалиниях в общем объеме пассажиров Группы увеличилась с 44,6% до 50,8%.

Высокие темпы роста на внутреннем рынке объясняются продолжающимися структурными изменениями российского рынка, связанными с повышением доступности авиаперевозок и изменением предпочтений пассажиров в их пользу, а также активным развитием внутрироссийского туризма, в том числе во время и после проведения XXII зимних Олимпийских и XI Паралимпийских игр в Сочи. Группа последовательно увеличивала частоты полетов и провозные емкости на наиболее востребованных направлениях.

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» ПО РЕГИОНАМ (РЕГУЛЯРНЫЕ И ЧАРТЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ)

	Перевезено пассажиров, млн чел.			Выполненный пассажирооборот, млрд пкм			Предельный пассажирооборот, млрд ккм			Занятость кресел, %		
	2014	2013	изм., %	2014	2013	изм., %	2014	2013	изм., %	2014	2013	изм., п.п.
Россия	17,6	14,0	26,0%	34,9	29,1	19,9%	43,4	37,4	16,2%	80,4%	77,9%	2,5
Европа	7,6	7,2	6,6%	17,2	16,0	6,9%	23,3	21,6	8,0%	73,7%	74,4%	(0,8)
СНГ	2,6	2,8	(7,7%)	4,9	5,2	(7,4%)	6,3	6,8	(7,8%)	77,0%	76,7%	0,4
Азия	2,3	2,2	6,3%	15,1	13,7	10,2%	20,2	17,6	14,3%	75,0%	77,8%	(2,8)
Бл. Восток и Африка	1,7	1,7	0,6%	4,7	4,4	5,2%	6,1	5,5	10,2%	77,0%	80,6%	(3,7)
Америка	0,8	0,8	0,6%	6,9	6,9	(0,5%)	8,7	8,7	(0,2%)	79,3%	79,5%	(0,2)
ИТОГО РЕГУЛЯРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	32,7	28,6	14,1%	83,5	75,4	10,7%	107,9	97,6	10,6%	77,4%	77,3%	0,1
Чартерные перевозки	2,1	2,8	(25,3%)	6,5	9,8	(33,6%)	8,0	11,5	(30,8%)	82,1%	85,6%	(3,5)
ИТОГО ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ	34,7	31,4	10,7%	90,1	85,3	5,6%	115,8	109,1	6,2%	77,8%	78,2%	(0,4)

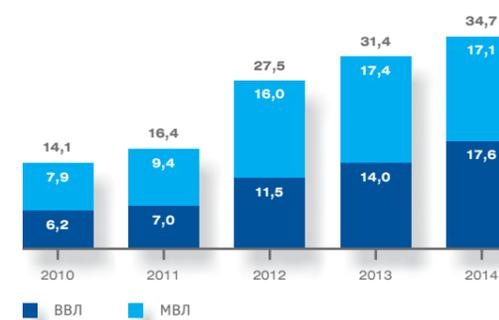
34,7

МЛН ЧЕЛОВЕК ПЕРЕВЕЗЛА ГРУППА «АЭРОФЛОТ» ЗА 2014 ГОД

26,0%

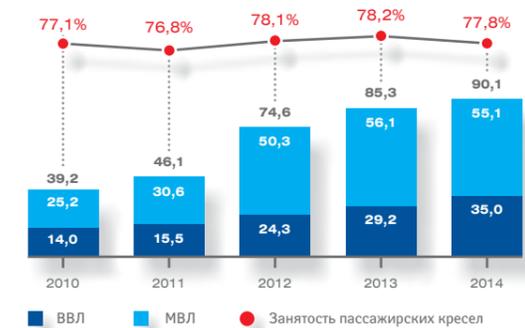
РОСТ ПАССАЖИРОПОТОКА ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» НА ВНУТРЕННИХ АВИАЛИНИЯХ

ДИНАМИКА ПАССАЖИРОПОТОКА ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ», МЛН ЧЕЛОВЕК



Источник: Росавиация

ДИНАМИКА ПАССАЖИРООБОРОТА ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» (МЛРД ПКМ) И ЗАНЯТОСТИ ПАССАЖИРСКИХ КРЕСЕЛ (%)



Источник: Росавиация

На международных авиалиниях количество пассажиров, перевезенных Группой «Аэрофлот» регулярными и чартерными рейсами в 2014 году, снизилось на 1,7% до 17,1 млн человек, пассажирооборот снизился на 1,8% до 55,1 млрд пкм на фоне роста предельного пассажирооборота на 1,0% до 72,2 млрд ккм, что определило снижение занятости кресел на 2,1 п.п. до 76,3%. В результате по итогам 2014 года доля пассажиров на международных авиалиниях в общем объеме пассажиров Группы снизилась с 55,4% до 49,2%.

Динамика показателей на международных авиалиниях объясняется влиянием макроэкономических факторов и курса национальной валюты на потребительское поведение и предпочтения пассажиров, прежде всего в туристическом сегменте.

Основное снижение в сегменте международных перевозок связано с чартерными перевозками, в то время как по регулярной программе операционные результаты показывают устойчивую динамику.

Европейский рынок, второй по размеру бизнес-сегмент Группы, показал рост пассажиропотока на 6,6% до 7,6 млн пассажиров на фоне снижения конкуренции в сегменте со стороны международных авиаперевозчиков, которые оптимизировали частотность и программы полетов в российские города.

Снижение количества пассажиров по направлению СНГ на 7,7% до 2,6 млн связано в первую очередь с отменой ряда рейсов в пункты Украины в результате геополитической напряженности в регионе. Поддержку операционным

показателям оказывало развитие новых направлений в СНГ, в частности, открытие полетов в Караганду, Тбилиси и Кишинев.

Группа продолжила развитие азиатского направления — число перевезенных пассажиров выросло на 6,3% до 2,3 млн. Темп роста пассажирооборота отстает от роста провозных мощностей, составившего 14,3%, что объясняет снижение процента занятости кресел на 2,8 п.п. Опережающий рост провозных мощностей связан с заменой Boeing 767 с количеством мест от 218 до 309 на Boeing 777, имеющий 402 пассажирских места, на ряде направлений в этот регион. При этом в течение года Группе удалось добиться постепенного улучшения показателей загрузки.

По направлению Ближний Восток в 2014 году Группа перевезла 1,7 млн пассажиров, что на 0,6% больше, чем годом ранее. При этом опережающий рост провозных мощностей также связан с изменением типов используемых воздушных судов по направлению в Турцию и увеличением провозных мощностей на рейсах в Израиль.

На североамериканских направлениях был зафиксирован рост пассажиропотока на 0,6% до 0,8 млн человек при незначительном снижении пассажирооборота и предельного пассажирооборота, что было связано с оптимизацией производственной программы в этом регионе и с закрытием ряда коммерчески неэффективных рейсов, в том числе в Торонто, Канкун и Пунта-Кану.



АВИАКОМПАНИЯ «АЭРОФЛОТ»

В 2014 году авиакомпания «Аэрофлот», основное бизнес-подразделение Группы, перевезла 23,6 млн человек, что на 13,0% больше, чем годом ранее.

Пассажирооборот авиакомпании вырос на 11,4% до 67,1 млрд пкм при увеличении предельного пассажирооборота на 12,3% до 85,8 млрд пкм, что привело к незначительному снижению загрузки кресел на 0,6 п.п. до 78,2%.

На внутренних авиалиниях количество пассажиров, перевезенных авиакомпанией «Аэрофлот» регулярными и чартерными рейсами в 2014 году, увеличилось на 29,4% до 11,1 млн человек. Пассажирооборот увеличился на 24,6% до 24,4 млрд пкм на фоне роста предельного пассажирооборота на 23,1% до 29,6 млрд пкм, что определило увеличение процента занятости пассажирских кресел на 1,0 п.п. до 82,5%. По итогам 2014 года доля пассажиров

на внутренних авиалиниях в общем объеме пассажиров авиакомпании «Аэрофлот» увеличилась с 41,2% до 47,2%.

На международных авиалиниях количество пассажиров, перевезенных авиакомпанией «Аэрофлот» регулярными и чартерными рейсами в 2014 году, увеличилось на 1,4% до 12,5 млн человек. Пассажирооборот увеличился на 5,1% до 42,7 млрд пкм при росте предельного пассажирооборота на 7,3% до 56,2 млрд пкм, что определило снижение процента занятости пассажирских кресел на 1,6 п.п. до 75,9%. По итогам 2014 года доля пассажиров Компании снизилась с 58,8% до 52,8%.

Динамика операционных показателей авиакомпании «Аэрофлот» по регионам объясняется упомянутыми выше факторами, повлиявшими на региональные результаты Группы.

ДИНАМИКА ПАССАЖИРОПОТОКА АВИАКОМПАНИИ «АЭРОФЛОТ», МЛН ЧЕЛОВЕК



ДИНАМИКА ПАССАЖИРООБОРОТА АВИАКОМПАНИИ «АЭРОФЛОТ» (МЛРД ПКМ) И ЗАНЯТОСТИ ПАССАЖИРСКИХ КРЕСЕЛ (%)



ОПЕРАЦИОННЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ СЕГМЕНТА ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ И ПОЧТЫ

Объемы грузовых перевозок Группы «Аэрофлот» снизились в 2014 году, прежде всего в связи с тем, что с 2013 года ОАО «Аэрофлот» приостановило деятельность своего парка грузовых самолетов и перешло на выполнение перевозок грузов и почты исключительно в багажных отделениях пассажирских самолетов. По итогам 2014 года объем перевозок грузов и почты Группы «Аэрофлот» снизился на 18,7% до 166,3 тыс. тонн, в основном за счет сокращения перевозок на международных авиалиниях (на 30,8% до 84,3 тыс. тонн). При этом снижение объемов перевозок на внутренних авиалиниях было незначительным (на 0,9% до 82,0 тыс. тонн). Тоннокилометраж в отчетном периоде увеличился на 1,9% до 8,8 млрд ткм при снижении коммерческой загрузки на 0,9 п.п. до 63,8%.

Рейсами авиакомпании «Аэрофлот» в 2014 году было перевезено 145,3 тыс. тонн грузов и почты, на 17,7% меньше, чем годом ранее. При этом объем перевозок грузов и почты на внутренних авиалиниях в отчетном периоде увеличился на 9,0% и составил 63,8 тыс. тонн. Снижение совокупного показателя связано со значительным сокращением грузовых перевозок на международных авиалиниях: в 2014 году показатель снизился на 30,9% до 81,5 тыс. тонн. Тоннокилометраж вырос на 6,0% до 6,7 млрд ткм при снижении коммерческой загрузки на 1,3 п.п. до 63,1%.

ДИНАМИКА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ПОЧТЫ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ», ТЫС. ТОНН



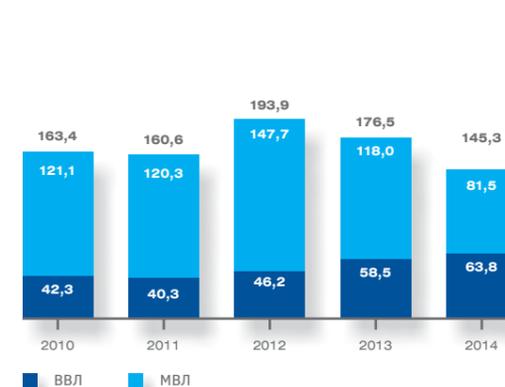
ДИНАМИКА ТОННОКИЛОМЕТРАЖА (МЛРД ТКМ) И КОММЕРЧЕСКОЙ ЗАГРУЗКИ (%) ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»



ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ АВИАКОМПАНИИ «АЭРОФЛОТ» ПО РЕГИОНАМ (РЕГУЛЯРНЫЕ И ЧАРТЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ)

Регион	Перевезено пассажиров, млн чел.			Выполненный пассажирооборот, млрд пкм			Предельный пассажирооборот, млрд пкм			Занятость кресел, %		
	2014	2013	изм., %	2014	2013	изм., %	2014	2013	изм., %	2014	2013	изм., п.п.
Россия	11,1	8,6	29,5%	24,4	19,6	24,7%	29,6	24,0	23,2%	82,6%	81,6%	1,0
СНГ	1,7	1,9	(9,5%)	2,9	3,0	(1,6%)	3,7	3,7	(1,0%)	78,5%	79,0%	(0,5)
Европа	6,5	6,1	7,2%	14,5	13,4	8,0%	19,5	18,1	7,7%	74,2%	73,9%	0,3
Азия	2,1	1,9	10,5%	14,8	13,3	11,6%	19,7	16,8	17,1%	75,1%	78,8%	(3,7)
Бл. Восток и Африка	1,3	1,3	1,0%	3,6	3,4	6,5%	4,6	4,2	8,9%	78,6%	80,3%	(1,7)
Америка	0,8	0,8	0,6%	6,9	6,9	(0,5%)	8,7	8,7	(0,2%)	79,3%	79,5%	(0,2)
ИТОГО РЕГУЛЯРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	23,6	20,6	14,6%	67,1	59,5	12,8%	85,8	75,6	13,4%	78,2%	78,7%	(0,5)
ИТОГО ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ	23,6	20,9	13,0%	67,1	60,2	11,4%	85,8	76,5	12,3%	78,2%	78,8%	(0,6)

ДИНАМИКА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ПОЧТЫ АВИАКОМПАНИИ «АЭРОФЛОТ», ТЫС. ТОНН



ДИНАМИКА ТОННОКИЛОМЕТРАЖА (МЛРД ТКМ) И КОММЕРЧЕСКОЙ ЗАГРУЗКИ (%) АВИАКОМПАНИИ «АЭРОФЛОТ»



3.4 ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ДОЧЕРНИХ И ЗАВИСИМЫХ КОМПАНИЙ

ПОКАЗАТЕЛИ АВИАКОМПАНИЙ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»

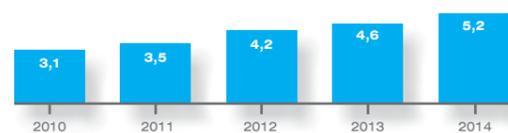
В 2014 году авиакомпании Группы «Аэрофлот» продолжили усиление своих позиций в соответствующих сегментах рынка авиаперевозок. В рамках интеграции компаний в 2014 году продолжилась реструктуризация парка воздушных судов и оптимизация сетей маршрутов дочерних авиакомпаний. Осуществление перевозок под единым кодом SU несет дополнительные преимущества как для пассажиров, так и для Группы. В то же время, единая ИТ-платформа системы бронирования максимально упрощает процесс покупки авиабилета и минимизирует расходы авиакомпании, а также расширяет возможности использования интерлайн и код-шеринговых соглашений с третьими сторонами.



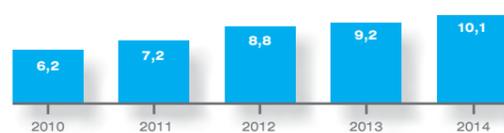
*Включая результаты авиакомпании «Владивосток Авиа».
 **Включая результаты авиакомпании «Добролёт».

АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ»

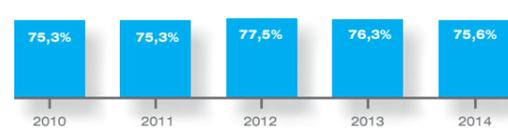
ПЕРЕВЕЗЕНО ПассажиРОВ, млн человек



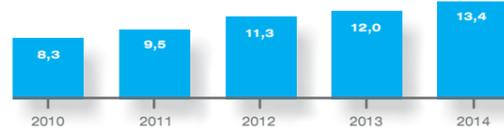
ПассажиРоборот, млрд пкм



Занятость пассажирских кресел, %



Пределный пассажирооборот, млрд ккм



Авиакомпания «Россия» является одной из крупнейших авиакомпаний страны, а также ведущим авиаперевозчиком Северо-Западного региона. Авиакомпания базируется в Санкт-Петербурге и выполняет большую часть рейсов из аэропорта Пулково.

Операционные результаты

В 2014 году авиакомпания «Россия» перевезла 5,2 млн пассажиров, что на 13,1% превышает результат предыдущего года. Пассажирооборот увеличился на 10,5% до 10,1 млрд пкм. Опережающий рост предельного пассажирооборота на 11,5% до 13,4 млрд пкм привел к незначительному снижению процента занятости пассажирских кресел на 0,7 п.п. до 75,6%.

Парк воздушных судов

По состоянию на 31 декабря 2014 года парк компании насчитывал 36 современных комфортабельных лайнеров, в том числе 16 Airbus A319, 11 Airbus A320, 3 Boeing 767 и 6 Ан-148. За год парк авиакомпании увеличился на два воздушных судна Airbus A320.

Маршрутная сеть

В 2014 году авиакомпания выполняла полеты по 75 регулярным маршрутам, включая 24 внутрироссийских и 51 международный (в том числе 21 направление в страны СНГ). Расписание авиакомпании сформировано таким образом, чтобы обеспечить максимальную стыкуемость в аэропорту Пулково.

Начиная с летнего расписания 2014 года все рейсы авиакомпании «Россия» переведены под коммерческое

управление ОАО «Аэрофлот», что дает значительные преимущества для компании. Единая ИТ-платформа системы бронирования упрощает процесс покупки авиабилетов и позволяет сокращать расходы авиакомпании, а также дает возможность реализовывать код-шеринговые соглашения с третьими перевозчиками.

Прочая информация

Оптимизация операционной деятельности авиакомпании «Россия», которая проводилась в течение последних лет, была отмечена отраслевым сообществом. В 2014 году авиакомпания удостоилась ряда отраслевых наград, в том числе вошла в рейтинг самых пунктуальных авиакомпаний России, а также получила наивысший балл по безопасности полетов по версии международного портала Airlineratings.com.

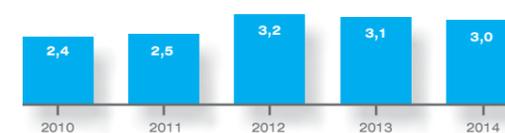
С марта 2014 года авиакомпания присоединилась к программе поощрения часто летающих пассажиров «Аэрофлот Бонус». При этом пассажирам была предложена конвертация баллов, накопленных пассажирами по собственной программе лояльности авиакомпании, в мили программы «Аэрофлот Бонус».

ПАРК АВИАКОМПАНИИ «РОССИЯ»

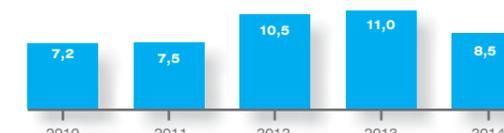
Тип воздушного судна	2014	2013	Изменение
Ан-148	6	6	-
Airbus A319	16	16	-
Airbus A320	11	9	2
Boeing 767	3	3	-
ИТОГО	36	34	2

АВИАКОМПАНИЯ «ОРЕНБУРГСКИЕ АВИАЛИНИИ»

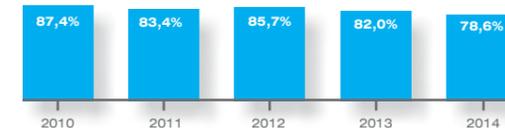
ПЕРЕВЕЗЕНО ПассажиРОВ, млн человек



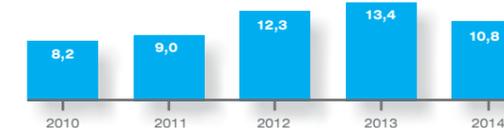
ПассажиРоборот, млрд пкм



Занятость пассажирских кресел, %



Пределный пассажирооборот, млрд ккм



Авиакомпания базируется в аэропорту Оренбурга, а также в московских аэропортах Домодедово и Внуково. В 2014 году авиакомпания «Оренбургские авиалинии» выполняла чартерные перевозки по наиболее популярным зарубежным туристическим направлениям, а также регулярные перевозки. В связи со спадом на туристическом рынке бизнес-модель авиакомпании пересматривается. С начала 2015 года авиакомпания переориентировалась на выполнение регулярных пассажирских перевозок, преимущественно на внутренних направлениях.

Операционные результаты

В 2014 году авиакомпания «Оренбургские авиалинии» перевезла 3,0 млн пассажиров, на 3,4% ниже результата предыдущего года. Пассажирооборот снизился на 22,9% до 8,5 млрд пкм. Процент занятости пассажирских кресел составил 78,6%. На показатели компании оказал влияние спад на рынке туристических перевозок и соответствующее снижение в сегменте чартерных перевозок.

Парк воздушных судов

По состоянию на 31 декабря 2014 года парк авиакомпании насчитывал 27 воздушных судов, в том числе 24 Boeing 737 и 3 Boeing 777. В 2014 году парк ОАО «Оренбургские авиалинии» пополнился тремя самолетами Boeing 737.

Маршрутная сеть

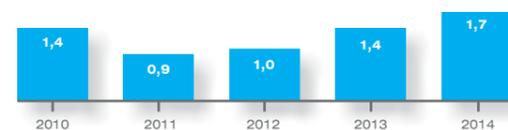
В 2014 году ряд рейсов «Оренбургских авиалиний» выполнялся под коммерческим управлением ОАО «Аэрофлот», включая рейсы из/в аэропорта Внуково в города Екатеринбург, Казань, Краснодар, Красноярск, Минеральные Воды, Новосибирск, Омск, Оренбург, Пермь, Ростов-на-Дону, Самару, Симферополь, Челябинск. В сегменте международных перевозок в течение года компания осуществляла чартерные рейсы между крупными российскими городами и популярными туристическими центрами. По количеству перевезенных пассажиров самыми крупными направлениями являлись курорты Турции и Египта. С начала 2015 года большая часть рейсов авиакомпании перешла под коммерческое управление ОАО «Аэрофлот».

ПАРК АВИАКОМПАНИИ «ОРЕНБУРГСКИЕ АВИАЛИНИИ»

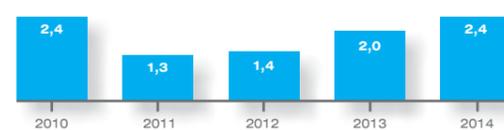
Тип воздушного судна	2014	2013	Изменение
Boeing 737	24	21	3
Boeing 777	3	3	-
ИТОГО	27	24	3

АВИАКОМПАНИЯ «ДОНАВИА»

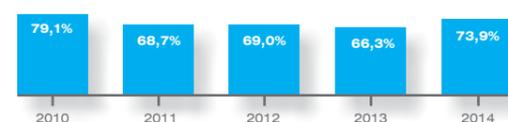
ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ, МЛН ЧЕЛОВЕК



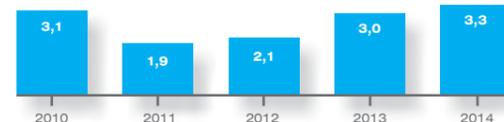
ПАССАЖИРООБОРОТ, МЛРД ПКМ



ЗАНЯТОСТЬ ПАССАЖИРСКИХ КРЕСЕЛ, %



ПРЕДЕЛЬНЫЙ ПАССАЖИРООБОРОТ, МЛРД ККМ



Авиакомпания «Донавиа» является крупнейшим региональным авиаперевозчиком Юга России. «Донавиа» базируется в аэропортах Ростова-на-Дону, Краснодара, Сочи и Минеральных Вод и выполняет регулярные и чартерные авиаперевозки в города России, СНГ и страны дальнего зарубежья.

Операционные результаты

В 2014 году авиакомпания «Донавиа» перевезла 1,7 млн пассажиров, что на 28,3% превышает результат предыдущего года. Пассажирооборот вырос на 22,3% до 2,4 млрд пкм, при этом процент занятости пассажирских кресел увеличился на 7,6 п.п. до 73,9%.

Парк воздушных судов

По состоянию на 31 декабря 2014 года парк авиакомпании состоял из 10 судов Airbus A319. За год парк авиакомпании

пополнился двумя новыми воздушными судами Airbus A319 в двухклассной компоновке, которые заменили устаревшие воздушные суда Boeing 737-400, выведенные из состава парка.

Маршрутная сеть

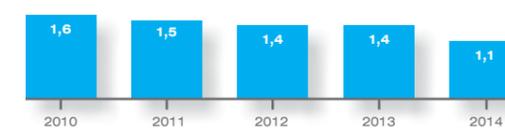
В 2014 году авиакомпания выполняла полеты по 30 регулярным маршрутам, включая 18 внутрироссийских и 12 международных (в том числе 8 в страны СНГ).

ПАРК АВИАКОМПАНИИ «ДОНАВИА»

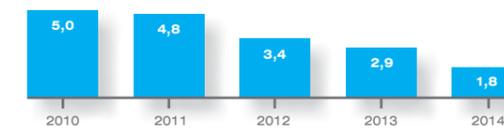
Тип воздушного судна	2014	2013	Изменение
Airbus A319	10	8	2
Boeing 737-400	–	2	(2)
ИТОГО	10	10	–

АВИАКОМПАНИЯ «АВРОРА»

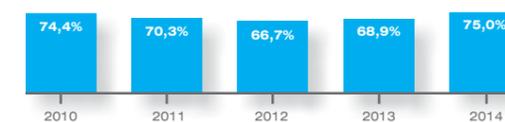
ПЕРЕВЕЗЕНО ПАССАЖИРОВ, МЛН ЧЕЛОВЕК



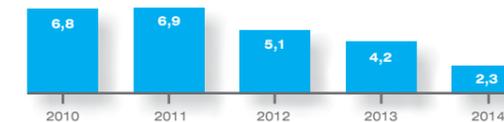
ПАССАЖИРООБОРОТ, МЛРД ПКМ



ЗАНЯТОСТЬ ПАССАЖИРСКИХ КРЕСЕЛ, %



ПРЕДЕЛЬНЫЙ ПАССАЖИРООБОРОТ, МЛРД ККМ



«Аврора» — региональная авиакомпания Группы «Аэрофлот», приоритетной задачей которой является обеспечение транспортной доступности и удовлетворение спроса на авиаперевозки внутри Дальневосточного региона и в Сибирь. Авиакомпания базируется в аэропортах Владивостока, Южно-Сахалинска и Хабаровска. Деятельность «Авроры» призвана способствовать реализации экономического потенциала Дальнего Востока, повышению мобильности его населения, а также усилению синергетического эффекта от взаимодействия с остальными участниками Группы «Аэрофлот».

ОАО «Авиакомпания «Аврора» создано в 2013 году на базе двух дальневосточных перевозчиков — «Сахалинские Авиатрассы» и «Владивосток Авиа», которые с 2011 года входят в Группу «Аэрофлот». Доля участия ОАО «Аэрофлот» в новой компании составляет 51% акций. Остальная часть пакета в размере 49% была передана в январе 2014 года Сахалинской области.

Операционные результаты*

В 2014 году авиакомпания «Аврора» перевезла 1,1 млн пассажиров, на 24,8% меньше, чем годом ранее. Пассажирооборот снизился на 39,0% до 1,8 млрд пкм. Снижение показателей связано с реструктуризацией и оптимизацией сети маршрутов и парка воздушных судов авиакомпании. В результате проводимых мер процент занятости пассажирских кресел увеличился на 6,1 п.п. и составил 75,0%.

Парк воздушных судов

По состоянию на 31 декабря 2014 года парк авиакомпании насчитывал 25 воздушных судов, в том числе семь самолетов Bombardier DHC 8-200/300, два Bombardier DHC 6-400, пять лайнеров Boeing 737, шесть Airbus A319, один Airbus A320, а также три вертолета Ми-8 и один самолет Ан-24.

Маршрутная сеть

В 2014 году продолжилась активная работа по оптимизации маршрутной сети авиакомпании. В течение года авиакомпания выполняла полеты по 24 регулярным маршрутам, в том числе 11 внутрироссийским и 13 международным.

Прочая информация

В апреле 2014 года «Аврора» стала победителем ежегодной национальной авиационной премии «Крылья России» в номинации «Авиакомпания года — пассажирский перевозчик на внутренних воздушных линиях России в группах III — IV» (к этой категории относятся авиакомпании с объемом пассажирских перевозок на внутренних линиях от 0,05 до 1 млрд пассажиро-километров).

В феврале 2014 года авиакомпания «Аврора» присоединилась к программе поощрения часто летающих пассажиров «Аэрофлот Бонус».

ПАРК АВИАКОМПАНИИ «АВРОРА»

Тип воздушного судна	2014	2013	Изменение
Ми-8** (вертолет)	3	3	–
Ан-24***	1	1	–
DHC 6-400	2	–	2
DHC 8-200	3	2	1
DHC 8-300	4	3	1
Airbus A319	6	3	3
Airbus A320	1	6	(5)
Boeing 737	5	4	1
Ty-204	–	6	(6)
ИТОГО	25	28	(3)

* Результаты включают показатели авиакомпании «Аврора» (до сентября 2013 года — «Сахалинские авиатрассы») и авиакомпании «Владивосток Авиа».

** На 31.12.2014 одно воздушное судно не эксплуатировалось, два — переданы в аренду.

*** Воздушное судно сдано в аренду.

АВИАКОМПАНИЯ «ПОБЕДА»

Авиакомпания «Победа» создана в сентябре 2014 в рамках Группы «Аэрофлот». Компания развивается на основе классической бизнес-модели бюджетного авиаперевозчика с применением лучших мировых практик, накопленных в отрасли. «Победа» базируется в московском аэропорту Внуково.

Решение о создании бюджетного авиаперевозчика было принято Советом директоров ОАО «Аэрофлот» в 2013 году в целях закрепления лидерских позиций в формирующемся сегменте низкобюджетных перевозок. Деятельность авиакомпании призвана способствовать повышению мобильности населения и взаимной доступности регионов России.

В октябре 2013 года было зарегистрировано ООО «Добролёт», а в мае 2014 года Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) выдало авиакомпании сертификат эксплуатанта. В июне того же года компания приступила к выполнению полетов по маршруту Москва — Симферополь. Выбор данного маршрута в качестве первого был обусловлен наличием высокого спроса на курортное направление в летний сезон, в том числе в связи с трудностями с железнодорожным сообщением в регионе. За неполные два месяца операционной деятельности «Добролёт» перевез 67,8 тыс. пассажиров. С самых первых полетов авиакомпания обеспечила стабильно высокую занятость пассажирских кресел в 92,3%. В связи с применением Европейским союзом экономических санкций в отношении ООО «Добролёт» с 4 августа авиакомпания прекратила полеты. Несмотря на прекращение полетов, первые

результаты реализации проекта подтвердили его высокий потенциал. В результате оперативной работы проект удалось перезапустить всего в течение четырех месяцев после остановки полетов «Добролёта» и уже 1 декабря 2014 года авиакомпания «Победа» (ООО «Бюджетный перевозчик»)* выполнила свой первый рейс по маршруту Москва — Волгоград.

Операционные результаты

Общее количество пассажиров, перевезенных бюджетным перевозчиком, включая результаты авиакомпаний «Победа» и «Добролёт» составило 107,4 тыс. человек. Пассажирооборот достиг 134,0 млн пкм, процент занятости пассажирских кресел составил 78,0%.

Парк воздушных судов

По состоянию на 31 декабря 2014 года парк авиакомпании насчитывал 8 новых узкофюзеляжных лайнеров Boeing 737-800 Next-Generation в одноклассной компоновке.

Маршрутная сеть

По состоянию на 31 декабря 2014 года маршрутная сеть авиакомпании включала 11 направлений, в том числе рейсы в крупные индустриальные города Урала и Сибири (Екатеринбург, Пермь, Челябинск, Тюмень, Сургут), города Юга России (Владикавказ, Сочи, Минеральные Воды), города европейской части России (Волгоград, Белгород, Самара).

ОПЕРАЦИОННЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Показатель	2014	2013
Перевезено пассажиров	тыс. чел.	107,4
Пассажирооборот	млн пкм	134,0
Предельный пассажирооборот	млн ккм	171,8
Занятость пассажирских кресел	%	78,0%

ПАРК АВИАКОМПАНИИ «ПОБЕДА»

Тип воздушного судна	2014	2013	Изменение
Boeing 737	8	–	8
ИТОГО	8	–	8

НЕПРОФИЛЬНЫЕ АКТИВЫ

К непрофильным активам, принадлежащим ОАО «Аэрофлот» относится имущество и имущественные права (в частности, акции, доли участия в организациях, недвижимое имущество), которые не связаны с оказанием услуг авиаперевозок, но могут быть тесно связаны с созданием конечного продукта, реализуемого Аэрофлотом.

Советом директоров ОАО «Аэрофлот» от 26.07.2012 (протокол №1) утверждена Программа отчуждения непрофильных активов ОАО «Аэрофлот». В соответствии с решениями Совета директоров от 31.01.2013 (протокол №9), 21.06.2013 (протокол №16) и 18.09.2014 (протокол №4) Программа отчуждения непрофильных активов была дополнена объектами недвижимого имущества ОАО «Аэрофлот». Программа содержит критерии отнесения активов к категории непрофильных, реестр непрофильных активов, сведения об обременениях, балансовой и рыночной стоимости, подход к выбору активов для реализации, способы и порядок реализации, а также сроки реализации.

Подход в отношении технологических (непрофильных) активов с высокой степенью влияния на основную деятельность ОАО «Аэрофлот»:

- Сопоставление эффекта от участия (скидки, снижение цен и тарифов, улучшение качества продукта для ОАО «Аэрофлот») с расходами на участие;
- Мониторинг эффективности корпоративного контроля.

Реализация активов производится в случае выявления неэффективности участия и недостаточности корпоративного контроля.

В отношении технологических активов с низкой степенью влияния на основную деятельность ОАО «Аэрофлот» проводится оценка затратности участия и необходимости участия, исходя из непроизводственных критериев (решение некоммерческих задач, отраслевая принадлежность, престиж и т.п.). Реализация данных активов производится при отсутствии значимого эффекта от участия.

В отношении объектов недвижимости проводится анализ наилучшего и наиболее эффективного использования для осуществления производственной и коммерческой деятельности авиакомпании.

В рамках Программы в 2014 году осуществлен выход ОАО «Аэрофлот» из уставных капиталов следующих организаций: ООО «Аэрофлот-Рига», ООО «АМ-Терминал». Кроме того, реализован объект недвижимости (офис) в Киеве (Украина). Более подробная информация о реализации непрофильных активов ОАО «Аэрофлот» в 2014 году приводится в Приложении 8.6 к настоящему годовому отчету.

В 2014 году также осуществлялась реализация проектов по развитию деятельности дочерних и зависимых обществ: ЗАО «Аэромар», ЗАО «Шеротель», ЗАО «АэроМАШ-АБ», в том числе: открытие филиала ЗАО «Шеротель» и первого бизнес-зала Группы «Аэрофлот» в аэропорту Пулково, открытие филиалов ЗАО «Аэромар» и ЗАО «АэроМАШ-АБ» в Симферополе, организация ЗАО «Аэромар» торговли товарами на бортах воздушных судов авиакомпании «Аэрофлот».

* По состоянию на 31.12.2014 — ООО «Бюджетный перевозчик». В начале 2015 года юридическое лицо переименовано в ООО «Авиакомпания «Победа».

3.5 МАРШРУТНАЯ СЕТЬ

СТРАТЕГИЯ ГРУППЫ ПО РАЗВИТИЮ МАРШРУТНОЙ СЕТИ

Группа «Аэрофлот» реализует политику сбалансированного развития маршрутной сети на основе мультибрендовой модели, обеспечивающей максимальное покрытие рынка авиаперевозок и присутствие в различных ценовых и региональных сегментах рынка.

Стратегия управления маршрутной сетью основана на увеличении частоты рейсов по наиболее востребованным

направлениям и улучшении стыкуемости посредством формирования волнового расписания, что способствует повышению удобства для пассажиров и улучшает ценностное предложение. Открытие рейсов на новые направления осуществляется по результатам анализа спроса, конкурентной среды и потенциальной эффективности линии.

ГРУППА «АЭРОФЛОТ»

По состоянию на 31 декабря 2014 года маршрутная сеть Группы «Аэрофлот» включала 291 регулярное направление в 56 стран мира. Количество регулярных направлений осталось в целом на прежнем уровне, сократившись на 0,7% в сравнении с 2013 годом.

Общее количество направлений снизилось на 26,0%, что связано с динамикой в сегменте чартерных перевозок и пересмотром стратегии работы Группы в данном направлении.

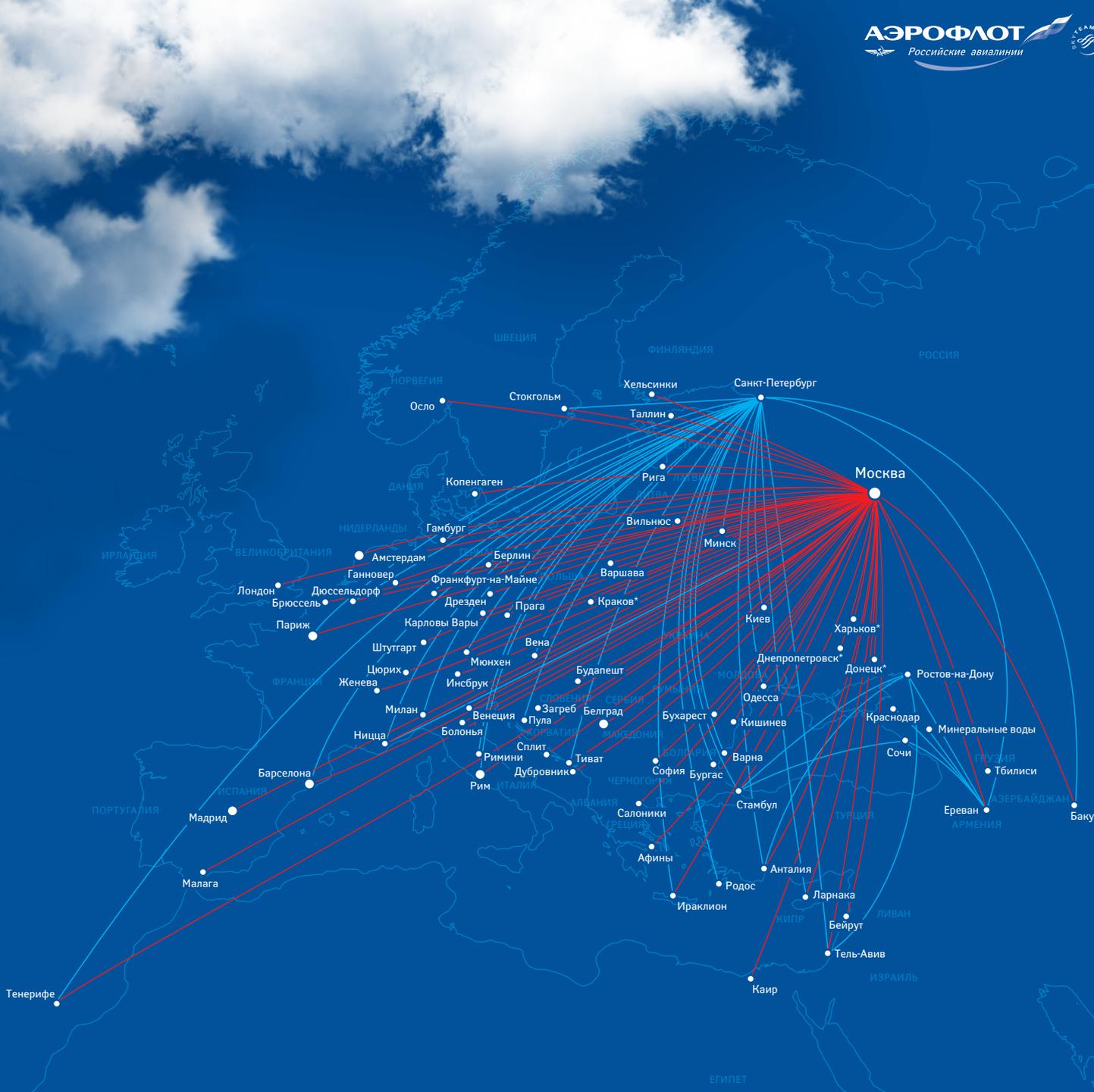
Региональная динамика характеризуется увеличением количества внутренних регулярных направлений на 6,9% до 109, что связано с устойчивым ростом внутреннего спроса. В то же время, на международных направлениях количество рейсов снизилось на 4,7% до 182, что связано с оптимизацией маршрутной сети и закрытием неэффективных направлений.

Так, в течение 2014 года авиакомпании, входящие в Группу «Аэрофлот», начали выполнять регулярные рейсы по 22 новым направлениям, включая 9 внутренних:

- из Краснодара в Худжанд и Симферополь;
- из Ростова-на-Дону в Симферополь;
- из Санкт-Петербурга в Минск и Сургут;
- из Хабаровска в Магадан;
- из Южно-Сахалинска в Харбин и Сеул;
- из Анапы в Новосибирск и Уфу;
- из Барнаула в Анапу и Ганновер;
- из Екатеринбурга и Новосибирска в Ганновер;
- из Сочи в Казань, Мюнхен и Франкфурт;
- из Челябинска в Мюнхен;
- из Москвы в Караганду, Кишинев, Новый Уренгой и Тбилиси.

КОЛИЧЕСТВО НАПРАВЛЕНИЙ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»

Направления	2014			2013			Изменение		
	Регулярные	Чартерные	Всего	Регулярные	Чартерные	Всего	Регулярные	Чартерные	Всего
ВСЕГО	291	351	572	293	576	773	(0,7%)	(39,1%)	(26,0%)
Международные	182	292	436	191	471	606	(4,7%)	(38,0%)	(28,1%)
Внутренние	109	59	136	102	105	167	6,9%	(43,8%)	(18,6%)
Дальнемагистральные	36	50	78	35	89	115	2,9%	(43,8%)	(32,2%)
Среднемагистральные	255	301	494	258	487	658	(1,2%)	(38,2%)	(24,9%)

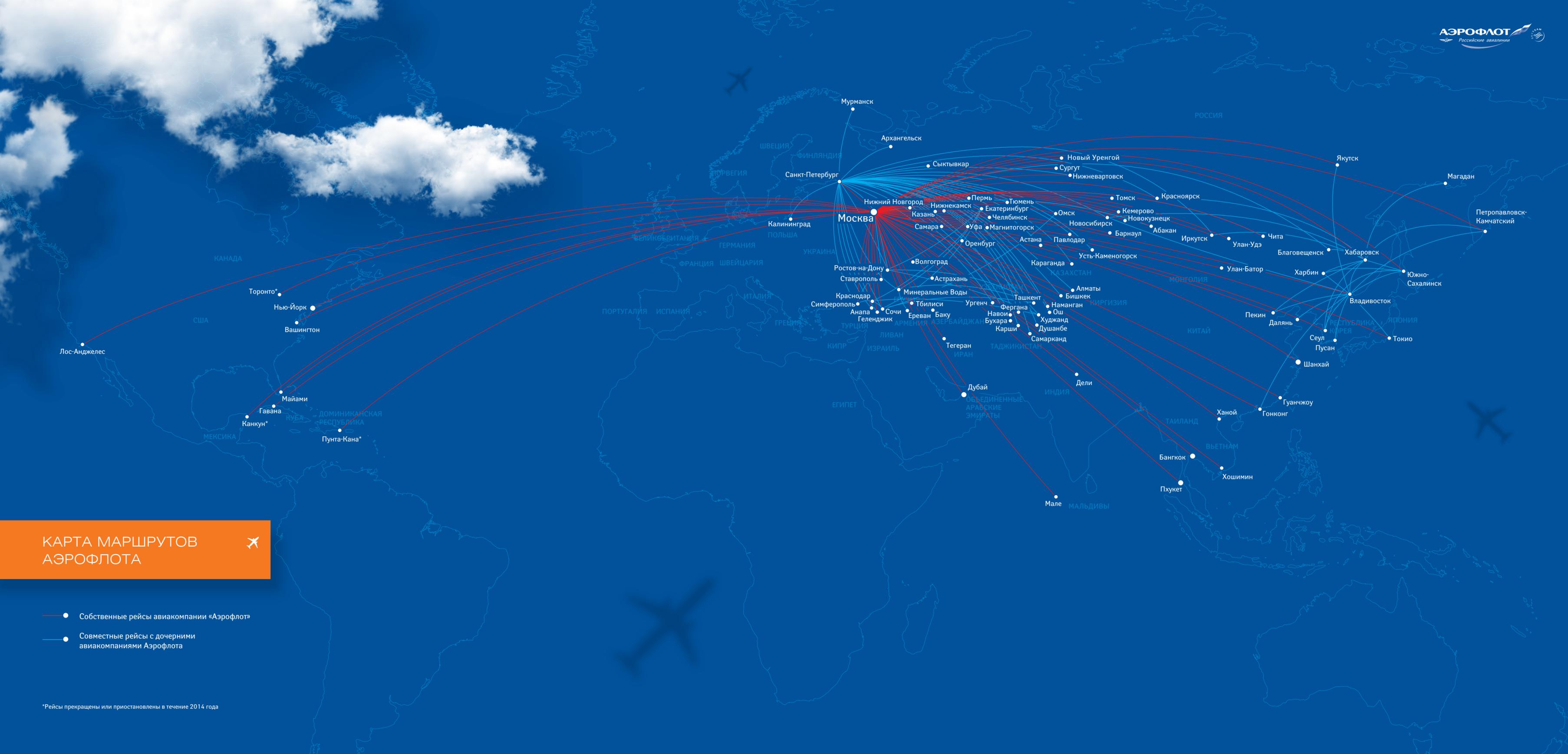


КАРТА МАРШРУТОВ АЭРОФЛОТА



- Собственные рейсы авиакомпании «Аэрофлот»
- Совместные рейсы с дочерними авиакомпаниями Аэрофлота

*Рейсы прекращены или приостановлены в течение 2014 года



**КАРТА МАРШРУТОВ
АЭРОФЛОТА**



- Собственные рейсы авиакомпании «Аэрофлот»
- Совместные рейсы с дочерними авиакомпаниями Аэрофлота

*Рейсы прекращены или приостановлены в течение 2014 года

В то же время, из-за обусловленного внешними причинами снижения спроса на международные перевозки, Группа отказалась от эксплуатации ряда экономически неэффективных маршрутов. В течение года было прекращено выполнение регулярных рейсов по 24 направлениям, включая 19 международных. Так, было прекращено выполнение рейсов по маршрутам:

- из Сочи в Душанбе и Новосибирск;
- из Калининграда в Самарканд;
- из Санкт-Петербурга в Аликанте, Хургаду, Карловы Вары, Неаполь, Нукус, Одессу, Пафос, Салоники, Шарм-эль-Шейх;
- из Владивостока в Благовещенск, Магадан, Красноярск;
- из Хабаровска в Ташкент, Токио;
- из Южно-Сахалинска в Петропавловск-Камчатский;
- из Москвы в Гоа, Хургаду, Шарм-эль-Шейх, Зальцбург, Эйлат.

Кроме того, в течение 2014 года были приостановлены/прекращены полеты по 7 маршрутам:

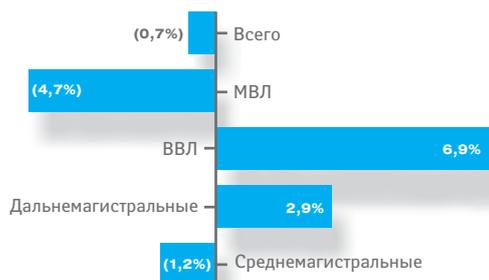
- Из Москвы в Краков, Торонто, Канкун, Пунта-Кану, Донецк, Харьков, Днепрпетровск.

В связи с увеличением провозных мощностей по наиболее востребованным направлениям, а также в связи с вышеуказанными изменениями в маршрутной сети Группы «Аэрофлот»

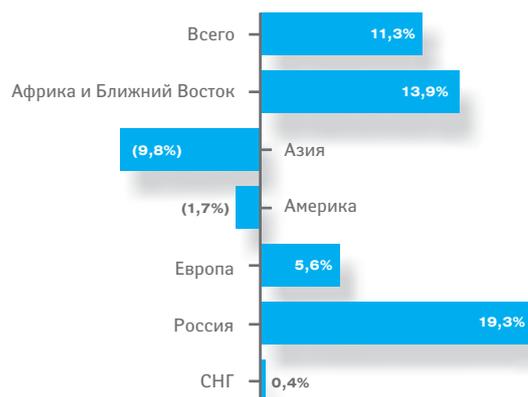
в 2014 году общее количество регулярных рейсов выросло на 11,3% по сравнению с 2013 годом. Основным драйвером роста этого показателя стало увеличение числа рейсов по России на 19,3%. Дополнительную поддержку этому росту оказали увеличение количества рейсов в Европу на 5,6% и на Ближний Восток — на 13,9%. Незначительное снижение на 1,7% наблюдалось на маршрутах в Америку, что связано с закрытием ряда направлений в Центральной и Северной Америке. Направление СНГ осталось на уровне 2013 года (+0,4%), при этом положительное влияние на динамику операционных показателей по данному региону оказали направления в республику Беларусь и Казахстан, которое было нивелировано снижением количества рейсов в пункты Украины. Снижение количества рейсов на азиатских направлениях на 10,8% связано с реструктуризацией маршрутной сети дальневосточной компании «Аврора».

В течение года Группа продолжила работу по увеличению частоты рейсов в соответствии со своей стратегией управления маршрутной сетью. В результате, средняя частота на регулярных маршрутах выросла с 9,6 до 11,1 рейсов в неделю. Рост обусловлен увеличением частоты полетов как по внутрироссийским направлениям (на 14,0%) так и по международным направлениям (на 12,8%). При этом наиболее активно частота увеличивалась по среднемагистральным направлениям (16,2%), тогда как по дальнемагистральным направлениям она повышалась более медленными темпами (11,2%).

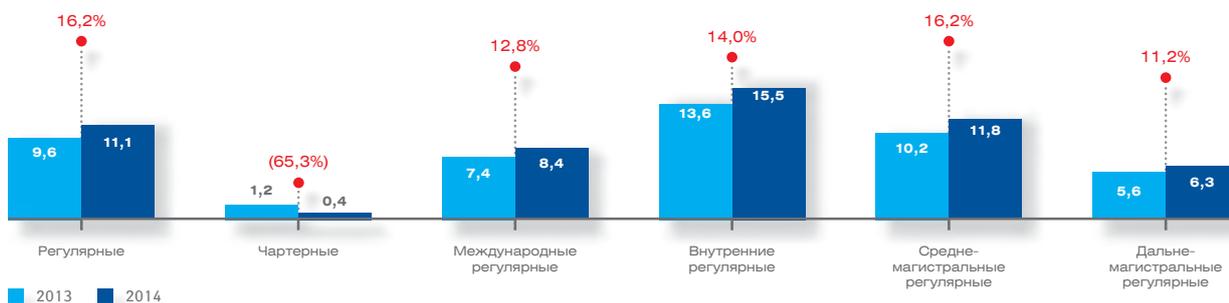
ДИНАМИКА КОЛИЧЕСТВА РЕГУЛЯРНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»



ДИНАМИКА КОЛИЧЕСТВА РЕГУЛЯРНЫХ РЕЙСОВ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» ПО РЕГИОНАМ



СРЕДНЯЯ ЧАСТОТА ПОЛЕТОВ ПО МАРШРУТАМ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»



АВИАКОМПАНИЯ «АЭРОФЛОТ»

Сеть маршрутов ОАО «Аэрофлот» по состоянию на 31 декабря 2014 года включала 134 регулярных направления в 55 стран мира. Рост количества маршрутов по регулярным направлениям по сравнению с 2013 годом составил 2,3%.

Общее количество направлений, включая чартерные, составило 143 и снизилось на 8,3% в связи с тем, что Компания более чем вдвое сократила количество чартерных рейсов. За год количество международных направлений в сегменте регулярных перевозок снизилось на 2,2% до 90, в то время как количество внутренних направлений выросло на 12,8% до 44.

Авиакомпания «Аэрофлот» в течение года продолжила работу по развитию маршрутной сети и открыла 4 новых регулярных направления из Москвы, в том числе одно российское (Новый Уренгой) и три в СНГ (Караганда, Кишинев, Тбилиси). Также к зимним Олимпийским играм был открыт рейс Франкфурт-Сочи. Рейсы по 12 направлениям были закрыты, включая рейсы из Москвы в пункты Украины (Донецк, Харьков, Днепропетровск), Ближнего Востока (Хургада, Шарм-эль-Шейх, Эйлат), Европы (Зальцбург, Краков) и Центральной и Северной Америки (Торонто, Канкун, Пунта-Кана).

В связи с увеличением провозных мощностей по наиболее востребованным направлениям, а также в связи с вышеуказанными изменениями в маршрутной сети

авиакомпания «Аэрофлот» в 2014 году общее количество регулярных рейсов авиакомпании выросло на 11,4% по сравнению с аналогичным периодом 2013 года. Основной вклад в данный рост связан с увеличением числа рейсов по России на 24,8%. Дополнительную поддержку данному росту оказали увеличение количества рейсов в Европу на 4,1% и на Ближний Восток — 10,1%. Рост количества рейсов в Азию на 2,8% связан с ростом частотности по наиболее востребованным направлениям данного региона. Незначительное снижение (на 1,7%) наблюдалось по направлениям в Америку, что связано с закрытием ряда направлений в Центральной и Северной Америке. Направление СНГ показало снижение на 10,2%, что связано с отменой рейсов в пункты Восточной Украины в течение года, однако, поддержку показателям по данному региону оказали новые направления в Казахстан и Республику Беларусь.

В 2014 году ОАО «Аэрофлот» продолжило увеличивать частоту полетов на регулярных рейсах. В результате средняя частота полетов выросла на 9,1% с 13,2 до 14,4 рейсов на маршрут в неделю. Рост обусловлен увеличением частоты как на внутренних воздушных линиях (5,5%), так и на международных (8,2%). На среднемагистральных рейсах увеличение частоты составило 10% и проводилось более высокими темпами по сравнению с дальнемагистральными рейсами (3,5%).

Наиболее существенный рост частоты рейсов в неделю был обеспечен на направлениях между Москвой и Симферополем, Бухарестом, Анталией (более 70%), а также между Москвой и Оренбургом, Геленджиком, Дрезденом, Иркутском и Гуанчжоу (более 50%).

В дополнение к увеличению частоты рейсов, авиакомпания «Аэрофлот» работает над повышением удобства

расписания для пассажиров посредством формирования последовательных стадий прилета и вылета. В результате, коэффициент стыкуемости вырос на 6,3% до 13,5 в 2014 году по сравнению с 12,7 в 2013 году.

ДИНАМИКА КОЛИЧЕСТВА РЕГУЛЯРНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ АВИАКОМПАНИИ «АЭРОФЛОТ»



ДИНАМИКА КОЛИЧЕСТВА РЕГУЛЯРНЫХ РЕЙСОВ АВИАКОМПАНИИ «АЭРОФЛОТ» ПО РЕГИОНАМ



КОЛИЧЕСТВО НАПРАВЛЕНИЙ АВИАКОМПАНИИ «АЭРОФЛОТ»

Направления	2014			2013			Изменение		
	Регулярные	Чартерные	Всего	Регулярные	Чартерные	Всего	Регулярные	Чартерные	Всего
ВСЕГО	134	16	143	131	47	156	2,3%	(66,0%)	(8,3%)
Международные	90	7	95	92	32	112	(2,2%)	(78,1%)	(15,2%)
Внутренние	44	9	48	39	15	44	12,8%	(40,0%)	(9,1%)
Дальнемагистральные	30	1	31	31	2	32	3,2%	(50,0%)	(3,1%)
Среднемагистральные	104	15	111	100	45	124	4,0%	(66,7%)	(10,5%)

СРЕДНЯЯ ЧАСТОТА ПОЛЕТОВ ПО МАРШРУТАМ АВИАКОМПАНИИ «АЭРОФЛОТ»



ТРАНЗИТНЫЕ ПАССАЖИРОПОТОКИ

Благодаря развитой маршрутной сети Группы «Аэрофлот», в дополнение к прямым перевозкам между населенными пунктами пассажиры имеют возможность воспользоваться трансфером. С точки зрения бизнеса Компании, транзитные пассажиропотоки разделяются на три группы: внутрироссийские транзитные пассажиропотоки, транзит между Россией и зарубежными странами, а также международный транзит. Основной транзитный пассажиропоток обслуживается авиакомпанией «Аэрофлот».

В общем объеме перевозок Аэрофлота доля транзитных пассажиров в 2014 году составила 39,2% по сравнению с 35,5% в 2013 году. Основной вклад в рост общего

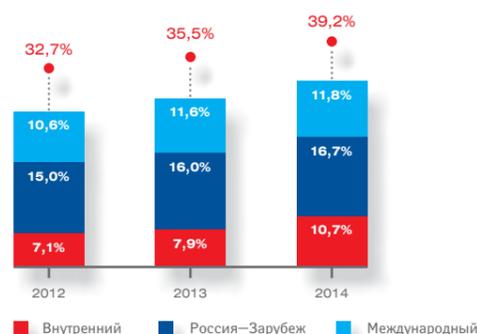
транзитного пассажиропотока связан с внутрироссийским транзитом, составившим 10,7% от общего количества перевезенных пассажиров в 2014 году. Доли транзита между Россией и зарубежными странами и международного транзита увеличились незначительно и составили 16,7% и 11,8% соответственно.

Благодаря своей развитой маршрутной сети, высокой частотности международных рейсов, наличию хаба в московском аэропорту Шереметьево, а также участию в альянсе SkyTeam Аэрофлот имеет возможность активно конкурировать за транзитных пассажиров на международном рынке.

КЛЮЧЕВЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ АВИАКОМПАНИИ «АЭРОФЛОТ»



ДОЛЯ ТРАНЗИТНОГО ПАССАЖИРОПОТОКА В ОБЩЕМ ПАССАЖИРОПОТОКЕ АВИАКОМПАНИИ «АЭРОФЛОТ»



ОПТИМИЗАЦИЯ МАРШРУТНЫХ СЕТЕЙ ДОЧЕРНИХ АВИАКОМПАНИЙ

В 2014 г. продолжалось совершенствование маршрутной сети дочерних авиакомпаний: увеличена частота выполнения рейсов на рынках с достаточным потенциалом прямых и трансфертных пассажиров, сформировано расписание, обеспечивающее максимальную стыкуемость сети.

В рамках реализации стратегии построения хабовой модели в 2014 году шло формирование региональных аэропортов базирования дочерних авиакомпаний Группы:

- «Россия» в Северо-Западном федеральном округе;
- «Донавиа» в Южном федеральном округе;
- «Аврора» в Дальневосточном федеральном округе.

Авиакомпания «Россия»

В 2014 году авиакомпания выполняла полеты по 75 регулярным маршрутам, включая 24 внутрироссийских и 51 международный (в том числе 21 направление в страны СНГ).

Основной целью оптимизации сети маршрутов авиакомпании «Россия» в 2014 году было формирование регионального Северо-Западного транспортного узла. Авиакомпания продолжала увеличивать частоту выполнения рейсов и выставляла дополнительные емкости на рынках с достаточным потенциалом прямых и трансферных пассажиров, включая рейсы в Архангельск, Мурманск, Калининград, Симферополь. Кроме того, компания увеличила частоту полетов из Санкт-Петербурга в московские аэропорты Внуково и Домодедово. Переход на расписание, обеспечивающее максимальную стыкуемость, в аэропорту Пулково позволил продолжить повышения удобства рейсов. Органическое развитие сети осуществлялось посредством открытия новых маршрутов: из Санкт-Петербурга в Минск и Сургут. В рамках сокращения работы в чартерном сегменте компания отказалась от «дискретного» расписания по туристическим маршрутам по заявкам турфирм и приняла решение об отмене чартерных и блок-чартерных рейсов.

Авиакомпания «Донавиа»

В 2014 году авиакомпания выполняла полеты по 30 регулярным маршрутам, включая 18 внутрироссийских и 12 международных (в том числе 8 в страны СНГ).

Авиакомпания «Донавиа» в 2014 году приступила к осуществлению масштабной программы по освоению рынка Краснодара. В течение 2014 года были открыты ежедневные рейсы из Краснодара и Ростова-на-Дону в Симферополь, из Краснодара в Екатеринбург, увеличена частота полетов до двух рейсов в день между Краснодаром и Сочи, доведена до ежедневной частота полетов из Краснодара, Ростова-на-Дону и Сочи в Ереван. Открытие прямых рейсов из Краснодара в столицу Урала — Екатеринбург, увеличение частоты полетов из Сочи в Екатеринбург позволило удовлетворить возрастающий спрос на перевозки из Уральского региона на курорты Краснодарского края. Последовательно осуществлялось замещение рейсов из Ростова-на-Дону и Минеральных Вод в аэропорт Шереметьево собственными рейсами ОАО «Аэрофлот».

Авиакомпания «Аврора»

В течение 2014 года авиакомпания выполняла полеты по 24 регулярным маршрутам, в том числе 11 внутрироссийским и 13 международным. Помимо регулярных направлений между российскими городами Сибири и Дальнего Востока, самолеты авиакомпании «Аврора» выполняют регулярные социально значимые рейсы по местным воздушным линиям внутри Сахалинской области в Оху, Шахтерск, Южно-Курильск и на Итуруп.

Реструктуризация маршрутной сети авиакомпании «Аврора» в 2014 году была связана с оптимизацией маршрутов и перераспределением ряда маршрутов между авиакомпаниями «Аврора» и «Аэрофлот». В частности, дальнемагистральные рейсы из Москвы на Дальний Восток стали выполняться

собственным парком авиакомпании «Аэрофлот». Была увеличена программа международных полетов по наиболее востребованным направлениям в Южную Корею (Сеул, Пусан). По причине низкого спроса были отменены рейсы Владивосток — Токио и Хабаровск — Токио, сокращены до одной частоты в неделю рейсы Владивосток — Пекин. Рейсы между Владивостоком и Харбином с 2014 года выполняются в пик летнего сезона. Также с образованием авиакомпании «Аврора» были отменены рейсы из Хабаровска в Ташкент ввиду реструктуризации парка. В декабре 2014 года авиакомпания «Аврора» начала выполнять краевые перевозки — полеты из Владивостока по отдаленным малонаселенным пунктам Приморского края: Кавалерово, Пластун, Терней, Амга, Светлая, Самарга и Единка.

Авиакомпания «Оренбургские авиалинии»

В 2014 году авиакомпания «Оренбургские авиалинии» выполняла чартерные перевозки по наиболее популярным зарубежным туристическим направлениям, а также регулярные перевозки. Маршрутная сеть «Оренбургских авиалиний» претерпела наибольшее количество изменений в связи с падением спроса на рынке международного туризма. С 1 января 2015 года большинство рейсов авиакомпании были переведены под коммерческое управление ОАО «Аэрофлот».

Авиакомпания «Победа»

По состоянию на конец 2014 года маршрутная сеть авиакомпании «Победа» включала 11 направлений, в том числе рейсы в крупные промышленные города Урала и Сибири (Екатеринбург, Пермь, Челябинск, Тюмень, Сургут), города Юга России (Владикавказ, Сочи, Минеральные Воды), города европейской части России (Волгоград, Белгород, Самара). В январе 2015 года были открыты продажи на рейсы между Москвой и Махачкалой. Рейсы осуществляются из московского аэропорта Внуково.

ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Группа проводит политику ценовой дифференциации, так как авиакомпании, входящие в ее структуру, ориентированы на различные категории покупателей. Кроме того, такой подход позволяет повысить конкурентоспособность предложения авиакомпаний Группы. При определении тарифов Группа руководствуется экономической целесообразностью, рыночной ситуацией и, в соответствующих случаях, законодательными требованиями.

В низкий сезон в целях стимулирования спроса авиакомпания Группы проводят специальные акции, предлагая пассажирам сниженные тарифы. Кроме того, по отдельным направлениям компании осуществляют перевозки, субсидируемые правительственными программами.

На протяжении всего года в условиях осложнения экономической ситуации, замедления динамики спроса на авиaperевозки, а также обострения конкуренции на ключевых рынках отсутствовали предпосылки повышения тарифов. Во второй половине года резкое снижение курса рубля заставило пересмотреть международные тарифы, номинированные в евро, в сторону понижения для поддержания спроса в условиях значительного роста рублевого эквивалента. Рублевые тарифы на перевозки на внутренних маршрутах во второй половине года не повышались. Проведение последовательной ценовой политики в условиях резких колебаний валютного курса позволило сохранить лояльность пассажиров и обеспечить стабильную загрузку рейсов.

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

В 2014 году Росавиация Минтранса России выдала компаниям Группы «Аэрофлот», находящимся под коммерческим управлением ОАО «Аэрофлот», следующие допуски:

Авиакомпания «Аэрофлот»

- 2 новых допуска к выполнению международных регулярных пассажирских перевозок по маршрутам из Москвы в Тбилиси и Тель-Авив;
- 12 дополнительных разрешений на увеличение частот полетов к выполнению международных регулярных пассажирских рейсов из Москвы в Анталию, Вильнюс, Дюссельдорф, Ереван, Майами, Мале, Пекин, Пхукет, Ригу, Стамбул, Таллин и Тбилиси;
- 1 новый допуск к выполнению международных нерегулярных (чартерных) пассажирских перевозок из Москвы в Барселону.

Авиакомпания «Россия»

- 10 дополнительных разрешений на увеличение частоты полетов на международных регулярных пассажирских рейсах из Санкт-Петербурга в Анталию, Киев, Милан, Наманган, Тель-Авив, Хургаду, Шарм-эль-Шейх и Ургенч;
- 4 новых допуска к выполнению международных чартерных пассажирских перевозок из Санкт-Петербурга в Барселону, Малагу, Пальма-де-Майорку и Тель-Авив.

Авиакомпания «Донавиа»

- 1 новый допуск к выполнению международных регулярных пассажирских перевозок по маршруту из Краснодара в Худжанд;
- 3 дополнительных разрешения на увеличение частот полетов к выполнению международных регулярных пассажирских рейсов из Краснодара в Ереван, из Ростова-на-Дону в Ташкент, из Сочи в Ташкент;

- 3 новых допуска к выполнению международных чартерных пассажирских рейсов из Ростова-на-Дону в Будапешт, Пловдив и Софию.

Авиакомпания «Аврора»

- разрешение на увеличение частот полетов к выполнению международных регулярных пассажирских рейсов из Хабаровска в Сеул;

В соответствии с приказами генерального директора о начале выполнения регулярных рейсов ОАО «Аэрофлот», в 2014 году начато фактическое выполнение полетов по шести новым воздушным линиям из Москвы в Караганду, Кишинев, Новый Уренгой, Ростов-на-Дону, Тбилиси и Тель-Авив (ранее рейсы выполнялись на чартерной основе). Также в период организации и проведения зимних Олимпийских игр 2014 года выполнялись рейсы по маршруту Сочи — Франкфурт-на-Майне.

Регулярные допуски авиакомпаний «Аэрофлот», «Донавиа» и «Россия», заканчивающиеся в 2014 году, были продлены на пять лет. С целью повышения критерия использования допусков, авиакомпании «Аэрофлот», «Донавиа» и «Россия» отказались от ряда неиспользуемых допусков.

Также в 2014 году ОАО «Аэрофлот» получило назначения по дипломатическим каналам МИД России для выполнения регулярных авиаперевозок по 7 маршрутам:

- из Владивостока в Сеул, Пусан и Токио;
- из Москвы в Кишинев, Тбилиси и Тель-Авив;
- из Хабаровска в Токио.

Авиакомпания «Донавиа» получило назначение по дипломатическим каналам МИД России для выполнения регулярных авиаперевозок по маршруту из Краснодара в Худжанд.

СОТРУДНИЧЕСТВО В РАМКАХ СОГЛАШЕНИЙ «КОД-ШЕРИНГ»

В 2014 году Группа «Аэрофлот» продолжила развивать сотрудничество с партнерами в рамках код-шеринговых соглашений.

Количество пассажиров авиакомпании «Аэрофлот», перевезенных рейсами партнеров по соглашениям «код-шеринг» в 2014 году, составило 870 тыс. человек.

За прошедший год количество используемых авиакомпанией «Аэрофлот» маркетинговых направлений выросло

с 256 до 278. Таким образом, с помощью соглашений «код-шеринг» авиакомпания расширяет географию полетов пассажиров как в аэропорты базирования партнеров, так и по прямым направлениям из Москвы.

В 2014 году вступили в силу договоры по совместной эксплуатации рейсов с авиакомпаниями Icelandair и Bangkok Airways. По состоянию на начало 2015 года ОАО «Аэрофлот» имеет соглашения «код-шеринг» с 29 иностранными и российскими авиакомпаниями, из них:

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

Основными партнерами Аэрофлота в прошедшем году по объемам сотрудничества в рамках соглашений «код-шеринг» среди зарубежных компаний были Alitalia, Air France, Czech Airlines, KLM, Air Baltic и Air Serbia, среди российских — «Нордавиа» и авиакомпании Группы «Аэрофлот».

В 2014 году для обеспечения дальнейшего расширения коммерческой деятельности Группы «Аэрофлот» коммерческая деятельность ОАО «Авиакомпания «Россия» была переведена на компьютерную модель код-шерингового сотрудничества под управлением ОАО «Аэрофлот». Это способствовало дальнейшей интеграции дочерней авиакомпании в объединенную сеть маршрутов Группы «Аэрофлот».

Коммерческое управление загрузкой рейсов дочерних авиакомпаний в рамках соглашений «код-шеринг» осуществляется на основе модели «компьютерных» перевозок,

которая отображает совместные рейсы в системах бронирования под единым кодом авиакомпании «Аэрофлот» — SU (в отличие от обычного код-шеринга, когда указывается двойной код и номера рейсов обоих партнеров). Используемая форма сотрудничества позволяет реализовать модель комплексного централизованного управления ОАО «Аэрофлот» такими стратегическими вопросами Группы как продажи, управление доходами, сетью маршрутов и планирование парка воздушных судов. «Компьютерными» рейсами Группы «Аэрофлот» в 2014 году воспользовались 7 млн пассажиров.

Главными направлениями расширения сотрудничества по соглашениям «код-шеринг» остаются:

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

В 2015 году планируется заключение соглашений «код-шеринг» с партнерами Аэрофлота по альянсу SkyTeam — авиакомпаниями Garuda Airlines и Saudi Arabian Airlines.

СОТРУДНИЧЕСТВО В РАМКАХ СОГЛАШЕНИЙ «ИНТЕРЛАЙН»

По состоянию на начало 2015 года Аэрофлот имеет интерлайн-соглашения с 170 авиакомпаниями, включая 9 российских компаний и 9 перевозчиков из стран СНГ. В 2014 году были заключены 2 соглашения и расторгнуты 3 договора «интерлайн» с авиакомпаниями. Расторжение договоров вызвано процессами слияния, поглощения, банкротства и другими причинами.

По итогам 2014 года в рамках соглашений «интерлайн» перевезено более 500 тыс. пассажиров рейсами авиакомпании «Аэрофлот» и партнеров.



УЧАСТИЕ В ГЛОБАЛЬНОМ АЛЬЯНСЕ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ SKYTEAM

Аэрофлот продолжает активно развивать сотрудничество с международными авиакомпаниями-участницами глобального альянса авиаперевозчиков SkyTeam. Объем перевозок авиакомпании в рамках альянса SkyTeam за 2014 год составил 442 тыс. пассажиров по договорам «код-шеринг» и «интерлайн».

На начало 2015 года глобальный авиационный альянс SkyTeam насчитывал 20 участников: Аэрофлот, Aerolineas Argentinas, Aeromexico, Air Europa, Air France, KLM, Alitalia, China Airlines, China Eastern, China Southern, Czech Airlines, Delta Air Lines, Kenya Airways, Korean Air, Middle East Airlines, Saudi Arabian Airlines, TAROM, Vietnam Airlines, Xiamen Airlines, Garuda Indonesia. Индонезийский перевозчик Garuda Indonesia присоединился к альянсу в марте 2014 года.

Участие в SkyTeam позволяет авиакомпании «Аэрофлот» расширить сеть маршрутов и предложить своим клиентам уникальный продукт. По результатам исследований, в 2014 году доля SkyTeam на мировом рынке авиаперевозок составила 20,1% (2 место среди глобальных альянсов).

Достижения 2014 года значительно укрепили позиции SkyTeam в конкурентной борьбе с глобальными альянсами Star и OneWorld. SkyTeam предлагает своим клиентам высококачественный сервис на всех этапах обслуживания.

В январе 2014 года в рамках проекта SkyTransfer была утверждена единая политика по обслуживанию пассажиров в случае сбойных ситуаций и отмены рейсов (SkyTeam Care & Assistance Policy и Customer Rebooking Policy).

В июне 2014 года был завершен первый этап проекта по изменению бронирования PNR Servicing среди

перевозчиков, подключенных к системе Amadeus. Авиакомпания подписала меморандум о намерениях с глобальной дистрибутивной системой Sabre. Завершение реализации проекта запланировано на конец 2015 года.

В 2014 году были достигнуты новые возможности в рамках инициативы по сквозной регистрации. Теперь все перевозчики SkyTeam, включая авиакомпанию «Аэрофлот», осуществляют сквозную регистрацию на рейс за 48 часов до вылета.

С целью улучшения координации обслуживания пассажиров на этапе трансферта и сокращения вероятности потери стыковки, была внедрена практика подготовки отчета операционной деятельности перевозчиков в хабе альянса. В соответствии с отчетами, наблюдается ежемесячный прирост трансферного пассажиропотока в объеме 600 тыс. человек. Этот проект будет реализован в аэропорту Шереметьево в 2015 году.

После завершения первой фазы проекта SkyPriority в 930 аэропортах сети маршрутов SkyTeam, участники альянса приступили к реализации второго этапа инициативы по внедрению дополнительных привилегий для высокодоходных пассажиров. Авиакомпания «Аэрофлот» поэтапно внедряет услугу fast track (быстрое прохождение паспортного контроля и проверки безопасности). Активное участие в воплощении инициатив альянса Аэрофлотом является одним из качественных показателей эффективности ее участия в SkyTeam.

Также в рамках сотрудничества со SkyTeam Аэрофлот входит в единственный в своем роде альянс грузовых перевозчиков SkyTeam Cargo, насчитывающий 12 участников.

Льготные перевозки сотрудников

С 2006 года Аэрофлот является участником ZED/MIBA FORUM — некоммерческой организации, регламентирующей условия оформления льготных перевозок работников в личных и служебных целях. ZED/MIBA FORUM насчитывает более 230 авиакомпаний-участников; в 2014 году к числу партнеров Аэрофлота по льготным перевозкам присоединились австралийский флагман Qantas, а также индийский перевозчик Jet Airways. Таким образом, на сегодняшний

день Аэрофлот сотрудничает с 70 компаниями в рамках соглашений о льготной перевозке работников, включая авиакомпании альянса SkyTeam. На протяжении 2014 года около 13 тыс. сотрудников Аэрофлота воспользовались льготными билетами на рейсы партнеров и порядка 37 тыс. работников партнеров стали пассажирами Аэрофлота.

3.6 ПАРК ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ РАЗВИТИЯ ПАРКА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Группа «Аэрофлот» располагает сбалансированным парком воздушных судов и продолжает его обновление и модернизацию в соответствии с мультибрендовой стратегией развития бизнеса.

На протяжении последних лет велась активная работа по стандартизации и обновлению парка с целью повышения эффективности работы авиакомпаний Группы. За период с 2011 по 2014 годы количество типов эксплуатируемых воздушных судов сократилось с 18 до 11. Работа в данном направлении будет продолжена и в среднесрочной перспективе количество типов воздушных судов планируется сократить до 9.

4,1

ГОДА СРЕДНИЙ ВОЗРАСТ ПАРКА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АВИАКОМПАНИИ «АЭРОФЛОТ»

ЭВОЛЮЦИЯ ПАРКА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»

Типы ВС	2011	2014
	SSJ100	SSJ100
	Ан-148	Ан-148
	Як-42	Ан-24
✗ БЛИЖНЕМАГИСТРАЛЬНЫЕ	Ан-12	DHC-8-200/300
	Ан-24	DHC-6-400
	Ан-26	
	DHC-8-200/300	
	Ту-134	
	Airbus A319/320/321	Airbus A319/320/321
✗ СРЕДНЕМАГИСТРАЛЬНЫЕ	Boeing 737 (Classic)	Boeing 737 (Classic)
	Boeing 737 (NG)	Boeing 737 (NG)
	Ту-154	
	Airbus A330	Airbus A330
	Boeing 767	Boeing 767
	Boeing 777	Boeing 777
✗ ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫЕ	Ил-96	
	Ту-204	
	MD-11F	
	18 типов ВС	11 типов ВС

ПАРК ВОЗДУШНЫХ СУДОВ*

-  Дальнемагистральные
-  Среднемагистральные
-  Ближнемагистральные



BOEING 777-200ER ✈ 3 шт.

Длина, м	63,73
Размах крыла, м	60,93
Количество мест	364
Макс. взлетная масса, кг	297 556
Двигатели	PW 4090
Дальность полета, км	14 305



BOEING 777-300ER ✈ 10 шт.

Длина, м	73,86
Размах крыла, м	64,8
Количество мест	402
Макс. взлетная масса, кг	317 515
Двигатели	GE 90-115BL
Дальность полета, км	11 200



AIRBUS A330-300 ✈ 17 шт.

Длина, м	63,7
Размах крыла, м	60,3
Количество мест	296-302
Макс. взлетная масса, кг	230 000
Двигатели	RR TRENT 772B
Дальность полета, км	9 500



BOEING 767-300ER ✈ 3 шт.

Длина, м	54,9
Размах крыла, м	47,6
Количество мест	218-309
Макс. взлетная масса, кг	186 880
Двигатели	CF6-80C2
Дальность полета, км	10 000-10 700



AIRBUS A330-200 ✈ 5 шт.

Длина, м	58,8
Размах крыла, м	60,3
Количество мест	241
Макс. взлетная масса, кг	230 000
Двигатели	RR TRENT 772B
Дальность полета, км	11 200

* По состоянию на 31 декабря 2014 года. Не включая 3 вертолета Ми-8, 1 самолет Ан-24 и 5 Ил-96.

ПАРК ВОЗДУШНЫХ СУДОВ*

-  Дальнемагистральные
-  Среднемагистральные
-  Ближнемагистральные



BOEING 777-200ER ✈ 3 шт.

Длина, м 63,73
Размах крыла, м 60,93
Количество мест 364
Макс. взлетная масса, кг 297 556
Двигатели PW 4090
Дальность полета, км 14 305



BOEING 777-300ER ✈ 10 шт.

Длина, м 73,86
Размах крыла, м 64,8
Количество мест 402
Макс. взлетная масса, кг 317 515
Двигатели GE 90-115BL
Дальность полета, км 11 200



AIRBUS A330-300 ✈ 17 шт.

Длина, м 63,7
Размах крыла, м 60,3
Количество мест 296-302
Макс. взлетная масса, кг 230 000
Двигатели RR TRENT 772B
Дальность полета, км 9 500



AIRBUS A330-200 ✈ 5 шт.

Длина, м 58,8
Размах крыла, м 60,3
Количество мест 241
Макс. взлетная масса, кг 230 000
Двигатели RR TRENT 772B
Дальность полета, км 11 200



BOEING 767-300ER ✈ 3 шт.

Длина, м 54,9
Размах крыла, м 47,6
Количество мест 218-309
Макс. взлетная масса, кг 186 880
Двигатели CF6-80C2
Дальность полета, км 10 000-10 700



AIRBUS A320 ✈ 75 шт.

Длина, м 37,57
Размах крыла, м 34,1
Количество мест 140-180
Макс. взлетная масса, кг 75 500 - 77 000
Двигатели CFM 56-5A/5B
Дальность полета, км 4 000 - 5 550



AIRBUS A321 ✈ 26 шт.

Длина, м 44,51
Размах крыла, м 34,1
Количество мест 170
Макс. взлетная масса, кг 89 000
Двигатели CFM 56-5B
Дальность полета, км 3 800



BOEING 737-800 ✈ 38 шт.

Длина, м 39,5
Размах крыла, м 35,8
Количество мест 158-189
Макс. взлетная масса, кг 79 015
Двигатели CFM 56-7B
Дальность полета, км 4 500-5 765



BOEING 737-200 ✈ 2 шт.

Длина, м 30,5
Размах крыла, м 28,3
Количество мест 109
Макс. взлетная масса, кг 54 204
Двигатели PW JT8D
Дальность полета, км 3 800



BOEING 737-500 ✈ 3 шт.

Длина, м 31,01
Размах крыла, м 28,88
Количество мест 110
Макс. взлетная масса, кг 57 833
Двигатели CFM 56-3C1
Дальность полета, км 4 500



AIRBUS A319 ✈ 39 шт.

Длина, м 33,84
Размах крыла, м 34,1
Количество мест 116-138
Макс. взлетная масса, кг 70 000
Двигатели CFM 56-5A/5B
Дальность полета, км 3 500 - 6 800



АН-148 ✈ 6 шт.

Длина, м 29,13
Размах крыла, м 28,91
Количество мест 75
Макс. взлетная масса, кг 42 550
Двигатели D-436-148
Дальность полета, км 3 500



DHC 6-400 ✈ 2 шт.

Длина, м 15,77
Размах крыла, м 19,81
Количество мест 19
Макс. взлетная масса, кг 5670
Двигатели PT6A-34
Дальность полета, км 400



SSJ-100 ✈ 16 шт.

Длина, м 29,94
Размах крыла, м 27,8
Количество мест 87
Макс. взлетная масса, кг 45 880
Двигатели Power Jet SaM146
Дальность полета, км 2 400



DHC 8-300 ✈ 4 шт.

Длина, м 25,7
Размах крыла, м 27,4
Количество мест 50
Макс. взлетная масса, кг 18 997
Двигатели PW123
Дальность полета, км 1 550



DHC 8-200 ✈ 3 шт.

Длина, м 22,2
Размах крыла, м 25,9
Количество мест 37
Макс. взлетная масса, кг 16 466
Двигатели PW123 C
Дальность полета, км 1 713

* По состоянию на 31 декабря 2014 года. Не включая 3 вертолета Ми-8, 1 самолет Ан-24 и 5 Ил-96.



Активное развитие парка с целью удовлетворения растущего спроса в период с 2011 по 2014 годы, его стандартизация и оптимизация позволили снизить средний возраст как парка Группы «Аэрофлот», так и парка авиакомпании «Аэрофлот». За указанный период средний возраст эксплуатируемого парка пассажирских воздушных судов Группы «Аэрофлот» снизился с 10,4 до 7,0 лет, а средний возраст эксплуатируемого парка пассажирских воздушных судов авиакомпании «Аэрофлот» — с 5,3 до 4,1 лет (по состоянию на конец года). При этом значительные результаты были достигнуты в 2014 году: средний возраст эксплуатируемого парка ОАО «Аэрофлот» снизился с 5,2 до 4,1 лет, благодаря чему парк Аэрофлота стал самым молодым в мире среди парков авиакомпаний, эксплуатирующих более 100 авиалайнеров.

Подход Группы «Аэрофлот» к управлению парком заключается в том, что в соответствующем рыночном сегменте, как с точки зрения продукта, так и с точки зрения рынка перевозок, используется один тип или семейство воздушных судов, что обеспечивает максимальный эффект от стандартизации парка. Так для регулярных пассажирских

перевозок авиакомпаниями «Россия», «Донавиа» и «Аврора» используется семейство лайнеров Airbus A320, предлагающее пассажирам унифицированный стандартизированный продукт. При этом у авиакомпании «Аврора» имеются определенные особенности в формировании парка в связи с тем, что компания развивает региональные перевозки и в ее парке используются турбовинтовые воздушные суда. На рынке чартерных, туристических и низкобюджетных перевозок авиакомпаниями «Оренбургские авиалинии» и «Победа» соответственно используются воздушные суда Boeing 737-800. Исключение составляет премиальный сегмент рынка — было признано целесообразным использование авиакомпанией «Аэрофлот» семейств воздушных судов Boeing и Airbus в одном среднемагистральном сегменте. Использование самолетов и Boeing, и Airbus на дальнемагистральных маршрутах обусловлено тем, что для каждого сегмента этого рынка был выбран наиболее эффективный тип воздушного судна: 250-300 кресел — Airbus A330, 400 кресел — Boeing 777-300ER. Использование Группой «Аэрофлот» воздушных судов различных производителей позволяет получить более выгодные условия приобретения и владения.

ПАРК ПАССАЖИРСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» В ЭКСПЛУАТАЦИИ



ПАРК ПАССАЖИРСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
АВИАКОМПАНИИ «АЭРОФЛОТ» В ЭКСПЛУАТАЦИИ





ПАРК ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»

По состоянию на 31 декабря 2014 года парк Группы «Аэрофлот» насчитывал 261 воздушное судно, в том числе 10 региональных турбовинтовых самолетов (Ан-24, Bombardier DHC 8-200/300, Bombardier DHC 6-400), 22 ближнемагистральных самолета (SSJ100, Ан-148), 183 среднемагистральных (Boeing 737 и Airbus A320), 43 дальнемагистральных лайнера (Boeing 767, Boeing 777, Airbus A330, Ил-96), а также три вертолета (Ми-8).

В связи с окончанием срока лизинга в 2014 году из парка Группы «Аэрофлот» было выведено пять самолетов Boeing 767-300ER, шесть самолетов семейства Airbus A320 и пять самолетов Boeing 737. Таким образом, Группа «Аэрофлот» полностью вывела из эксплуатации воздушные суда Boeing 737-400. Шесть самолетов Ту-204, три Airbus A320 и три MD-11 были досрочно возвращены лизингодателю. Завершена коммерческая эксплуатация воздушных судов типа Ил-96, одно воздушное судно было реализовано. Внутри Группы было перераспределено 5 самолетов.

Производственный налет часов по парку Группы «Аэрофлот» в 2014 году увеличился на 5,0% и составил 815,4 тыс. часов, что связано с ростом производственной программы.

СТРУКТУРА ПАРКА ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»
ПО ТИПАМ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ



СТРУКТУРА ПАРКА АВИАКОМПАНИИ «АЭРОФЛОТ»
ПО ТИПАМ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ



261

ВОЗДУШНОЕ СУДНО
НАСЧИТЫВАЛ ПАРК
ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»
ПО СОСТОЯНИЮ
НА 31 ДЕКАБРЯ 2014 ГОДА

22

ВОЗДУШНЫХ СУДНА —
ЧИСТОЕ УВЕЛИЧЕНИЕ ПАРКА
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ГРУППЫ
«АЭРОФЛОТ» В 2014 ГОДУ

ПАРК ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»

Типы ВС	Парк ВС на 31.12.2013	Изменение 2014		Парк ВС на 31.12.2014	Собственные	Операционный лизинг	Финансовый лизинг
		ввод	вывод				
✕ БЛИЖНЕМАГИСТРАЛЬНЫЕ	25	10	-	35	4	25	6
Ми-8*(вертолет)	3	-	-	3	3	-	-
Ан-24**	1	-	-	1	1	-	-
DHC 6-400	-	2	-	2	-	2	-
DHC 8-200	2	1	-	3	-	3	-
DHC 8-300	3	1	-	4	-	4	-
Ан-148	6	-	-	6	-	-	6
SSJ100	10	6	-	16	-	16	-
✕ СРЕДНЕМАГИСТРАЛЬНЫЕ	162	40	19	183	-	146	37
Airbus A319	39	5	5	39	-	26	13
Airbus A320	67	17	9	75	-	74	1
Airbus A321	26	-	-	26	-	5	21
Boeing 737-200	2	-	-	2	-	-	2
Boeing 737-400	4	-	4	-	-	-	-
Boeing 737-500	2	1	-	3	-	3	-
Boeing 737-800	22	17	1	38	-	38	-
✕ ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫЕ	52	6	15	43	5	20	18
Boeing 767	8	-	5	3	-	3	-
Airbus A330-200	5	-	-	5	-	5	-
Airbus A330-300	17	-	-	17	-	9	8
Ту-204-300	6	-	6	-	-	-	-
Boeing 777-200ER	3	-	-	3	-	3	-
Boeing 777-300ER	4	6	-	10	-	-	10
Ил-96	6	-	1	5	5	-	-
MD-11F	3	-	3	-	-	-	-
Итого	239	56	34	261	9	191	61

* На 31.12.2014 одно воздушное судно не эксплуатируется, два — переданы в аренду.

** Воздушное судно сдано в аренду.

ПАРК АВИАКОМПАНИИ «АЭРОФЛОТ»

По состоянию на 31 декабря 2014 года парк авиакомпании «Аэрофлот» насчитывал 155 воздушных судов, в том числе 16 ближнемагистральных (SSJ100), 102 среднемагистральных (96 самолетов семейства Airbus A320, шесть Boeing 737) и 37 дальнемагистральных лайнеров (22 Airbus A330, 10 Boeing 777 и пять Ил-96).

В 2014 году пять лайнеров Boeing 767-300ER и четыре лайнера семейства Airbus A320 были выведены из парка Компании в связи с окончанием срока лизинга, три Airbus

A319 были переданы в дочерние авиакомпании, три самолета MD-11 были досрочно возвращены лизингодателю и один Ил-96 был реализован. Полностью были выведены из эксплуатации дальнемагистральные Boeing 767-300ER и Ил-96.

В 2014 году производственный налет часов по парку воздушных судов ОАО «Аэрофлот» увеличился на 9,0% и составил 554,7 тыс. часов, что связано с ростом производственной программы.

ПАРК АВИАКОМПАНИИ «АЭРОФЛОТ»

Тип ВС	На 31.12.2014	На 31.12.2013	Изменение
✂ БЛИЖНЕМАГИСТРАЛЬНЫЕ	16	10	6
SSJ100	16	10	6
✂ СРЕДНЕМАГИСТРАЛЬНЫЕ	102	93	9
Airbus A319	7	12	(5)
Airbus A320	63	52	11
Airbus A321	26	26	0
Boeing 737	6	3	3
✂ ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫЕ	37	40	(3)
Airbus A330	22	22	0
Boeing 767	0	5	(5)
Boeing 777	10	4	6
Ил-96	5	6	(1)
MD-11	0	3	(3)
Итого	155	143	12

ТОПЛИВНАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ

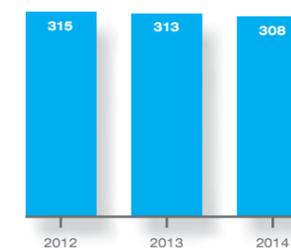
Использование молодого парка воздушных судов позволяет сформировать для пассажиров ценностное предложение более высокого уровня за счет комфортабельных салонов и наличия на борту современных аудио и видео устройств.

С экономической точки зрения главным преимуществом эксплуатации молодого парка является более высокая топливная эффективность, учитывая высокую долю затрат на топливо в общей структуре операционных расходов любой авиакомпании. Доля затрат на топливо в структуре операционных расходов Группы «Аэрофлот» в 2014 году составила 28,3%. Эксплуатация молодого авиапарка позволяет также оптимизировать расходы на техническое обслуживание и уменьшить негативное влияние на окружающую среду. Данные факторы также создают положительный экономический эффект.

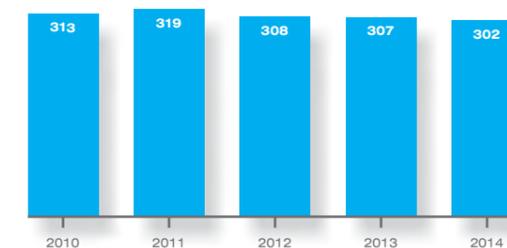
Помимо более эффективных двигателей новые авиалайнеры имеют и другие технические характеристики, позволяющие снизить расход топлива. В 2014 году «Аэрофлот» первым в России ввел в эксплуатацию самую передовую модификацию самолетов семейства Airbus A320, оснащенную новыми законцовками крыла (sharklets), улучшающими аэродинамические характеристики самолета, что в частности повышает его топливную эффективность.

В 2014 году удельный расход топлива по Группе «Аэрофлот» снизился по сравнению с предыдущим годом на 5 граммов (или 1,4%) до 308 граммов на один тонно-километр (ткм). Удельный расход топлива по ОАО «Аэрофлот» в 2014 году снизился на 5 граммов (или 1,7%) и составил 302 гр/ткм.

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



УДЕЛЬНЫЙ РАСХОД ТОПЛИВА (ГР/ТКМ)
ПО АВИАКОМПАНИИ «АЭРОФЛОТ»



3.7 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ

В Группе «Аэрофлот» действует эффективная система технического обслуживания и ремонта воздушных судов, обслуживающая парк авиакомпании «Аэрофлот», дочерних авиакомпаний, а также сторонних заказчиков.

В ОАО «Аэрофлот» функционируют следующие подразделения, обеспечивающие техническое обслуживание и ремонт авиатехники:

- департамент по техническому обслуживанию выполняет техническое обслуживание воздушных судов «Аэрофлота» и других авиакомпаний.
- департамент по поддержанию летной годности отвечает за организацию поддержания летной годности воздушных судов, эксплуатируемых авиакомпанией «Аэрофлот», организацию управления техническим состоянием парка воздушных судов на всех этапах жизненного цикла, а также разработку, и реализацию стратегии и технической политики ОАО «Аэрофлот» по вопросам эксплуатации авиационной техники, в том числе ее обновления, совершенствования и модернизации.
- отдел управления качеством развивает систему качества в вопросах поддержания летной годности и управления техническим обслуживанием воздушных судов.

Взаимодействие с дочерними авиакомпаниями осуществляется в рамках существующих договоров на техническое обслуживание воздушных судов и договоров субаренды. Проводится комплекс работ по централизации технического обслуживания воздушных судов и компонентов ОАО «Аэрофлот» и дочерних авиакомпаний.

Политика ОАО «Аэрофлот» в обслуживании эксплуатируемых воздушных судов предусматривает строгое соблюдение требований государств регистрации, договоров аренды воздушных судов и условий программ технического обслуживания.

Группа «Аэрофлот» осуществляет техническое обслуживание и ремонт воздушных судов как собственными подразделениями, так и с привлечением сторонних организаций. Так оперативное техническое обслуживание воздушных судов Airbus A330, семейства A320, Boeing 777 и Sukhoi Superjet выполняется собственными подразделениями в базовом аэропорту Шереметьево. Также в базовом аэропорту выполняется периодическое техническое обслуживание лайнеров семейства Airbus A320.

Оперативное обслуживание воздушных судов типа Boeing 737-800NG выполняется специалистами компании «Волга-Днепр Техник Москва». В 2015 году планируется перейти на самостоятельное выполнение оперативного технического обслуживания воздушных судов данного типа.

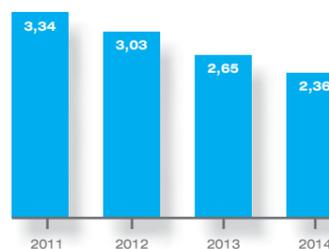
900

ФОРМ ОБСЛУЖИВАНИЯ
А-CHECK ВЫПОЛНЕНО
СПЕЦИАЛИСТАМИ
ОАО «АЭРОФЛОТ»
В 2014 ГОДУ

14,6

ТЫСЯЧ ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ
ПРОВЕРОК И МОДИФИКАЦИЙ
БЫЛО ВЫПОЛНЕНО
В 2014 ГОДУ

УДЕЛЬНАЯ ТРУДОЕМКОСТЬ
НА 1 ЛЕТНЫЙ ЧАС ПО
ПАРКУ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
АВИАКОМПАНИИ «АЭРОФЛОТ»,
ЧЕЛ./Ч



* Без учета воздушных судов Ил-96, Boeing 767, MD-11, выведенных из эксплуатации.

В связи с ограниченным количеством ангарных площадей периодическое техническое обслуживание воздушных судов типов Airbus A330, Boeing 777, Boeing 737-800NG выполняется специалистами компаний STARCO, Boeing Shanghai и S7 Engineering соответственно.

В 2015 году специалистами технического подразделения ОАО «Аэрофлот» планируется выполнение первого C-check воздушных судов SSJ100.

Группа «Аэрофлот» продолжает сотрудничество с компанией Lufthansa Technik AG. В 2014 году ОАО «Аэрофлот» и Lufthansa Technik AG заключили долгосрочное соглашение на техническое обслуживание и ремонт компонентов воздушных судов Группы «Аэрофлот» на улучшенных условиях. Соглашение вступило в силу в январе 2015 года, заменив действовавшее ранее.

Победителями проведенного в 2014 году конкурса на техническое обслуживание планера узкофюзеляжных воздушных судов стали FL Technics и S7 Engineering. Взаимодействие с ведущими игроками рынка позволяет Группе «Аэрофлот» поддерживать высокий уровень исправности парка и оптимизировать издержки.

В 2014 году специалистами ОАО «Аэрофлот», помимо ежедневных форм обслуживания, было выполнено свыше 6,6 тыс. еженедельных форм технического обслуживания, около 900 форм обслуживания A-check и более 180 трудоемких форм обслуживания (B-check, C-check, шестилетние формы технического обслуживания).

Количество обслуженных специалистами Аэрофлота самолето-вылетов из базового аэропорта Шереметьево за год выросло почти на 10%, превысив 91 000.

В 2014 году было выполнено более 14,6 тыс. обязательных проверок и модификаций на воздушных судах, 80% из которых приходятся на суда Airbus A320.

Компания постоянно работает над снижением потерь рабочего времени и сокращением удельной трудоемкости. По итогам 2014 года удельная трудоемкость на 1 летный час снизилась примерно на 10%, составив 2,36 человеко-часа.

В 2014 году специалисты Аэрофлота организовали более 50 приемов и возвратов воздушных судов, в том числе

в парках дочерних авиакомпаний. Лизингодателю было передано последнее судно типа Boeing 767. Кроме того, была завершена передача самолетов MD-11, выведенных из эксплуатации в 2013 году.

Наиболее значимыми событиями в деятельности Группы «Аэрофлот» в области технического обслуживания и ремонта воздушных судов в 2014 году стали:

- получение нового оборудования, включая оборудование для оперативного обслуживания воздушных судов Boeing 737, организации обслуживания по форме A-check судов Boeing 777, обслуживания по форме 4C-check судов Airbus A330;
- модернизация воздушных судов и авиационных двигателей, включая завершение работ по установке бортовой системы Wi-Fi/GSM-связи на 10 воздушных судах Airbus A330;
- освоение новых видов работ, включая самостоятельное тестирование, техническое обслуживание и ремонт аварийных звуковых и параметрических накопителей SSCVR производства Honeywell и L3-com, самостоятельную обработку полетной информации с накопителей воздушных судов семейства Boeing 737-800, работы по термографии на самолетах авиакомпаний Группы и сторонних перевозчиков;
- введение в эксплуатацию программы мониторинга параметров двигателей TRENТ-700 лайнера Airbus A330, а также двигателей SAM146 самолетов SSJ100. С марта 2014 года начат мониторинг параметров двигателей воздушных судов Boeing 737 и Boeing 777;
- переход на самостоятельное обслуживание дисплеев системы EFB, датчиков дыма, компонентов производства Honeywell, Airbus, Teledyne Controls, Zodiac Aerospace для воздушных судов семейства Airbus A320 и A330;
- получение сертификатов на обслуживание новых типов компонентов производства Honeywell, Airbus, Teledyne Controls, Zodiac Aerospace, Thales avionics;
- запуск проектов по освоению технического обслуживания и ремонта кислородного оборудования воздушных судов Airbus A320, Airbus A330 и по получению сертификатов на обслуживание кислородного оборудования производства Zodiac Aerospace.

3.8 БЕЗОПАСНОСТЬ

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Обеспечение безопасности полетов, авиационной и транспортной безопасности является приоритетной задачей Аэрофлота. В Компании действует интегрированная система менеджмента соблюдения требований к безопасности полетов и авиационной безопасности в соответствии с международными стандартами IOSA, ISAGO, ISO 9001:2008 и ISO 14001:2004, а также требований Федеральных авиационных правил РФ.

В 2014 году Аэрофлот продолжил системную работу по обеспечению безопасности полетов. Уровень безопасности полетов Аэрофлота в 2014 году составил 99,972%, что соответствует самому высокому диапазону величин (99,900% — 100%) по шкале оценки безопасности полетов.

В 2014 году государственные инспекторы Европейской конференции по гражданской авиации (ЕКГА) проводили очередные проверки воздушных судов Аэрофлота в рамках программы «Инспекция на рампе иностранных перевозчиков» (SAFA). По результатам проверок было отмечено, что уровень безопасности полетов в авиакомпании полностью удовлетворяет предъявляемым требованиям.

В течение года осуществлялись регулярные инспекторские проверки топливозаправочных компаний по программе топливного пула объединенной группы по качеству авиатоплива (IFQP). Также Аэрофлот принимал участие в аудитах компаний наземного обслуживания в рамках пула ISAGO.

В целях оценки и повышения уровня безопасности полетов проводились внутренние аудиты в производственных подразделениях Компании, было организовано обучение персонала по курсу IATA TALS-01—SMS for Airlines. Действует система добровольных сообщений, позволяющая всем сотрудникам предоставить любую информацию по вопросам безопасности на условиях конфиденциальности. В течение года проводилась последовательная работа по минимизации рисков актов незаконного вмешательства, рисков деструктивного поведения пассажиров, рисков, связанных с влиянием внешних активных воздействий, включая риски столкновений воздушных судов с птицами. В отчетном периоде была разработана методика расчета коэффициента риска при проведении наземного обслуживания, что способствовало снижению количества инцидентов.

99,972%

УРОВЕНЬ БЕЗОПАСНОСТИ
ПОЛЕТОВ АЭРОФЛОТА
В 2014 ГОДУ

АВИАЦИОННАЯ И ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

В 2014 году Аэрофлот продолжил реализацию комплекса мероприятий по обеспечению высокого уровня авиационной и транспортной безопасности, безопасности жизни и здоровья пассажиров, работников в тесном сотрудничестве со службами безопасности аэропортов, авиапредприятиями, правоохранительными органами.

В отчетном периоде Компания успешно прошла очередные инспекционные проверки на соответствие отраслевым стандартам авиационной безопасности, включая:

- Сертификационный аудит интегрированной системы менеджмента ОАО «Аэрофлот» на соответствие требованиям международных стандартов ISO 9001:2008 «Система менеджмента качества» и ISO 14001:2004 «Системы экологического менеджмента». По итогам аудита не было выявлено несоответствий, замечаний не представлено.
- Плановый инспекционный контроль базовых объектов ОАО «Аэрофлот» в международном аэропорту Шереметьево экспертами Управления аэропортовой деятельности Росавиации.
- Проверка выполнения требований властей США по обеспечению безопасности отправляющихся в эту страну рейсов, осуществленная инспекторами Администрации транспортной безопасности США (TSA) в аэропорту Шереметьево. По результатам проверки было заявлено о соответствии требованиям к обеспечению авиационной безопасности.

В 2014 году Компания продолжила многолетнее руководство Комитетом авиационной безопасности (КАБ) Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) России, приняла активное участие в совершенствовании российского законодательства в области обеспечения транспортной безопасности.

Компания традиционно участвует в мероприятиях по безопасности полетов, авиационной безопасности и качеству

в рамках альянса Sky Team. В 2014 году в число приоритетных вопросов в деятельности комитета вошли проблемы развития систем управления безопасностью полетов, оперативного обмена опытом и информацией, анализа единых ключевых параметров безопасности полетов (KSPI).

В период проведения XXII зимних Олимпийских и XI зимних Паралимпийских игр 2014 года в Сочи сотрудники ОАО «Аэрофлот» принимали непосредственное участие в осуществлении контроля выполнения комплекса мероприятий по авиационной безопасности в международном аэропорту Сочи. Также велась работа по обеспечению безопасности и во многих других аэропортах маршрутной сети Аэрофлота.

В Компании успешно развивается кинологическое подразделение, помогающее обеспечивать высокий уровень транспортной безопасности. Ведутся разработки инновационных решений для поиска опасных веществ, многие передовые решения уже нашли успешное применение. Идет подготовка к патентованию группы изобретений «Полиграфный комплекс объективной ольфактометрии и способ определения достоверности результатов работ по поиску взрывчатых и других целевых веществ с применением служебных собак».

3.9 ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОДАЖ*



Авиакомпании Группы осуществляют продажи как через собственные сайты и офисы продаж, так и через агентов, а также через сайт авиакомпании «Аэрофлот» по рейсам, находящимся под коммерческим управлением. Авиакомпания «Победа» осуществляет полностью независимую продажу билетов через свой сайт, а также системы онлайн бронирования.

В 2014 году продолжилась работа по оптимизации структуры и повышению эффективности продаж пассажирских авиаперевозок Группы.

Группа «Аэрофлот» осуществляет продажи билетов с использованием различных каналов в России и за рубежом, в том числе с помощью официального сайта авиакомпании «Аэрофлот». В 2014 году в структуре выручки от каналов продаж преобладала продажа через агентскую сеть — 69,9%, доля продаж через Интернет (включая продажи через колл-центр) составила 22,7%, а на собственные продажи пришлось 7,4%.

27,0%

ДОЛЯ ПРОДАЖ ЗА РУБЕЖОМ

22,7%

ДОЛЯ ПРОДАЖ ЧЕРЕЗ ИНТЕРНЕТ

ПРОДАЖИ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Продажи в России осуществляются с помощью официальных агентов (компании, имеющие прямые агентские соглашения), нейтральных систем продаж (ТКП, BSP Russia), собственных офисов продаж, а также через сайт авиакомпании «Аэрофлот».

В отчетном периоде развитие продаж проходило в условиях продолжающейся интеграции дочерних авиакомпаний в структуру Группы «Аэрофлот». Под полное коммерческое управление были переведены все рейсы авиакомпании «Россия» и часть рейсов авиакомпании «Оренбургские авиалинии», что позволило обеспечить дополнительную интеграцию от каналов продаж.

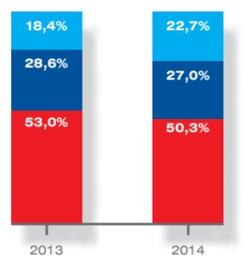
Наибольшие объемы продаж в России приходятся на Москву (64,0% от общего объема), Санкт-Петербург, Хабаровск, Владивосток, Петропавловск-Камчатский, Южно-Сахалинск. В соотношении каналов продаж произошли следующие изменения: доля продаж через BSP / ТКП выросла с 37,8% до 40,1%, в то же время объем продаж

через официальных агентов снизился с 31,1% до 22,4%, продажи через собственные офисы продаж сократились с 8,7% до 7,7%, доля продаж через Интернет (включая продажи через колл-центр) увеличилась с 22,4% до 29,8%.

В течение года Компания работала над развитием всех каналов продаж. В 2014 году была изменена система мотивации агентской сети на территории России, что позволило сократить расходы авиакомпании на выплату агентского вознаграждения в сравнении с показателями 2013 года. Осуществлялась поддержка промо-кампаний, были организованы ознакомительные, поощрительные туры и другие мероприятия для агентов по продажам.

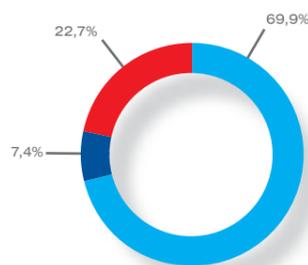
В целях активизации продаж и повышения лояльности агентской сети в отчетном году также проводилась работа по продвижению продукта авиакомпании «Аэрофлот», включая реализацию совместных маркетинговых мероприятий с интернет-ресурсами Biletix и Anywayanyday.

СТРУКТУРА ВЫРУЧКИ ОТ ПРОДАЖ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»



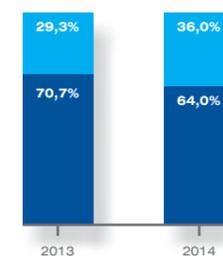
- Интернет-продажи + колл-центр
- Продажи за рубежом
- Продажи на территории России

СТРУКТУРА ВЫРУЧКИ ОТ ПРОДАЖ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» В 2014 ГОДУ



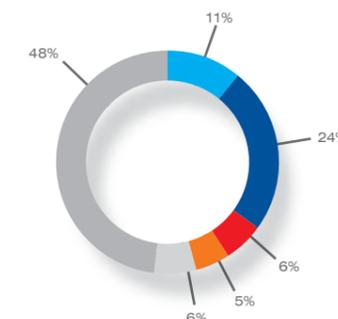
- Агентские продажи
- Собственные продажи
- Интернет-продажи + колл-центр

СООТНОШЕНИЕ КАНАЛОВ ПРОДАЖ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» НА ТЕРРИТОРИИ РОССИИ



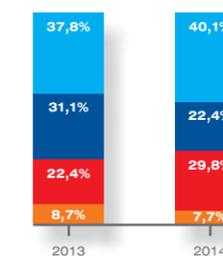
- Россия (агенты + представительства)
- Москва (агенты + собственные офисы продаж)

СТРУКТУРА ВЫРУЧКИ ОТ ПРОДАЖ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» НА ТЕРРИТОРИИ РОССИИ (КРОМЕ МОСКВЫ)



- Владивосток
- Санкт-Петербург
- Хабаровск
- Петропавловск-Камчатский
- Южно-Сахалинск
- Другие

СТРУКТУРА ВЫРУЧКИ ОТ ПРОДАЖ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» НА ТЕРРИТОРИИ РОССИИ



- BSP / ТКП
- Официальные агенты
- Интернет + колл-центр
- Собственные офисы

* В настоящем разделе данные по продажам Группы «Аэрофлот» включают в себя продажи авиакомпании «Аэрофлот», а также продажи на рейсы дочерних авиакомпаний, находящихся под 100% коммерческим управлением ОАО «Аэрофлот».

3.10 РАЗВИТИЕ БРЕНДА И КАЧЕСТВА УСЛУГ

ПРОДАЖИ ЗА РУБЕЖОМ

Продажи за рубежом осуществляются по следующим каналам: сеть нейтральных агентов IATA, объединенная системами взаиморасчетов BSP и ARC, официальные агенты (компании, имеющие прямые агентские соглашения), сайт авиакомпании «Аэрофлот», собственные офисы продаж.

Рынок продаж услуг Аэрофлота за рубежом обладает высокой степенью консолидации: на первые 20 стран приходится 82% общего объема продаж. Основными регионами продаж в 2014 году стали Западная Европа (40%), Юго-Восточная Азия (23%), СНГ и Балтия (16%). Наиболее высокий рост объема продаж в 2014 году продемонстрировали Южная Корея (увеличение на 52,0%), Израиль (51,7%) и Китай (21,3%).

В отчетном периоде продолжилось расширение присутствия Аэрофлота на рынках Юго-Восточной Азии, чему способствовало вступление авиакомпании в BSP Сингапура и Филиппин через систему IBCS. Была продолжена работа по авторизации агентов по продаже пассажирских авиаперевозок в Китае и Вьетнаме. Росту продаж в странах

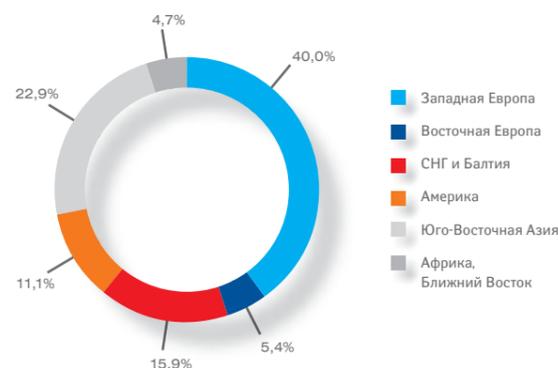
региона способствовало развитие не только прямых авиаперевозок, но и транзита.

Наиболее существенную роль среди каналов продаж играют продажи по каналам BSP/ARC, в 2014 году их доля возросла с 74% до 79%, при этом доля интернет-продаж сократилась с 10% до 5%.

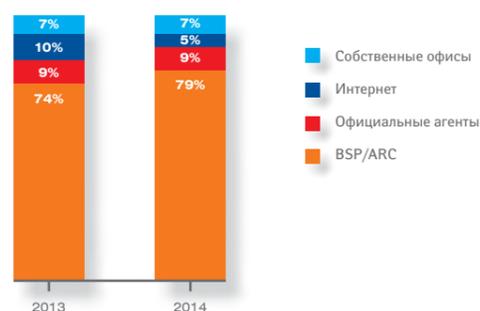
Доля продаж через собственные офисы и через официальных агентов осталась на уровне предыдущего года.

В течение года Аэрофлот реализовал ряд инициатив в рамках сотрудничества с агентской сетью за рубежом, включая оптимизацию условий сотрудничества, заключение соглашений о предоставлении специальных тарифов агентам по продаже, проведение совместных маркетинговых мероприятий.

СТРУКТУРА ВЫРУЧКИ ОТ ПРОДАЖ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» ЗА РУБЕЖОМ В 2014 ГОДУ



СООТНОШЕНИЕ КАНАЛОВ ПРОДАЖ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» ЗА РУБЕЖОМ



Аэрофлот стремится к укреплению лидерских позиций, продвижению бренда Компании как ведущего перевозчика с высоким уровнем безопасности и комфорта на борту, новым авиапарком и развитой сетью маршрутов. Компания входит в число лидеров отрасли по качеству обслуживания пассажиров, что подтверждается высокими позициями в признанных мировых рейтингах и получением престижных премий, включая премию Skytrax World Airline Awards в номинации «Лучшая авиакомпания Восточной Европы».

По оценке Brand Finance, стоимость бренда «Аэрофлот» в 2014 году выросла на 9% и составила 1,6 млрд долларов США, при этом стоимость бренда с учетом дочерних компаний Группы «Аэрофлот» достигла 1,7 млрд долларов США. Бренд «Аэрофлот» стабильно входит в топ-20 самых дорогих брендов в мировой авиатранспортной отрасли.

В течение года Компания реализовала серию маркетинговых и имиджевых кампаний в России и на зарубежных рынках в целях продвижения корпоративной репутации, повышения узнаваемости бренда, увеличения объемов продаж, укрепления лояльности пассажиров. Одним из значимых имиджевых проектов 2014 года стало проведение шоу «Новогоднее путешествие» с использованием современных световых технологий в городах России (Санкт-Петербург, Владивосток, Оренбург, Симферополь и Ростов-на-Дону).

На приоритетных рынках Европы (Великобритания, Германия, Франция) была реализована имиджевая кампания Top Flight Performance, а на ключевых рынках Азии (Китай, Южная Корея, Япония) — Top Flight Comfort. Рекламные кампании отражали основные конкурентные преимущества Аэрофлота, анонсируя стратегическое партнерство с футбольным клубом Manchester United и представляя авиакомпанию миллион болельщиков по всему миру, что способствовало повышению узнаваемости бренда и росту доверия к Компании со стороны широких аудиторий. Аэрофлот является официальным спонсором и перевозчиком футбольного клуба «Манчестер Юнайтед» с 8 июля 2013 года. В течение года также были организованы различные мероприятия в рамках партнерства, включая проведение чемпионата Aeroflot Asia Cup 2014 в России, Китае, Республике Корея и Японии.

В ряде европейских стран, США, Индии, странах СНГ и Балтии были реализованы тактические рекламные кампании в прессе, направленные на продвижение сети маршрутов, в том числе транзитных направлений полетов, а также отдельных услуг и сервисов.

1,6

МЛРД ДОЛЛАРОВ США
СОСТАВИЛА СТОИМОСТЬ
БРЕНДА «АЭРОФЛОТ»
В 2014 ГОДУ

1,7

МЛРД ДОЛЛАРОВ США
СТОИМОСТЬ БРЕНДА
С УЧЕТОМ ДОЧЕРНИХ
КОМПАНИЙ

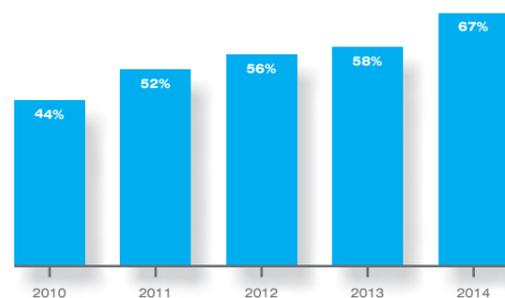
МАРКЕТИНГОВЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

В 2014 году ОАО «Аэрофлот» провело обширные маркетинговые исследования на ключевых рынках России и за рубежом, результаты которых стали основой обновленной маркетинговой стратегии авиакомпании «Аэрофлот». Значительный объем полученных данных о потребителях услуг авиакомпании позволил провести детализированную сегментацию потребителей и получить качественно новые знания о целевых сегментах, грамотная коммуникация с которыми позволит укрепить позиции авиакомпании как глобального авиаперевозчика.

В декабре 2014 года была запущена система Siebel CRM, которая позволит работать с потенциальными и существующими клиентами и решит такие задачи как сбор маркетинговых данных и акцентирование внимания на нужных сегментах клиентской аудитории, взаимодействие с клиентами по разным каналам с учетом их интересов, а также анализ эффективности маркетинговой деятельности.

Индекс потребительской лояльности (Net Promoter Score, NPS), оцениваемый совместно с Bain & Company, в 2014

ДИНАМИКА ИНДЕКСА NPS



году вырос на 9 п.п. по сравнению с предыдущим годом и составил 67%.

Согласно результатам исследования «Скрытый пассажир», проведенного в 2014 году совместно с холдингом «Ромир Мониторинг Стандарт», уровень соответствия собственным стандартам обслуживания пассажиров в Аэрофлоте превысил показатель предыдущего года и составил 92%.

Аэрофлот также принимает участие в мониторинговом исследовании IATA Airsat по потребительской оценке сервиса крупнейших авиаперевозчиков Европы, Ближнего Востока и Азии, а также в исследовании SkyTeam Customer Experience Research, проводимом среди всех авиакомпаний-участников альянса.

В 2014 году в ОАО «Аэрофлот» была разработана обновленная маркетинговая стратегия на период 2015–2020 гг., которая предусматривает детализированную сегментацию потребителей и максимально полный учет потребностей и особенностей каждой категории пассажиров.

РАЗВИТИЕ ОБСЛУЖИВАНИЯ НА ЗЕМЛЕ И НА БОРТУ

Аэрофлот стремится превзойти мировые стандарты по уровню обслуживания пассажиров на земле и на борту. Постоянно совершенствуются меню, система развлечений, предлагаются новые дополнительные услуги для того, чтобы сделать путешествие максимально комфортным. Приоритетное внимание уделяется внедрению современных технологий: так, уже на 30 широкофюзеляжных самолетах Аэрофлота доступна услуга доступа в Интернет на борту. С 2014 года бортпроводники Компании используют планшеты CrewTablet на основе iPad Mini. Проект реализуется в сотрудничестве с телекоммуникационной компанией SITA и способствует дальнейшему повышению качества работы с пассажирами на борту.

Обновление меню

Аэрофлот на регулярной основе обновляет меню бортового питания, в разработке которого принимают участие признанные профессионалы международного класса, стремясь удовлетворить меняющиеся предпочтения и разнообразные вкусы своих пассажиров. Авиакомпания неоднократно становилась лидером различных отраслевых рейтингов среди перевозчиков, предоставляющих лучшее питание на борту самолета. В 2014 году продолжилась работа по повышению качества бортового питания, включая расширение меню в экономическом классе, введение в меню горячего завтрака в бизнес-классе на рейсах продолжительностью более 6 часов, замену пакетированного вина на вино в стеклянных бутылках для пассажиров экономического класса.

Средства комфорта

Пассажирам Аэрофлота были предложены дополнительные средства комфорта, включая дорожные наборы в экономическом классе и постельные принадлежности на рейсах продолжительностью более восьми часов, подушки в бизнес-классе на рейсах продолжительностью менее трех часов. Дорожные наборы Аэрофлота получили призовые места сразу в двух номинациях ежегодной международной премии Travelplus Airline Amenity Bag Awards.

Развлечения на борту

Продолжилось развитие системы развлечений на борту, включая установку программы «Вояджер» на Boeing 737 — интерактивной карты, позволяющей отслеживать маршрут полета, размещение электронных каталогов беспошлинной торговли на Boeing 777, активирование систем развлечений Panasonic eX1 и eXW на Boeing 737. В 2015 году планируется провести замену устаревших DG-плееров современными облегченными планшетными устройствами.

Дальнейшее повышение качества сервиса остается одним из приоритетных направлений Аэрофлота.

Повышение качества обслуживания в дочерних авиакомпаниях

В течение года во всех дочерних авиакомпаниях Группы велась работа по приведению качества обслуживания пассажиров в соответствие со стандартами Аэрофлота. Был проведен аудит уровня сервиса в компаниях «Донавиа», «Россия» и «Аврора», реализованы мероприятия по внедрению узнаваемых элементов обслуживания на земле и на борту, принятых в Группе «Аэрофлот», развитию веб-сервисов.



МЕРОПРИЯТИЯ ПО УЛУЧШЕНИЮ СЕРВИСА,
РЕАЛИЗОВАННЫЕ ДОЧЕРНИМИ АВИАКОМПАНИЯМИ В 2014 ГОДУ

Авиакомпания	Обслуживание на борту	Обслуживание на земле	Развитие WEB-сервисов
«ДОНАВИА»	<ul style="list-style-type: none"> Предоставление подушек в бизнес-классе на рейсах в/из Москвы Предложение каш на завтрак в бизнес-классе, предоставление карты меню рейсах Ростов-Москва Предложение пирожных вместо сухих снеков (крекеры, вафли) в экономическом классе Внедрение новой технологии обслуживания пассажиров в бизнес-классе Обучение бортпроводников и наземных работников по курсам «Забота о пассажире», «Деструктивные пассажиры» 	<ul style="list-style-type: none"> Использование специализированной машины для перевозки пассажиров с ограничениями жизнедеятельности в аэропорту Ростова-на-Дону Внедрение трансферной передачи несопровождаемых детей на рейсы Аэрофлота Установка киосков самостоятельной регистрации в аэропортах Ростова-на-Дону и Минеральных Вод 	<ul style="list-style-type: none"> Регистрация аккаунта в социальных медиа для расширения взаимодействия с пассажирами
«РОССИЯ»	<ul style="list-style-type: none"> Внедрение услуги Spase+ Увеличение количества пледов в экономическом классе на Boeing 767 	<ul style="list-style-type: none"> Начало обслуживания пассажиров в новом бизнес-зале Аэрофлота в Санкт-Петербурге Внесение изменений в части норм провоза багажа и ручной клади — переход на штучную систему (piece concept) 	
«АВРОРА»	<ul style="list-style-type: none"> Поэтапное брендрование зон регистрации, посадки, билетных касс, табло 		
«ОРЕНБУРГСКИЕ АВИАЛИНИИ»	<ul style="list-style-type: none"> Обновление пледов в экономическом и бизнес-классах, предоставление дорожных наборов в бизнес-классе 	<ul style="list-style-type: none"> Запуск обслуживания на немецком языке в центре информации и бронирования 	<ul style="list-style-type: none"> Запуск сервиса «аренда автомобилей» на сайте компании

SKYPRIORITY

С 2013 года в Аэрофлоте как члене альянса SkyTeam реализуется проект SkyPriority, предусматривающий ускоренное прохождение предполетных формальностей наиболее часто летающими пассажирами. В рамках проекта пассажирам предлагается приоритет при регистрации, сдаче багажа, прохождении паспортного контроля, посадке.

В 2014 году проект SkyPriority был внедрен во всех аэропортах сети Аэрофлота, заявленных в альянс. Требования SkyTeam были включены в стандарты обслуживания пассажиров Аэрофлота и его дочерних предприятий.

В 2015 году планируется распространить на хабы альянса услугу по ускоренному прохождению паспортного контроля и контроля безопасности (Fast Track/SkyPriority) пассажирами бизнес-класса и «золотыми» членами программы часто летающих пассажиров.

ПРОГРАММА «АЭРОФЛОТ БОНУС»

Аэрофлот реализует крупнейшую в России, СНГ и Западной Европе программу для часто летающих пассажиров — «Аэрофлот Бонус». В 2014 году программа отметила свое 15-летие проведением масштабной акции Light Award и онлайн-конкурса «Полет за мечтой». За год количество участников программы выросло на 13,7% и составило более 4,5 млн человек.

Аэрофлота, в рамках которой за полеты, оформленные на сайте, начислялось дополнительно 15% миль. В отчетном периоде была начата реализация проекта по внедрению CRM и новой системы лояльности для повышения эффективности программы.

Программа «Аэрофлот Бонус» дает возможность накапливать мили за полеты на рейсах Группы «Аэрофлот» и авиакомпаний альянса SkyTeam, а также за покупки по совместным банковским картам, услуги партнеров программы по всему миру. Накопленные мили можно обменять на премиальные полеты, повышение класса обслуживания, проживание в отелях, прокат автомобилей и другие товары и услуги партнеров программы. В рамках проекта «Мили милосердия» можно перечислить мили в благотворительные фонды. Также участникам программы дается возможность использования онлайн-сервисов личного кабинета, повышающих удобство планирования путешествия.

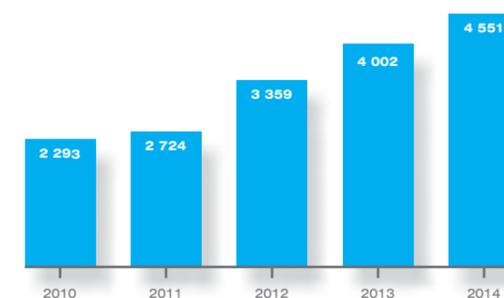
Продолжает расширяться круг партнеров программы. В частности, в 2014 году к программе присоединились отельные сети InterContinental Hotels Group, The Rezidor Hotel Group, Rixos Hotels, Greccotel, Lotte Hotels and Resorts, Radisson Blu, Park Inn by Radisson, компания по аренде автомобилей Europcar. В настоящее время участники программы могут получать мили «Аэрофлот Бонус» за проживание в более чем 9 000 отелей по всему миру.

В 2015 году планируется завершить проект по внедрению CRM и новой системы лояльности, продолжить расширение партнерской сети и развитие онлайн-сервисов для участников программы.

Участники программы могут перейти с Базового на Серебряный или Золотой уровень, получая все больше возможностей в рамках программы. В 2014 году пассажирам был представлен новый — Платиновый уровень, дающий дополнительные привилегии участникам программы, включая услуги персонального ассистента, консьерж-сервис, приглашения на светские мероприятия.

В 2014 году была проведена смена стиля программы «Аэрофлот Бонус», включая обновление дизайна карт, всех коммуникационных материалов, раздела сайта и личного кабинета. Действие программы было распространено на рейсы авиакомпаний «Аврора» и «Россия». Была проведена акция по стимулированию прямых продаж на сайте

КОЛИЧЕСТВО УЧАСТНИКОВ ПРОГРАММЫ «АЭРОФЛОТ БОНУС», ТЫС. ЧЕЛОВЕК



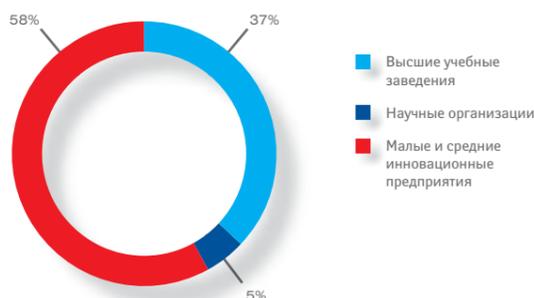
3.11 ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ И ИННОВАЦИИ

Группа «Аэрофлот» как лидер отрасли реализует масштабную программу внедрения передовых информационных технологий и инновационного развития в целях дальнейшего укрепления конкурентных позиций на глобальном рынке авиаперевозок.

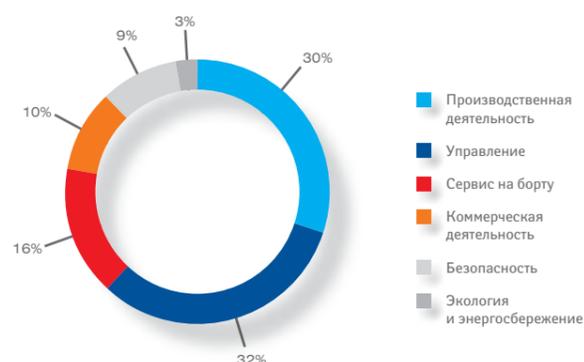
Расширение использования новейших технологий и проведение исследований и разработок направлены на поддержание на высоком уровне и дальнейшее улучшение показателей безопасности, пунктуальности, качества обслуживания пассажиров, а также на оптимизацию бизнес-процессов в Аэрофлоте и во всех дочерних авиакомпаниях Группы.

Аэрофлот делает ставку на внедрение инновационных ИТ-решений во все сферы деятельности. Новейшим технологиям отведено приоритетное значение в планах развития сервиса авиакомпании на 2015 год. Существенное внимание уделяется расширению использования онлайн-инструментов, включая развитие сайта и электронных приложений, оборудование воздушных судов системой доступа в Интернет.

СТРУКТУРА РАСХОДОВ НА ИССЛЕДОВАНИЯ И РАЗРАБОТКИ ПО ИСПОЛНИТЕЛЯМ, %



СТРУКТУРА РАСХОДОВ НА ИССЛЕДОВАНИЯ И РАЗРАБОТКИ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, %



30

ВОЗДУШНЫХ СУДОВ АЭРОФЛОТА ПРЕДОСТАВЛЯЮТ ДОСТУП В ИНТЕРНЕТ НА БОРТУ

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Единое платежное решение

В 2014 году продолжился рост числа билетов, оплаченных через Единое платежное решение ОАО «Аэрофлот» на веб-сайте Компании, через мобильные приложения и платежных агентов.

Платформа электронной коммерции

В 2014 году был запущен проект создания Платформы электронной коммерции, направленный на разработку и внедрение системы управления процессами дистрибуции пакетов туристических услуг. В 2014 году были реализованы инициативы по бронированию отелей.

Внедрение платформы будет способствовать росту продаж перевозок и дополнительных услуг колл-центром, представительствами и офисами собственных продаж, а также позволит:

- формировать новый пакетный онлайн-продукт, процедуры онлайн-бронирования и продажи перевозок авиакомпании и дополнительных услуг для розничных, корпоративных, групповых клиентов и онлайн-агентов;
- подключить поставщиков дополнительных услуг для улучшения пакетного предложения клиентам в каждой ценовой категории;
- осуществить дальнейшее развитие проекта возмещения стоимости онлайн (online redemption), расширить объем предложений для участников программы «Аэрофлот бонус».

Дистанционные каналы для пассажиров — официальный сайт, мобильные приложения, контакт-центр

В 2014 году Аэрофлот работал над повышением качества обслуживания пассажиров, развитием продаж через сайт, мобильные приложения, контакт-центр.

В мае 2014 года Аэрофлот запустил обновленную версию официального сайта www.aeroflot.ru. Были внесены значительные улучшения в дизайн и навигацию сайта. Новая версия отличается простотой и лаконичностью, что облегчает поиск необходимой информации: процесс бронирования стал более удобным для пассажиров. Также компания перевела систему интернет-бронирования SabreSonic Web на новую версию.

После значительного обновления «Личный кабинет» участника «Аэрофлот Бонус» собрал в одном месте всю необходимую информацию и сервисы, позволяющие просматривать бронирования или отправлять информацию для начисления миль за совершенный полет. В 2015 году планируется продолжить развитие программы «Аэрофлот Бонус», обеспечив автоматизацию подключения новых сервисов, процесса выпуска карт и повышения качества обслуживания.

В 2014 году Аэрофлот запустил собственный сервис бронирования отелей на сайте, что позволяет облегчить пассажирам планирование путешествия. Посетители сайта могут забронировать проживание более чем в 500 000 отелей по всему миру.

В отчетном периоде были запущены версия мобильного приложения Аэрофлота для iPad и обновленная версия приложения для iPhone, дающие дополнительные удобства участникам программы «Аэрофлот Бонус». Впервые в приложении обеспечена поддержка технологии TouchID (авторизация через сканер отпечатка пальца) для безопасного доступа к счету «Аэрофлот Бонус».

В приложении для iPad полностью обновлены разделы «Купить билет», «Информация о рейсах» и «Контакты», которые также получили новые функции: отображение вводимых параметров и результатов поиска на одном экране и использование дополнительных фильтров, позволяющих работать в приложении без лишних переходов. Разделы «Спецпредложения» и «Калькулятор



милей» получили собственный интерфейс поиска и новое визуальное оформление, а информационные страницы, содержащие важную информацию о правилах провоза багажа, перевозке животных, классах обслуживания и других вопросах, стали доступны даже при отсутствии связи с Интернетом.

В 2015 году пользователям мобильного сайта и приложений Аэрофлота будут предоставлены дополнительные возможности при оформлении перевозки, включая выбор сложного маршрута перевозки с несколькими пунктами назначения. Сервис будет доступен на мобильном сайте и в мобильных приложениях на платформах iOS, Android, Windows Phone, iPad.

В 2015 году планируется внедрить решение для оплаты билетов через колл-центр (IVR) картами, эмитированными банками, поддерживающими технологию 3D Secure/SecureCode, что повысит удобство использования услуг колл-центра на рынках, где процедура 3D является обязательной.

Использование планшетов бортпроводниками

Аэрофлот стал первой авиакомпанией в России и СНГ, принявшей решение экипировать бортпроводников воздушных судов специальными планшетами CrewTablet на основе электронных устройств iPad Mini™. На планшетах

установлены специализированные приложения, созданные в компании SITA, позволяющие повысить качество обслуживания пассажиров на борту.

С помощью планшета бортпроводник сможет за считанные секунды уточнить имя пассажира, его специальные запросы и все необходимые сведения о нем. Кроме того, использование устройств CrewTablet позволит перейти на цифровой документооборот и отказаться от бумажных отчетов и инструкций.

Управление трансферными потоками пассажиров

В отчетном периоде была запущена система Netline HUB компании Lufthansa Systems, предназначенная для мониторинга и управления трансферными потоками пассажиров в базовом аэропорту.

Интернет на борту

В рамках реализации проекта «Интернет на борту» в отчетном периоде на шести Boeing 777 и пяти Airbus A330 было установлено оборудование, обеспечивающее доступ в сеть Интернет. Таким образом, по состоянию на конец года сервис предоставления доступа в Интернет на борту активирован в общей сложности на 30 воздушных судах парка авиакомпании «Аэрофлот».

в сотрудничестве с высшими учебными заведениями, научными организациями, предприятиями малого и среднего бизнеса.

В 2014 году Аэрофлот принимал активное участие в мероприятиях, посвященных инновационной деятельности, включая форум «Открытые инновации», выставку «ВУЗ-ПРОМЭКСПО-2014. Отечественная наука — основа индустриализации» и конгресс «Инновационная практика: наука плюс бизнес», проходившем в МГУ имени М. В. Ломоносова.

ИННОВАЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ

Одним из значимых проектов Компании в области инноваций в 2014 году стала реализация опытно-конструкторского проекта по созданию и внедрению опытного образца «Подсистемы «КАСУД — сторонние организации». Подсистема представляет собой решение по автоматизации процессов проверки сторонних организаций. Ее внедрение позволило сократить сроки проведения проверок действующих и потенциальных партнеров ОАО «Аэрофлот», избежать дублирования функций, усилить контроль текущей деятельности важнейших партнеров, что способствует укреплению конкурентных преимуществ компании.

НИОКР

Программа инновационного развития Группы «Аэрофлот» включает план исследований и разработок, которые ведутся как собственными силами, так и с привлечением внешних партнеров. Среди программ, реализованных в 2014 году, можно отметить «Создание и испытание кольцевой схемы автоматического включения резерва электроснабжения объектов». Разработка полезной модели позволила повысить надежность энергоснабжения с минимальными капитальными вложениями.

Также в 2014 году были завершены программы «Исследование применения технологий комбинированной реальности для тренинга и тестирования авиадиспетчеров старта, руления и посадки», «Исследование применения технологий комбинированной реальности для тренинга

В 2014 году Аэрофлот получил разрешение Росавиации на использование процедурного тренажера FPT B777-200ER/300ER, предназначенного для изучения и освоения летным составом систем и процедур эксплуатации самолета Boeing 777. Обучение на тренажере позволит пилотам воздушных судов этого типа отрабатывать все режимы полета самолета, что значительно повысит качество подготовки летных экипажей авиакомпании.

и тестирования персонала службы спецтранспорта аэропорта», направленные на повышение качества и эффективности обучения сотрудников компании.

В целях повышения уровня экологической безопасности предполетного обслуживания воздушных судов, в 2014 году была реализована программа «Разработка предложений по составу, характеристикам и размещению технологического комплекса утилизации отработанных противообледенительных жидкостей», наряду с разработками в области организации раздельного сбора твердых бытовых отходов. Внедрение новых подходов к утилизации противообледенительной жидкости и бытовых отходов призвано способствовать экономии ресурсов и снижению негативного воздействия на окружающую среду.

ИННОВАЦИИ И ИССЛЕДОВАНИЯ

В 2014 году Группа «Аэрофлот» продолжила реализацию Программы инновационного развития, предусматривающей осуществление ряда проектов в области исследований и разработок Аэрофлотом и дочерними авиакомпаниями Группы.

Бюджет инновационной деятельности ОАО «Аэрофлот» в полном объеме формируется из собственных средств. В 2014 году на исследования и разработки было направлено 0,3% от выручки Компании (по российским стандартам бухгалтерского учета). Проекты реализуются

ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ КИНОЛОГИЧЕСКОЙ СЛУЖБЫ

В отчетном периоде авиакомпания продолжила научные исследования в области использования кинологических методов при обеспечении авиационной безопасности. В отчетном периоде стартовала опытно-конструкторская работа на тему «Разработка опытного образца программно-аппаратного комплекса по регистрации и интегральному анализу физиологических показателей служебной собаки для объективизации поисковых работ», а также было получено решение о выдаче патента на изобретение «Способ обнаружения взрывчатых и других целевых веществ».

В 2014 году ОАО «Аэрофлот» и Федеральная таможенная служба России (ФТС) подписали соглашение о сотрудничестве в области развития служебной кинологии, предусматривающее разработку учебных программ для подготовки в международном учебном центре ФТС кинологов авиакомпании и таможенников по ольфакторным методам обследования объектов, а также внедрение новых технологий поиска целевых веществ.

3.12 ЗАКУПОЧНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ



Закупочная деятельность в ОАО «Аэрофлот» проводится в соответствии с Федеральным законом от 18.07.2011 № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц», Положением о закупках товаров, работ, услуг ОАО «Аэрофлот», а также иными нормативно-правовыми актами, утверждаемыми Правительством Российской Федерации и регулирующими вопросы закупочной деятельности.

Ключевым приоритетом ОАО «Аэрофлот» в области закупок является обеспечение прозрачности торгов, недопущение дискриминации, необоснованных ограничений и расширение количества участников закупок для достижения максимального экономического эффекта и сокращения издержек.

В Компании широко применяются современные конкурентные способы закупки товаров, работ, услуг, включая

электронную форму проведения. В 2014 году доля проведенных конкурентных процедур закупки в электронной форме составила 96,1% от общего объема конкурентных процедур в количественном выражении. Доля закупок с использованием электронных процедур в денежном выражении составила 44,15% от общего объема закупок, что превышает аналогичный показатель 2013 года на 3,66% и соответствует требованиям Росимущества (указание № ГН-13/1206 от 21.01.2011).

В среднем на одну процедуру было подано 3,92 заявки, на 11,6% больше, чем годом ранее, что свидетельствует о полной прозрачности и конкурентности проводимых закупочных процедур, а также о повышении заинтересованности потенциальных участников к закупочным процедурам, проводимым ОАО «Аэрофлот».

ЗАКУПКИ АВИАТОПЛИВА

Применение открытых конкурентных процедур и формульное ценообразование позволяют оптимизировать затраты на закупку топлива, которые традиционно являются одной из основных статей расходов авиакомпании. Механизмы формульного ценообразования на авиатопливо определяются в ходе проведения конкурентных процедур. Доля топлива, закупаемого в течение 2014 года по формульному ценообразованию, на территории России составила 80%, в зарубежных аэропортах — 96%. Исключение в России составили аэропорты, где обеспечение авиатопливом монополизировано и заправка осуществляется по зарегистрированным тарифам (ЦРТ).

Во исполнение поручения заместителя Председателя Правительства РФ согласно п.3 протокола совещания от 21.11.2011 №ИС-П9-25пр и в целях предотвращения необоснованного роста цен на авиатопливо и образования его искусственного дефицита, закупка авиатоплива в ОАО «Аэрофлот» ориентирована на прямое сотрудничество с вертикально-интегрированными нефтяными компаниями, такими как ОАО «Роснефть», ОАО «Газпром»,

ОАО «Лукойл» по договорам с соответствующими дочерними организациями, специализирующимися на реализации авиатоплива: ООО «РН-Аэро», ЗАО «Газпромнефть-Аэро», ООО «Газпромнефть-Аэро Шереметьево», ООО «Лукойл-Аэро» и другие.

Кроме того, руководствуясь Постановлением Правительства РФ от 05.06.2007 №350 «Об организации мероприятий по закупке и поставке нефти и нефтепродуктов через товарные биржи», ОАО «Аэрофлот» не менее 15% годового объема авиатоплива приобретает на ЗАО «Санкт-Петербургская товарно-сырьевая биржа».

Вопросы оптимизации закупок авиатоплива в Компании находятся в ведении департамента управления закупочной деятельностью и конкурсной комиссии и оцениваются действующим Топливным комитетом. Для минимизации затрат при закупках авиатоплива в Группе «Аэрофлот» ведутся консолидированные конкурентные процедуры, проводимые ОАО «Аэрофлот» для нужд дочерних компаний.

ЗАКУПКИ У СУБЪЕКТОВ МАЛОГО И СРЕДНЕГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА

Закупочная деятельность в ОАО «Аэрофлот» проводится с широким привлечением субъектов малого и среднего предпринимательства. Доля закупок у субъектов малого и среднего бизнеса в 2014 году составила более 20%. В дальнейшем Компания намерена продолжать оказывать поддержку субъектам малого и среднего предпринимательства путем упрощения их доступа к закупкам с учетом особенностей участия таких организаций, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации № 1352 от 11.12.2014 «Об особенностях участия субъектов

малого и среднего предпринимательства в закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» и специфики Гражданской авиации. В ОАО «Аэрофлот» разрабатываются и будут приняты в установленные сроки Программа партнерства с субъектами малого и среднего предпринимательства, а также Перечень товаров, работ, услуг, закупаемый у субъектов малого и среднего предпринимательства.

СОВЕЩАТЕЛЬНЫЙ ОРГАН, ОТВЕЧАЮЩИЙ ЗА ОБЩЕСТВЕННЫЙ АУДИТ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОВОДИМЫХ ЗАКУПОК

В целях повышения прозрачности закупочной деятельности в Компании образован Советский орган, отвечающий за общественный аудит эффективности проводимых закупок. В состав Советского органа вошли представители общественных организаций, отраслевой и академической науки, специалисты, широко известные в сфере закупочной деятельности. Советский орган вырабатывает предложения, направленные на повышение эффективности закупочной деятельности, в том числе

использование передовых технологических решений при закупках, обеспечение их публичности, развитие добросовестной конкуренции, а также расширение доступа субъектов малого и среднего предпринимательства. Информация о деятельности Советского органа публикуется в открытом доступе на официальном сайте Аэрофлота.



МЫ ОТВЕЧАЕМ ЗА КАЖДОГО,

КОМУ С НАМИ ПО ПУТИ И, ОСОЗНАВАЯ СВОЮ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
ПЕРЕД ОБЩЕСТВОМ, АКТИВНО УЧАСТВУЕМ В СОЦИАЛЬНО
ЗНАЧИМЫХ И БЛАГОТВОРИТЕЛЬНЫХ ПРОЕКТАХ

4.1 КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА

Группа «Аэрофлот» играет важную роль в жизни общества, содействуя повышению мобильности населения и транспортной доступности российских регионов. ОАО «Аэрофлот» и его дочерние предприятия успешно работают на благо широкого круга заинтересованных сторон, включая, прежде всего, своих пассажиров и сотрудников.

Аэрофлот находится в тесном контакте с широкой общественностью. В 2014 году был создан Общественный совет Аэрофлота — консультационно-совещательный орган с участием известных публичных лиц, помогающий Компании формулировать позицию по ключевым вопросам с максимальным учетом интересов и запросов общества. В Совет приглашены выдающиеся деятели культуры, образования, здравоохранения, спорта, а также представители СМИ, бизнеса, общественных организаций и профессиональных объединений. В течение года были проведены заседания Общественного совета, посвященные темам ценообразования в авиаперевозках и дефициту летных кадров в отрасли.

ОАО «Аэрофлот» соблюдает все требования законодательства в области работы с персоналом, охраны труда и окружающей среды и стремится к соответствию передовым мировым стандартам корпоративной социальной ответственности. В сентябре 2014 года Аэрофлот занял второе место по уровню социальной ответственности в рейтинге Агентства политических и экономических коммуникаций.

18 981

СПИСОЧНАЯ ЧИСЛЕННОСТЬ ПЕРСОНАЛА ОАО «АЭРОФЛОТ»

32 439

СПИСОЧНАЯ ЧИСЛЕННОСТЬ ПЕРСОНАЛА ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»

КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА

Кадровая политика ОАО «Аэрофлот» направлена на укрепление позиций авиакомпании на российском и международном рынках авиаперевозок, завоевание доверия пассажиров и клиентов, обеспечение профессионального роста и личного развития всех сотрудников. В Компании в постоянном режиме ведется работа по привлечению и удержанию высококвалифицированных сотрудников, обучению, повышению эффективности труда, формированию резерва кадров с учетом стратегических задач Компании. Особое внимание уделяется повышению лояльности сотрудников и созданию благоприятной атмосферы в коллективе. Аэрофлот стремится быть привлекательным работодателем и задавать стандарты отрасли в области работы с персоналом.

Аэрофлот является ведущим работодателем в отрасли. По состоянию на 31 декабря 2014 года списочная численность персонала ОАО «Аэрофлот» увеличилась на 6,1% до 18 981 человек, что связано с увеличением объема перевозок и расширением парка воздушных судов. Наиболее значительно выросла численность бортпроводников и работников аэропортовых служб — на 8,4% и 6,4% соответственно. Средний возраст работников авиакомпании в 2014 году продолжил снижаться и составил 38,6 лет (в 2013 году — 38,8 лет). Показатель текучести кадров снизился с 8,5% до 7,7%.

Аэрофлот предпринимает серьезные шаги по снятию дефицита летных кадров в отрасли. После снятия запрета на работу иностранных граждан в составе российских летных экипажей Компания объявила набор высококлассных пилотов из зарубежных стран. В Компанию были приняты первые иностранные пилоты. В то же время, Аэрофлот работает над привлечением перспективных российских специалистов.

Сотрудники департамента управления персоналом Аэрофлота тесно взаимодействуют с кадровыми подразделениями дочерних авиакомпаний по широкому ряду направлений, включая согласование организационно-штатных структур, внедрение единой организационной структуры по аналогии с кадровой службой ОАО «Аэрофлот» в дочерних предприятиях.

Общая списочная численность персонала компаний Группы «Аэрофлот» по состоянию на 31 декабря 2014 года составила 32 439 человек, увеличившись на 6,5% по сравнению с показателем на 31 декабря 2013 года.

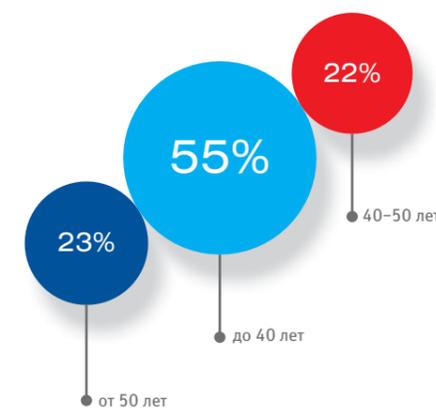
СПИСОЧНАЯ ЧИСЛЕННОСТЬ РАБОТНИКОВ ОАО «АЭРОФЛОТ» ПО ВИДАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Работники по видам деятельности	На 31.12.2014	На 31.12.2013	Изменение
Летный состав	2 003	1 935	3,5%
Бортпроводники	5 669	5 229	8,4%
Персонал технического обслуживания и ремонта	2 239	2 166	3,4%
Продажа билетов, услуг и реклама	1 500	1 418	5,8%
Аэропортовые службы (обслуживание в порту)	4 275	4 019	6,4%
Прочий персонал	3 295	3 124	5,5%
ИТОГО	18 981	17 891	6,1%

СТРУКТУРА ПЕРСОНАЛА ОАО «АЭРОФЛОТ» ПО ДОЛЖНОСТНЫМ КАТЕГОРИЯМ



СТРУКТУРА ПЕРСОНАЛА ОАО «АЭРОФЛОТ» ПО ВОЗРАСТНОМУ СОСТАВУ



ОБУЧЕНИЕ ПЕРСОНАЛА

Подготовка и повышение квалификации работников — одно из приоритетных направлений стратегии Аэрофлота, сфера применения уникальных технологий и крупных капиталовложений.

В 2012–2014 гг. было организовано обучение почти 78 тыс. слушателей как в Компании, так и в сторонних учреждениях. В 2014 году обучение прошли свыше 26 тыс. слушателей.

Обучение на базе Департамента подготовки авиационного персонала

В 2014 году Департамент подготовки авиационного персонала перевыполнил плановые показатели: обучение прошли около 8 тыс. слушателей, на 55% больше, чем годом ранее. Департамент организует программы переподготовки на новые типы воздушных судов, подготовки на авиационных тренажерах, а также программы обучения организации пассажирских и грузовых авиаперевозок, бронированию в автоматизированной системе SABRE. Реализуются программы для летного состава, инженерно-технического персонала, наземных специалистов. В частности, в 2014 году 169 пилотов прошли переподготовку на различные типы воздушных судов.

ОАО «Аэрофлот» обладает лучшей в России и СНГ и одной из лучших в Европе учебно-тренажерной базой для подготовки членов летных и кабинных экипажей. На базе Аэрофлота проходят обучение не только собственные сотрудники, но и представители других авиакомпаний. Все тренажеры сертифицированы уполномоченными российскими (Росавиация) и европейскими (EASA) органами гражданской авиации.

В 2014 году была произведена установка и ввод в эксплуатацию тренажера дверей DT Boeing 737NG, специализированного тренажера FPT Boeing 777-200ER/300ER и тренажера SET A320. Также в отчетном периоде сертификацию европейской комиссией EASA прошли полнопилотажные тренажеры FFS A320 (сер. 5000), FFS A320 (сер. 7000) и FFS A330-200.

В 2014 году Департамент получил право на проведение обучения еще по 28 программам подготовки инженерно-технического персонала и специалистов наземных служб, а также ввел новые формы дистанционного обучения персонала линейных станций ОАО «Аэрофлот», включая проведение

онлайн-курсов повышения квалификации. Для обучения инженерно-технического персонала используются современные компьютерные тренажерные классы (Maintenance Training Devices) по самолетам Airbus A320 и A330.

В 2015–2017 гг. на базе Аэрофлота планируется создать учебный центр по подготовке членов летных и кабинных экипажей для воздушных судов MC-21 в рамках соглашения с ОАО «Корпорация «Иркут».

Обучение в НОЧУ СПО «Авиационная школа Аэрофлота»

В дочерней компании Негосударственном образовательном частном учреждении среднего специального образования «Авиационная школа Аэрофлота» в 2014 году прошли обучение свыше 14 тыс. слушателей. Основными направлениями переподготовки и повышения квалификации сотрудников учреждения в отчетном периоде стали наземное обслуживание воздушных судов на перроне, обучение бортпроводников на воздушных судах российского и иностранного производства, авиационная безопасность, правила перевозки опасных грузов, иностранные языки.

Обучение в сторонних организациях

В 2014 году в сторонних образовательных учреждениях и учебных центрах прошли обучение более 4 тыс. слушателей. Обучение проводилось прежде всего по программам обязательной подготовки производственного персонала, подготовки общей направленности. В рамках реализации программы обеспечения авиакомпании «Аэрофлот» пилотами в 2014 году было отобрано 50 кандидатов для целевого обучения в Ульяновском высшем авиационном училище гражданской авиации (университет) и Санкт-Петербургском государственном университете гражданской авиации.

Аэрофлот проводит тщательный отбор партнеров среди учебных заведений, совершенствуя методы творческого сотрудничества с ними на взаимовыгодной основе. В компании организуется производственная практика студентов с возможностью дальнейшего трудоустройства. В 2014 году Аэрофлот учредил именную стипендию для студентов и курсантов учебных заведений гражданской авиации.

СОЦИАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА ПЕРСОНАЛА

Аэрофлот реализует социально ответственную политику в отношении своих сотрудников, обеспечивая достойную заработную плату и весомый социальный пакет. Действующие социальные программы направлены на создание благоприятных условий для развития профессионализма, укрепления конкурентных качеств, повышения лояльности сотрудников.

В 2014 году в Компании была проведена конференция работников, по итогам которой был создан единый представительный орган работников из числа профсоюзных организаций. Совместным решением представителей работодателя и сотрудников действие Коллективного договора ОАО «Аэрофлот» было продлено до 1 декабря 2017 года. При этом были сохранены все льготы и привилегии, уникальные для авиатранспортной отрасли. На реализацию программ, предусмотренных социальным пакетом, Аэрофлот ежегодно направляет более 3 млрд рублей.

В число основных социальных программ Аэрофлота входят:

- санаторно-курортное лечение работников и членов их семей;
- негосударственное пенсионное обеспечение;
- предоставление служебного автотранспорта и автостоянок;
- предоставление абонементов для занятий в фитнес-клубах;
- жилищная программа для летного состава;

- предоставление служебного жилья ключевым специалистам;
- предоставление материальной помощи действующим и бывшим работникам;
- возмещение работникам затрат на содержание детей в детских дошкольных учреждениях.

В Компании на регулярной основе реализуются спортивные и праздничные мероприятия. В 2014 году спортивные команды Аэрофлота успешно выступили в волейбольном турнире, приуроченном к 69-летию Победы в Великой Отечественной войне, в международном турнире по футболу среди команд авиакомпаний, в международном хоккейном турнире среди авиакомпаний и аэропортов мира Nation Cup Prague в Чехии. В июле 2014 года альпинисты авиакомпании приняли участие в переходе через швейцарские Альпы. В апреле ко Дню Аэрофлота в Гостином дворе была организована традиционная церемония вручения корпоративной премии «Взлетная полоса».

Компания реализует программы нематериальной мотивации, направленные на поощрение наиболее успешных сотрудников. В частности, в 2014 году 50 сотрудников Компании были награждены государственными наградами Российской Федерации, Почетной грамотой Президента Российской Федерации, ведомственными наградами Министерства транспорта России и других ведомств. Корпоративными поощрениями были отмечены более 1500 человек.

ПРОЕКТ «СОЧИ-2014»

Волонтеры Аэрофлота приняли непосредственное участие в проведении XXII зимних Олимпийских игр в Сочи. В эстафетах Олимпийского и Паралимпийского огня приняли участие более 40 факелоносцев Аэрофлота. Компании

провела мотивационную программу, в рамках которой лучшие работники получили билеты на церемонии открытия и закрытия Олимпийских игр, а также на спортивные соревнования.

ОХРАНА ТРУДА

Транспортная отрасль имеет наибольший удельный вес рабочих мест с вредными и опасными условиями труда наряду с добычей полезных ископаемых и обрабатывающими производствами, что обуславливает большую важность вопросов охраны труда. Аэрофлот имеет Сертификат соответствия организации работ по охране труда установленным государственным нормативным требованиям № 001 сроком действия до 21 сентября 2016 года. Начиная с 2009 года в Компании проводится ежегодный инспекционный контроль за сертифицированными работниками по охране труда.

В соответствии с Федеральным законом № 426-ФЗ «О специальной оценке условий труда» от 1 января 2014 года, в ОАО «Аэрофлот» в 2014 году была проведена специальная оценка условий труда на 4 415 рабочих местах.

В 2014 году велась системная работа по обеспечению безопасности и охраны труда. Приоритетное внимание было уделено таким направлениям, как обучение и инструктаж по вопросам охраны труда, контроль условий и состояния охраны труда, предотвращение случаев травматизма, профилактика профессиональных заболеваний.

4.2 БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОСТЬ И СОЦИАЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ



Группа «Аэрофлот» как лидер отрасли стремится принимать активное участие в жизни общества, уделяя особое внимание людям, нуждающимся в поддержке. Группа реализует широкий спектр благотворительных и социальных

программ во всех регионах присутствия. Поддержка спорта, в том числе глобальных мероприятий, повышающих престиж России — неотъемлемая часть политики Аэрофлота как национального перевозчика.

ПОМОЩЬ ДЕТЯМ

Проект «Мили милосердия»

В 2014 году акция «Мили милосердия», инициированная Аэрофлотом как одна из форм помощи тяжело больным детям, отметила свое шестилетие. Участники программы «Аэрофлот Бонус» могут пожертвовать часть бонусных миль благотворительным фондам — партнерам акции, включая фонды «Подари жизнь», «Международный Благотворительный Фонд Владимира Спивакова», «Российский фонд помощи ИД «Коммерсантъ», фонд «Линия жизни». Эти мили превращаются в авиабилеты для детей, страдающих тяжелыми заболеваниями и нуждающихся в лечении в других городах и странах.

Акция «У сердца два крыла»

В 2014 году Аэрофлот продолжил реализацию уникальной всероссийской благотворительной акции «У сердца два крыла», которая рассчитана на детей, живущих в удаленных от столицы регионах и страдающих тяжелыми, редкими или сложно диагностируемыми заболеваниями. Все расходы по транспортировке врачей и детей с сопровождающими их взрослыми взял на себя Аэрофлот. В 2014 году в рамках акции были реализованы поездки бригад врачей в Улан-Удэ, Архангельск, Северодвинск, Магадан, Хабаровск, Симферополь, Барнаул. Специально для маленьких жителей этих городов Компания совместно с партнером акции ФГБУ «Научный центр здоровья детей» РАНН организовала выездные открытые приемы врачей. В рамках акции помощь получили более 700 детей с редкими заболеваниями из разных регионов России.

Акция «Поезд надежды»

В 2014 году Аэрофлот в девятый раз принял участие во всероссийской благотворительной акции «Поезд надежды», проводимой «Радио России» в рамках социального проекта «Детский вопрос». Проект направлен на привлечение внимания общественности, представителей бизнеса, органов исполнительной и законодательной власти к проблеме сиротства, оказание помощи детям, не имеющим родителей, организацию встреч с потенциальными усыновителями. В частности, были организованы акции в Симферополе и Севастополе. Восемь семей из разных уголков России, планирующих усыновить или взять под опеку ребенка, стали участниками крымского рейса «Поезда надежды».

Оказание помощи детским домам

В 2014 году компании Группы «Аэрофлот» продолжили оказывать поддержку детским домам в регионах России, включая НОУ «Школа-интернат им. Преподобного Сергия» в Сергиево-Посадском районе и Покровский детский дом во Владимирской области. В детские дома были переданы развивающие игры и канцелярские товары, новогодние подарки. Для детей была также организована экскурсия на производственные объекты компании, проведена интерактивная программа, имитирующая полет в самолете. Также Аэрофлот продолжил традиционные выездные благотворительные акции с участием волонтеров.

ПОДДЕРЖКА ВЕТЕРАНОВ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Акция «По местам боевой славы»

В 2014 году Аэрофлот провел традиционную ежегодную акцию «По местам боевой славы», направленную на поддержку ветеранов Великой Отечественной войны. В рамках этой программы им предоставляется возможность совершить бесплатные полеты в Европу и отдаленные российские города. В течение года Аэрофлот провел ряд праздничных мероприятий для ветеранов Великой Отечественной войны. Также Компания продолжает оказывать материальную помощь ветеранам.

Участие в программах социальных перевозок

В 2014 году Аэрофлот продолжил участие в программе субсидируемых перевозок населения отдаленных регионов России. Авиабилеты по льготным тарифам продавались на рейсы из Москвы в города Дальнего Востока: Владивосток, Хабаровск, Петропавловск-Камчатский, Южно-Сахалинск, Якутск, Читу и Благовещенск, а также между городами Дальнего Востока и европейской части России с пересадкой в Москве.

ПОДДЕРЖКА РОССИЙСКОГО СПОРТА

Поддержка спорта является одним из приоритетных направлений корпоративной социальной ответственности Группы «Аэрофлот». Комплексная программа Группы по поддержке спортивных мероприятий и команд включает спонсорство основных спортивных событий как национального, так и мирового масштаба.

Генеральный партнер XXII зимних Олимпийских игр и XI Паралимпийских игр 2014 года в Сочи

Аэрофлот стал генеральным партнером XXII зимних Олимпийских игр и XI Паралимпийских игр 2014 года в Сочи, обеспечив эффективное и удобное авиасообщение со столицей Олимпиады и Паралимпиады.

Одной из главных задач было сделать посещение Олимпиады доступным для россиян. Аэрофлот организовал акцию «Олимпиада на пятерку», которая позволила болельщикам приобрести авиабилеты на знаменательное событие по сниженным ценам. Так, перелет экономическим классом по маршруту Москва — Сочи — Москва стоил 5 000 рублей с учетом всех налогов и сборов.

В дни проведения Олимпиады был установлен надежный воздушный мост, который соединил Сочи с Москвой и Франкфуртом. Компания повысила интенсивность сообщения с Сочи и увеличила число собственных рейсов на этом направлении до 63 в неделю, в пиковые дни выполняя до 12 рейсов в день. Также были открыты прямые рейсы из Франкфурта-на-Майне в Сочи. На линии Москва — Сочи использовались самолеты большей вместимости, в том числе Boeing-777-300ER. В общей сложности в период с 20 января по 18 марта 2014 года Аэрофлот выполнил 500 парных рейсов на линии Москва — Сочи — Москва и перевез 133 887 пассажиров. По маршруту Франкфурт — Сочи — Франкфурт было выполнено 20 парных рейсов, перевезено 2 915 пассажиров. Пассажирам на период проведения игр предлагалось специально разработанное бортовое меню.

Регулярными и дополнительными рейсами Аэрофлота в Сочи было доставлено более 790 членов российской сборной и официальной делегации РФ, 167 членов паралимпийской спортивной делегации, а также объемный и сложный в транспортировке спецбагаж.



Спортсменам-медалистам в знак признательности были вручены карты программы «Аэрофлот Бонус» Золотого уровня.

В рамках подготовки к Олимпиаде Аэрофлот реализовал ряд проектов, среди которых — обеспечение регулярного сообщения с аэродромами Сочи и Геленджик практически в любых погодных условиях. В период проведения Игр в Сочи авиакомпания выделила отдельный телефонный номер в колл-центре компании, а также увеличила количество линий связи.

В результате совместной акции, проведенной Олимпийским комитетом России, Аэрофлотом и компанией Visa, было собрано 10 млн рублей в поддержку российских олимпийцев. Средства были направлены на создание Научно-методического центра олимпийской подготовки, который занимается экспериментальным обоснованием инновационных технологий в спорте высших достижений и разработкой научно-методических рекомендаций для спортивной подготовки сборных команд России.

Официальный партнер и официальный авиаперевозчик сборной команды России по футболу

С 2012 года Аэрофлот является официальным партнером и официальным авиаперевозчиком сборной команды России по футболу. В 2014 году Аэрофлот доставил сборную России на чемпионат мира по футболу, выполнив чартерный рейс на широкофюзеляжном воздушном судне Airbus A330 из Москвы в Сан-Паулу (Бразилия).

ПОДДЕРЖКА ПРОЕКТОВ В СФЕРЕ КУЛЬТУРЫ

В 2014 году ОАО «Аэрофлот» оказало поддержку ОАО «РОСКИНО» в проведении международных культурных мероприятий, направленных на продвижение российского кино, организованных в рамках крупнейших международных кинофестивалей.

Официальный спонсор и официальный авиаперевозчик профессионального футбольного клуба ЦСКА

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

Официальный перевозчик профессионального баскетбольного клуба ЦСКА

В 2014 году Аэрофлот стал официальным перевозчиком профессионального баскетбольного клуба ЦСКА. В качестве официального перевозчика Аэрофлот будет предоставлять услуги по квалифицированной организации и стратегическому консультированию в том, что касается транспортировки команды и представителей клуба. В рамках сотрудничества спортивный клуб оказывает рекламные услуги Аэрофлоту и способствует продвижению бренда авиакомпании на российском и зарубежном рынках.

Спонсор Всероссийской федерации волейбола

С 2012 года Аэрофлот является официальным спонсором Всероссийской федерации волейбола.

В рамках сотрудничества с АНО «Дирекция международных программ» при поддержке ОАО «Аэрофлот» успешно организовано и проведено более 70 межгосударственных авторских проектов и программ, направленных на сохранение культурных ценностей России, развитие межкультурного диалога и укрепление международного авторитета России в области гуманитарного сотрудничества.

4.3 ЭКОЛОГИЯ

Экологическая политика ОАО «Аэрофлот» направлена на обеспечение устойчивого развития Компании и поддержание экологического равновесия. Компания как лидер отрасли соблюдает все обязательные требования и стремится соответствовать самым строгим международным стандартам в области экологии.

В 2014 году в Аэрофлоте был завершен проект по внедрению системы экологического менеджмента, а также был пройден сертификационный аудит на соответствие системы менеджмента качества и системы экологического менеджмента требованиям международных стандартов ISO 9001:2008 и ISO 14001:2004 соответственно. Таким образом, Аэрофлот стал первой и пока единственной в России авиакомпанией, имеющей сертифицированную интегрированную систему менеджмента. Также в Аэрофлоте были разработаны показатели отчетности экологической ответственности.

Ключевым направлением работы в области экологии является повышение топливной эффективности воздушных судов, чему способствует модернизация парка. Кроме того, в число приоритетов входят:

- сокращение энергоемкости операционной деятельности путем внедрения ресурсосберегающих процессов и технологий;
- оптимизация маршрутов и применение новых техник пилотирования для снижения шума и выбросов загрязняющих веществ;
- управление отходами с целью минимизации их воздействия на окружающую среду с акцентом на вторичную переработку сырья;
- использование показателей экологической эффективности деятельности в качестве одного из критериев при выборе поставщиков и подрядчиков;
- мотивация сотрудников к бережному расходованию всех видов ресурсов.

11 438

ТОНН СОСТАВИЛА
 ЭКОНОМИЯ ТОПЛИВА
 В 2014 ГОДУ

ТОПЛИВНАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ

Аэрофлот реализует комплекс мероприятий по энергосбережению, который позволит снизить удельный расход авиатоплива на 43,6% до 2020 года относительно уровня 2007 года. В отчетном периоде экономия топлива составила 11,4 тыс. тонн, что в денежном эквиваленте соответствует 9,5 млн долларов США. Повышению топливной

эффективности способствует, прежде всего, обновление и модернизация парка, использование современных эффективных судов. Также Компания работает над снижением фактического часового расхода топлива в полете, сокращением объемов потребления топлива за счет оптимизации обслуживания в базовом аэропорту и себестоимости закупок топлива.

БОРЬБА С ЗАГРЯЗНЕНИЕМ ВОЗДУХА

В Аэрофлоте выстроена система мониторинга и учета выбросов CO₂, позволяющая авиакомпании соответствовать всем международным требованиям. Компания участвует в Европейской системе торговли квотами на выбросы CO₂ и, в соответствии с требованиями Распоряжения ЕС № 421/2014 от 16 апреля 2014 года, планирует пройти верификационный аудит отчета по выбросам за 2013–2014 гг.

Аэрофлот занимает первое место в списке самых чистых отечественных авиаперевозчиков по версии туристического поисковика Aviasales.ru. Парк компании оставляет наименьший карбоновый след в атмосфере — 66,57 грамма CO₂ на пассажирокилометр благодаря экономии топлива и повышению топливэффективности воздушных судов.

Практически весь парк воздушных судов Аэрофлота соответствует нормам ICAO по шуму и по выбросам загрязняющих веществ в атмосферу. В 2014 году Аэрофлот получил премию пражского аэропорта им. Вацлава Гавела в номинации «Самая бесшумная авиакомпания».

Для снижения негативного воздействия использования наземных передвижных средств компания регулярно проводит инструментальный контроль и регулировку топливных систем автотранспорта на их соответствие нормам токсичности и дымности.

СОКРАЩЕНИЕ ВЫБРОСОВ ЗАГРЯЗНЯЮЩИХ ВЕЩЕСТВ В ВОДНЫЕ ОБЪЕКТЫ

В 2014 году экологи Аэрофлота совместно с агентом ООО «СПУ-1 ДЗМ», обслуживающим офисный комплекс ОАО «Аэрофлот» в Мелькисарово, реализовали проект по контролю количества и качества сточных вод, сбрасываемых с очистных сооружений офисного комплекса. Согласно

результатам исследования, работа комплекса соответствует требованиям СанПиН 2.1.5.980-00 «Гигиенические требования к охране поверхностных вод». В настоящее время ведется ежемесячный учет качества и ежеквартальный учет количества сточных вод с очистных сооружений.

УТИЛИЗАЦИЯ ОТХОДОВ ПРОИЗВОДСТВА И ПОТРЕБЛЕНИЯ

В течение 2014 года экологи авиакомпании проводили мониторинг мест временного хранения отходов и контролировали их утилизацию. По итогам года доля отходов, переданных на переработку, составила 69%.

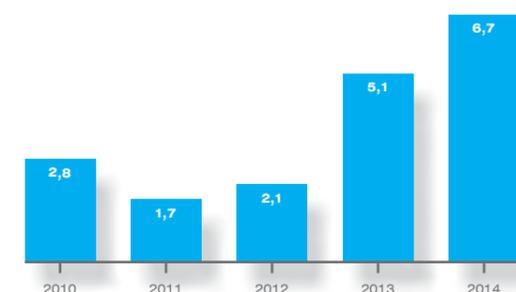
ОАО «Аэрофлот» — единственный российский авиаперевозчик, осуществляющий работы по сбору и утилизации отходов противобледенительной жидкости. На эти цели в 2014 году авиакомпания направила около 5,7 млн рублей.

ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПЛАТЕЖИ

Аэрофлот осуществляет экологические платежи за пользование природными ресурсами в соответствии с Федеральным законом № 7-ФЗ от 10 января 2002 года «Об охране окружающей среды». Объем выплат за негативное воздействие рассчитывается с использованием программного обеспечения Росприроднадзора «Модуль природопользователя 1.7».

В 2014 году объем экологических платежей ОАО «Аэрофлот» вырос на 31,1% до 6,7 млн рублей, что связано с увеличением объема перевозок и с соответствующим ростом количества твердых бытовых отходов. При этом утвержденные лимиты на размещение или утилизацию отходов превышены не были.

СУММА ПЛАТЕЖЕЙ ОАО «АЭРОФЛОТ» ЗА НЕГАТИВНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ, МЛН РУБЛЕЙ



РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ПОСТАВЩИКАМИ

При взаимодействии с поставщиками Аэрофлот уделяет приоритетное внимание уровню безопасности предоставляемых услуг. Компания входит в пулы контроля качества топлива (IFQP), контроля качества противобледенительной

защиты (DAQSP) и безопасности наземного обслуживания (ISAGO) IATA, что позволяет ускорить процесс проверки поставщиков.

ИНТЕГРАЦИЯ ДОЧЕРНИХ АВИАКОМПАНИЙ

В 2014 году продолжилась работа по развитию систем менеджмента качества в авиакомпаниях Группы «Аэрофлот». В частности, велась подготовка к прохождению

сертификационных аудитов на соответствие требованиям IOSA и ISO, осуществлялись работы по повышению топливной эффективности в дочерних авиакомпаниях

СВЕДЕНИЯ О РАСХОДАХ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ РЕСУРСОВ ОАО «АЭРОФЛОТ» В 2014 ГОДУ

Наименование	Фактический расход	
	в натуральном выражении	в тыс. рублей (без НДС)
АвиаГСМ — всего, тонн	2 028 842	62 437 990
Тепловая энергия, Гкал	38 561	54 770
Электрическая энергия, кВт.ч.	25 280 050	82 420
АвтоГСМ — всего, л	4 511 930	128 388
Авиационные масла, л	199 673	95 855

5 КОРПОРАТИВНОЕ
УПРАВЛЕНИЕ
И ЦЕННЫЕ БУМАГИ



СПОКОЙСТВИЕ И УВЕРЕННОСТЬ

В СОБСТВЕННЫХ СИЛАХ — ТОЛЬКО ТАК МОЖНО СТАТЬ
ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО НАДЕЖНОЙ КОМПАНИЕЙ

5.1 КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

СИСТЕМА КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ

Корпоративное управление ОАО «Аэрофлот» отвечает высоким стандартам и требованиям и направлено на реализацию принципов открытости и общедоступности информации об ОАО «Аэрофлот», обеспечения соблюдения баланса интересов миноритарных и мажоритарных акционеров.

ОАО «Аэрофлот» ведет непрерывную работу по совершенствованию системы корпоративного управления, в том числе в дочерних и зависимых обществах. В 2014 году Компания провела оценку соответствия практики корпоративного управления рекомендациям Кодекса корпоративного управления, одобренного Советом директоров Банка России 21 марта 2014 года. На основании проведенного анализа Советом директоров ОАО «Аэрофлот» (протокол № 8 от 02.12.2014) был утвержден проект плана мероприятий по совершенствованию практики корпоративного управления ОАО «Аэрофлот». Впоследствии указанный план мероприятий был согласован с органами государственной власти Российской Федерации и утвержден в финальной редакции Советом директоров ОАО «Аэрофлот» (протокол № 14 от 19.03.2015).

В частности, планом мероприятий предусмотрено следующее:

- расширение компетенции Совета директоров ОАО «Аэрофлот» по управлению рисками в ОАО «Аэрофлот», управлению дочерними и зависимыми обществами;
- формализация процедур, применяемых в случае возникновения конфликта интересов;
- развитие комплексной системы управления рисками в Группе «Аэрофлот»;
- повышение прозрачности деятельности ОАО «Аэрофлот» для акционеров и инвесторов.

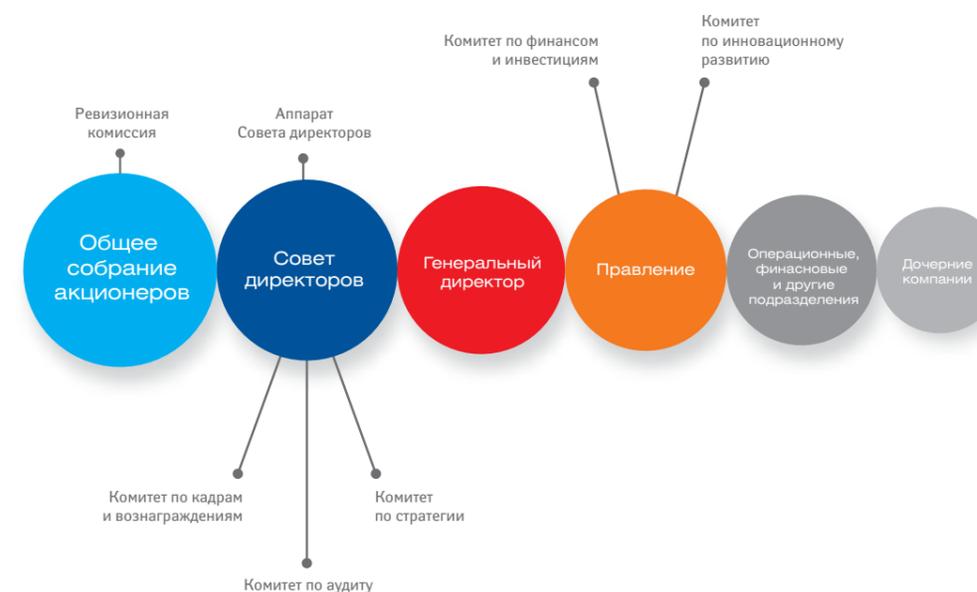
Реализовать большинство мероприятий планируется до середины 2016 года.

Помимо ключевых рекомендаций Кодекса корпоративного управления также предусмотрено внедрение следующих инновационных решений в корпоративном управлении: IT-платформы для обеспечения работы Совета директоров; IT платформы для создания, хранения, систематизации, контроля корпоративной и иной документации, а также данных по всем дочерним компаниям; внедрение практики периодического проведения стратегических и рабочих сессий с участием членов Совета директоров, членов исполнительных органов и других ключевых руководящих работников Общества, с участием профессиональных модераторов, приглашенных экспертов и др.

3

НЕЗАВИСИМЫХ ДИРЕКТОРА В СОСТАВЕ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «АЭРОФЛОТ»

СТРУКТУРА КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ОАО «АЭРОФЛОТ»



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

Корпоративное управление ОАО «Аэрофлот» осуществляется его органами управления и контроля: Общим собранием акционеров, Советом директоров, Правлением, Генеральным директором и Ревизионной комиссией.

Независимую проверку финансово-хозяйственной деятельности ОАО «Аэрофлот» как по российским стандартам бухгалтерского учета, так и по международным стандартам финансовой отчетности проводят внешние аудиторы.

Основными документами, обеспечивающими соблюдение прав акционеров ОАО «Аэрофлот», являются: Устав

ОАО «Аэрофлот», Положение об Общем собрании акционеров ОАО «Аэрофлот», Положение о Совете директоров ОАО «Аэрофлот», Положение о Правлении ОАО «Аэрофлот», Положение о Ревизионной комиссии ОАО «Аэрофлот», Положение о корпоративной информационной политике ОАО «Аэрофлот», Дивидендная политика ОАО «Аэрофлот», Кодекс корпоративной этики ОАО «Аэрофлот».

В ОАО «Аэрофлот» разработан и утвержден ряд документов, направленных на совершенствование корпоративного управления в дочерних и зависимых авиационных компаниях: положение о подготовке участия представителей ОАО «Аэрофлот» в работе органов управления дочерних и зависимых обществ — авиационных компаний; перечень руководителей, ответственных за согласование материалов к заседаниям органов управления (Совета директоров /



Общего собрания акционеров / решений единственного акционера) и сделок дочерних и зависимых обществ — авиационных компаний. Кроме того, разработана система кросс-функционального управления дочерних и зависимых авиакомпаний.

Для целей контроля за финансово-хозяйственной деятельностью дочерних и зависимых авиакомпаний, в них созданы ревизионные комиссии из представителей ОАО «Аэрофлот». Помимо проверок ревизионных комиссий (ревизоров) в обществах проводятся проверки аудитора, утверждаемого после проведения соответствующих конкурсных процедур.

ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ АКЦИОНЕРОВ

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

В 2014 году ОАО «Аэрофлот» провело годовое Общее собрание акционеров 27 июня в г. Москве (протокол №36 от 30.06.2014). В работе Собрания приняли участие владельцы 73,95% голосов, которыми обладают акционеры ОАО «Аэрофлот».

Годовое Общее собрание акционеров утвердило годовой отчет, годовую бухгалтерскую отчетность за 2013 год, в том числе отчет о финансовых результатах Общества, а также распределение чистой прибыли по результатам 2013 года, размеры вознаграждения, выплачиваемого членам Совета директоров и членам Ревизионной комиссии.

В каждой дочерней и зависимой авиакомпании в соответствии с действующим законодательством и уставами были разработаны и утверждены внутренние документы, регламентирующие деятельность органов управления: Положение о Совете директоров, Положение о Правлении, Стратегия развития. Были приняты, актуализированы и внедрены такие документы как Положение о закупке товаров, работ, услуг, Стандарты по обеспечению бортовым питанием и другие.

Функцию корпоративного секретаря в ОАО «Аэрофлот» осуществляет департамент корпоративного управления и исполнительный секретарь Совета директоров.

На выплату дивидендов по акциям ОАО «Аэрофлот» за 2013 год Собранием было принято решение направить 2 774,8 млн рублей (2,4984 рубля на одну акцию), что составило 25,0% от чистой прибыли Компании по РСБУ.

Собрание утвердило новый состав Совета директоров и Ревизионной комиссии, а также аудитора Компании на 2014 год (по итогам конкурсного отбора). Были утверждены Устав, Положение об Общем собрании акционеров и Положение о Совете директоров ОАО «Аэрофлот» в новых редакциях, а также одобрен ряд сделок с заинтересованностью.

В 2014 году также проведено одно внеочередное Общее собрание акционеров ОАО «Аэрофлот», которое состоялось 21 января в форме заочного голосования (протокол № 35 от 24.01.2014). Был рассмотрен вопрос одобрения взаимосвязанных сделок, в совершении которых имеется заинтересованность, а также приобретения на условиях финансовой аренды новых воздушных судов.

СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ

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

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

- обеспечение безопасности полетов и их регулярности;
- определение стратегии и приоритетных направлений деятельности Группы «Аэрофлот»;
- формирование стратегии развития парка воздушных судов и сети маршрутов Группы «Аэрофлот»;
- развитие парка воздушных судов путем его пополнения и оптимизации;
- совершенствование форм и методов производственной, финансово-экономической и коммерческой деятельности путем их модернизации и внедрения прогрессивных технологий и опыта ведущих авиакомпаний мира;

- повышение эффективности работы филиалов и представительств Компании на территории Российской Федерации и за рубежом;
- повышение качества обслуживания пассажиров в аэропортах и на бортах воздушных судов, увеличение числа и улучшение качества предоставляемых услуг;
- активное сотрудничество с партнерами по альянсу SkyTeam, использование участия в альянсе для развития сети маршрутов и повышения коммерческой эффективности международных авиаперевозок;
- организация работы со стратегическими партнерами на важнейших географических направлениях;
- повышение эффективности деятельности предприятий, созданных с участием ОАО «Аэрофлот», а также оптимизация структуры непрофильных активов, направленная на исключение необоснованных расходов и увеличение инвестиционных доходов;
- разработка новых и совершенствование действующих внутрикорпоративных документов Компании;
- совершенствование и развитие информационных технологий;
- обеспечение информационной открытости Компании (включая работу с акционерами и инвесторами, а также закупочную деятельность).

Оценка эффективности членов Совета директоров, основана на показателях посещаемости заседаний Совета директоров и заседаний комитетов Совета директоров. В 2015 году запланирована разработка и внедрение иных систем оценки эффективности Совета директоров.

СОСТАВ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «АЭРОФЛОТ»

по состоянию на 31 декабря 2014 года



**АНДРОСОВ
КИРИЛЛ
ГЕННАДЬЕВИЧ**

председатель Совета директоров ОАО «Аэрофлот»

Родился в 1972 году. Окончил Санкт-Петербургский государственный морской технический университет, инженерно-экономический факультет и Санкт-Петербургский государственный университет экономики и финансов. Имеет степень MBA Школы бизнеса Чикагского университета. Кандидат экономических наук. С 2005 по 2008 год — заместитель министра экономического развития и торговли Российской Федерации. С 2008 по 2010 год — заместитель Руководителя Аппарата Правительства Российской Федерации. С 2010 года по н. в. — управляющий партнер компании «Альтера Капитал». С 2011 года по н. в. — член Общественного совета ФНС. С 2012 года по н. в. — профессор НИУ «Высшая школа экономики».

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.

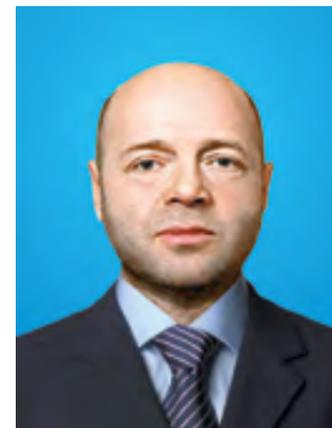


**АЛЕКСЕЕВ
МИХАИЛ
ЮРЬЕВИЧ**

член Совета директоров ОАО «Аэрофлот», член Комитета по кадрам и вознаграждениям и Комитета по стратегии

Родился в 1964 году. Окончил Московский финансовый институт (Финансовый университет при Правительстве РФ) по специальности «Финансы и кредит». Доктор экономических наук. С 1989 по 1991 год — старший эксперт, ведущий эксперт, начальник отдела, заместитель начальника Главного управления в Министерстве финансов СССР. С 1992 по 1995 год — начальник управления ценных бумаг и экономического анализа в ОАО «Межкомбанк». С 1995 по 1999 год — заместитель председателя правления ОАО «Онэксимбанк». С 1999 по 2006 год — старший вице-президент и заместитель председателя правления ОАО «АКБ «РОСБАНК». С 2006 по 2008 год — президент, председатель правления ООО «КБ «РОСПРОМБАНК». С 2008 года по н. в. — председатель правления ОАО «ЮниКредит Банк».

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.



**КАМЕНСКОЙ
ИГОРЬ
АЛЕКСАНДРОВИЧ**

независимый член Совета директоров ОАО «Аэрофлот», руководитель Комитета по кадрам и вознаграждениям

Родился в 1968 году. Окончил Московский государственный педагогический институт по специальности «Русский язык и литература». С 1992 по 1998 год — вице-президент ТОО «Союзконтракт». В 1999 году — вице-президент ЗАО АКБ «Росбанк». С 2000 по 2002 год — советник председателя Государственной Думы РФ. С 2002 по 2009 год член Совета Федерации, заместитель председателя комитета при Совете Федерации РФ. С 2009 года по н. в. — председатель Совета директоров ООО «Ренессанс Капитал».

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.



**КОГАН
ИГОРЬ
ВЛАДИМИРОВИЧ**

независимый член Совета директоров ОАО «Аэрофлот», руководитель Комитета по аудиту, член Комитета по кадрам и вознаграждениям

Родился в 1969 году. Окончил Государственный педагогический институт им. В. И. Ленина по специальности «Математика». Кандидат экономических наук. С 1998 по 2009 год — заместитель председателя Правления, председатель Правления АБ «ОРГРЭСБАНК». С 2009 года по н. в. — заместитель председателя Совета директоров ОАО «Нордеа Банк», член Наблюдательного совета ОАО «АИЖК». С 2009 года — член Совета, с июня 2011 года по н. в. — член президиума Совета Ассоциации Российских Банков.

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.



**МАНАСОВ
МАРЛЕН
ДЖЕРАЛЬДОВИЧ**

независимый член Совета директоров ОАО «Аэрофлот», член Комитета по кадрам и вознаграждениям и Комитета по стратегии

Родился в 1965 году. Окончил Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова по специальности «Политическая экономия». Экономист, преподаватель политической экономии. Занимал должности генерального директора ЗАО «Ю Би Эс Секьюритиз», члена Совета директоров ООО «Ю Би Эс Банк», ЗАО «Ю Би Эс Секьюритиз», ОАО «Новошип», ОАО «ФБ РТС», ОАО «Связьинвест», НАУФОР. С 2010 года по н.в. — член Совета директоров ОАО «Совкомфлот». С 2011 года по н.в. — член Совета директоров ОАО ИК «Русс-Инвест».

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.





**ПАХОМОВ
РОМАН
ВИКТОРОВИЧ**

член Совета директоров
ОАО «Аэрофлот», руководитель
Комитета по стратегии, член
Комитета по аудиту и Комитета по
кадрам и вознаграждениям

Родился в 1971 году.
Окончил Государственную морскую академию им. С.О. Макарова, имеет степень MBA Высшей школы международного бизнеса Академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, а также диплом Кингстонского университета.
С 1996 по 1998 год — старший специалист отдела корпоративных клиентов ОАО «АБ «Инкомбанк».
С 1998 по 1999 год — заместитель председателя правления ОАО «Морской акционерный банк».
С 1999 по 2004 год — генеральный директор инвестиционной компании ООО «Центр-Капитал».
С 2004 по 2008 год — заместитель генерального директора, генеральный директор авиакомпании «ВИМ-авиа».
С 2008 по 2009 год — исполнительный директор авиакомпании «Атлант-Союз».
С 2009 по 2010 год — генеральный директор ФГУП «Государственная транспортная компания «Россия», советник заместителя генерального директора государственной корпорации «Ростехнологии».
С 2010 года по н. в. — генеральный директор ООО «Авиакапитал-Сервис».

Доли в уставном капитале
ОАО «Аэрофлот» не имеет.



**ПЕСКОВ
ДМИТРИЙ
НИКОЛАЕВИЧ**

член Совета директоров
ОАО «Аэрофлот», член Комитета
по стратегии

Родился в 1975 году.
Окончил Воронежский государственный университет.
В 1999 году окончил магистратуру факультета политических наук Московской школы социальных и экономических наук и «УМ-Манчестер» (University of Manchester).
С 2000 года работал в МГИМО (У) МИД России, где руководил разработкой стратегии развития университета, центром интернет-политики, созданием Российской ассоциации международных исследований. Последняя должность — заместитель проректора по научной работе, директор по инновациям.
С 2009 года — начальник управления стратегических разработок ГАО «ВВЦ».
С 2011 года по н. в. — директор направления «Молодые профессионалы» Агентства стратегических инициатив. Является членом Экспертного совета при Правительстве Российской Федерации, членом Совета директоров ОАО «ОАК», ОАО «РЖД», ГАО «ВВЦ», ИПК «Машприбор».

Доли в уставном капитале
ОАО «Аэрофлот» не имеет.



**САВЕЛЬЕВ
ВИТАЛИЙ
ГЕННАДЬЕВИЧ**

генеральный директор,
председатель Правления
ОАО «Аэрофлот», член Совета
директоров ОАО «Аэрофлот»

Родился в 1954 году.
Окончил Ленинградский политехнический институт им. М.И. Калинина и Ленинградский инженерно-экономический институт им. Пальмиро Тольятти. Кандидат экономических наук.
С 1987 года — заместитель начальника главного управления по строительству инженерных сооружений Ленинграда «Главленинградинжстрой».
С декабря 1988 возглавлял ленинградский филиал совместного советско-американского предприятия «Диалог».
В 1989 году — один из учредителей и членов Совета директоров «ДиалогБанка».
С 1990 по 1993 год — генеральный директор советско-американского предприятия АО «ДиалогИнвест».
С 1993 по 1995 год — председатель правления акционерного банка «Россия».
С 1995 года — председатель правления банка «Менатеп Санкт-Петербург».
С 2001 года — заместитель председателя правления ОАО «Газпром».
С 2002 по 2004 год — вице-президент ООО «Объединенная компания «ГРОС», советник генерального директора ОАО «Связьинвест» по финансам и ИТ-технологиям.
С 2004 по 2007 год — заместитель министра экономического развития и торговли Российской Федерации.
С 2007 по 2009 год — первый вице-президент, руководитель Комплекса развития телекоммуникационных активов (система «Телеком»), первый вице-президент — руководитель бизнес-единицы «Телекоммуникационные активы» ОАО «Акционерная финансовая корпорация «Система».
С 2009 года по н. в. — генеральный директор, председатель Правления ОАО «Аэрофлот».

Доля в уставном капитале
ОАО «Аэрофлот» — 0,121%.



**САПРЫКИН
ДМИТРИЙ
ПЕТРОВИЧ**

заместитель генерального
директора по продажам
и имущественным вопросам
ОАО «Аэрофлот», член Совета
директоров ОАО «Аэрофлот»,
член Комитета по стратегии

Родился в 1974 году.
Окончил Московскую государственную юридическую академию и Cornell Law School, квалификация «мастер права» (LLM).
Кандидат юридических наук.
С 2006 по 2007 год — генеральный директор ОАО «Московская сотовая связь».
С 2007 по 2009 год — директор департамента сопровождения сделок — заместитель руководителя комплекса по правовым вопросам ОАО «Акционерная финансовая корпорация «Система».
С 2009 по н. в. — заместитель генерального директора по правовым и имущественным вопросам ОАО «Аэрофлот».

Доли в уставном капитале
ОАО «Аэрофлот» не имеет.



**СИДОРОВ
ВАСИЛИЙ
ВАСИЛЬЕВИЧ**

член Совета директоров
ОАО «Аэрофлот», член Комитета
по аудиту, Комитета по кадрам
и вознаграждениям и Комитета
по стратегии

Родился в 1971 году.
Окончил Московский государственный институт международных отношений МИД РФ по специальности «Международное публичное право» и Школу бизнеса Уортона Пенсильванского Университета по специальности «Финансы».
С 1997 по 2000 год — заместитель генерального директора ОАО «Связьинвест».
С 2000 по 2003 год — первый вице-президентом ЗАО «Система Телеком».
С 2003 по 2006 год — президент ОАО «МТС».
С 2006 по 2010 год — совладелец группы компаний «Телеком-Экспресс».
С 2010 г. по н. в. — управляющий партнер Euroatlantic Investments Ltd.
С 2012 г. по н. в. — член Совета директоров ОАО «РЖД», генеральный директор ООО «АРИДА».

Доли в уставном капитале
ОАО «Аэрофлот» не имеет.



**ЧЕМЕЗОВ
СЕРГЕЙ
ВИКТОРОВИЧ**

член Совета директоров
ОАО «Аэрофлот», член Комитета
по кадрам и вознаграждениям

Родился в 1952 году.
Окончил Иркутский институт народного хозяйства и высшие курсы Военной академии Генерального штаба Вооруженных сил Российской Федерации.
Доктор экономических наук, профессор, действительный член Академии военных наук.
С 1996 по 1999 год — начальник управления внешнеэкономических связей Управления делами Президента Российской Федерации.
С 1999 по 2001 год — генеральный директор ФГУП «Промэкспорт».
С 2001 года — первый заместитель генерального директора ФГУП «Рособоронэкспорт».
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.

ИЗМЕНЕНИЯ В СОСТАВЕ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ В 2014 ГОДУ

Члены Совета директоров, избранные в 2014 году:

- Каменской Игорь Александрович — член Совета директоров ОАО «Аэрофлот» с 27.06.2014;
- Песков Дмитрий Николаевич — член Совета директоров ОАО «Аэрофлот» с 27.06.2014.

Члены Совета директоров, полномочия которых прекращены в 2014 году:

- Германович Алексей Андреевич — член Совета директоров ОАО «Аэрофлот» до 27.06.2014;
- Ложевский Игорь Арнольдович — член Совета директоров ОАО «Аэрофлот» до 27.06.2014.

В 2014 году Совет директоров ОАО «Аэрофлот» провел 16 заседаний, в том числе 9 — в очной форме и 7 в форме заочного голосования, на которых было рассмотрено более 140 вопросов и принято более 200 решений, относящихся к компетенции Совета.

16

ЗАСЕДАНИЙ ПРОВЕЛ
СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ
ОАО «АЭРОФЛОТ»
В 2014 ГОДУ

>140

ВОПРОСОВ РАССМОТРЕНО
СОВЕТОМ ДИРЕКТОРОВ
ОАО «АЭРОФЛОТ»
В 2014 ГОДУ

УЧАСТИЕ ЧЛЕНОВ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ В ЗАСЕДАНИЯХ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ В 2014 ГОДУ

Член Совета директоров	Количество заседаний	Очное		Заочное
		личное участие	письменное мнение	
Андросов К.Г.	16	7	0	9
Алексеев М.Ю.	16	6	1	9
Германович А.А.*	8	2	1	5
Каменской И.А.**	7	3	0	4
Коган И.В.	16	7	0	9
Ложевский И.А.*	8	2	1	5
Манасов М.Д.	16	7	0	9
Пахомов Р.В.	16	7	0	9
Песков Д.Н.**	8	4	0	4
Савельев В.Г.	16	7	0	9
Сапрыкин Д.П.	16	7	0	9
Сидоров В.В.	16	7	0	9
Чемезов С.В.	16	5	2	9

* Член Совета директоров до 27.06.2014.

** Член Совета директоров с 27.06.2014.

ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ ЧЛЕНОВ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ

Порядок формирования и выплаты вознаграждения членам Совета директоров ОАО «Аэрофлот» установлен «Положением о вознаграждениях и компенсациях, выплачиваемых членам Совета директоров ОАО «Аэрофлот», разработанным в соответствии с Федеральным законом «Об акционерных обществах», иными правовыми актами Российской Федерации и внутренними документами Общества. Положение одобрено годовым Общим собранием акционеров ОАО «Аэрофлот» 24 июня 2013 года.

Система вознаграждений членов Совета директоров складывается из фиксированной и переменной (премиальной) частей. Основным критерием определения размера фиксированной части вознаграждения является активность участия членов Совета директоров ОАО «Аэрофлот» в работе Совета директоров и его комитетов. Переменная (премиальная) часть вознаграждения находится в прямой зависимости от динамики рыночной капитализации Компании на Московской бирже по сравнению с динамикой индекса ММВБ.

В целях обеспечения долгосрочной мотивации в 2013 году была принята долгосрочная опционная программа

для членов Совета директоров, действующая до 2015 года. Общий объем опционной программы в отношении членов Совета директоров составляет эквивалент 0,5% прироста рыночной капитализации ОАО «Аэрофлот» за период действия опционной программы.

В основе опционной программы лежат два показателя: прирост рыночной капитализации ОАО «Аэрофлот» за соответствующий год (вес показателя 50%), а также место ОАО «Аэрофлот» в группе из пяти конкурентов по динамике рыночной капитализации Компании за соответствующий год (вес показателя 50%). Второй показатель включается в расчет только при положительной динамике капитализации ОАО «Аэрофлот».

На годовом Общем собрании акционеров 27 июня 2014 года было принято решение выплатить членам Совета директоров ОАО «Аэрофлот», не являющимся государственными служащими, вознаграждение по итогам 2013 года на общую сумму 47 941 053,00 рублей и по опционной программе за 2013 год — 35 882 000,00 рублей (протокол № 36 от 27.06.2014).

ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ ЧЛЕНОВ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «АЭРОФЛОТ» ЗА 2013 ГОД

Член Совета директоров	Сумма вознаграждения, рублей	Сумма вознаграждения по опционной программе, рублей
Алексашенко С.В.	2 889 798	1 757 836
Алексеев М.Ю.	3 079 190	2 131 990
Андросов К.Г.	5 000 000	5 926 640
Германович А.А.	4 477 976	4 895 356
Коган И.В.	4 213 684	4 373 237
Ложевский И.А.	4 480 000	4 899 355
Манасов М.Д.	3 079 190	2 131 990
Навальный А.А.	2 871 822	1 722 324
Никитин Г.С.	-	-
Пахомов Р.В.	3 101 215	2 175 500
Савельев В.Г.	3 800 000	-
Сапрыкин Д.П.	3 977 976	-
Сидоров В.В.	3 090 202	2 153 745
Тихонов А.В.	-	-
Чемезов С.В.	3 880 000	3 714 027
ИТОГО	47 941 053	35 882 000

КОМИТЕТЫ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ

При Совете директоров ОАО «Аэрофлот» функционируют три специализированных комитета в соответствии с положениями о комитетах, утвержденными Советом директоров. Работа комитетов осуществляется в соответствии с решениями Совета директоров и планом работы, основанном на плане работы Совета директоров.

В 2014 году было проведено 22 заседания комитетов, на которых рассматривались вопросы деятельности ОАО «Аэрофлот» и были подготовлены детальные рекомендации и предложения Совету директоров и Правлению ОАО «Аэрофлот».

Комитет по кадрам и вознаграждениям

В 2014 году состоялось 6 заседаний Комитета по кадрам и вознаграждениям, из них одно в форме заочного голосования.

На заседаниях были рассмотрены вопросы и даны рекомендации Совету директоров и Правлению ОАО «Аэрофлот» по вопросам оптимизации организационной структуры Компании, определения размера вознаграждения менеджмента, параметров целевой долгосрочной опционной программы ОАО «Аэрофлот» и целевой программы участия в прибыли ОАО «Аэрофлот», разработки и внедрения системы оценки результативности работников ОАО «Аэрофлот», определения ключевых показателей эффективности (КПЭ) генерального директора и менеджмента, а также по внедрению положений Кодекса корпоративного управления Центрального банка и другие вопросы.

Состав Комитета по кадрам и вознаграждениям на 31.12.2014

- Каменской Игорь Александрович — независимый член Совета директоров ОАО «Аэрофлот», руководитель Комитета;
- Алексеев Михаил Юрьевич — член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»;
- Коган Игорь Владимирович — независимый член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»;
- Манасов Марлен Джеральдович — независимый член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»;
- Пахомов Роман Викторович — член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»;
- Сидоров Василий Васильевич — член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»;
- Чемезов Сергей Викторович — член Совета директоров ОАО «Аэрофлот».

Комитет по стратегии

В 2014 году Комитет по стратегии провел 5 заседаний в очной форме, на которых были рассмотрены такие вопросы как ход реализации стратегии развития Группы «Аэрофлот» (включая корректировки стратегии),

долгосрочная программа развития ОАО «Аэрофлот», дивидендная политика ОАО «Аэрофлот», статус работы ОАО «Аэрофлот» в отношении стратегических партнерств с авиакомпаниями, а также развития парка воздушных судов.

Состав Комитета по стратегии на 31.12.2014

- Пахомов Роман Викторович — член Совета директоров ОАО «Аэрофлот», руководитель Комитета;
- Алексеев Михаил Юрьевич — член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»;
- Манасов Марлен Джеральдович — независимый член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»;
- Каллегари Джорджио — член Правления ОАО «Аэрофлот», заместитель генерального директора по стратегии и альянсам;
- Курмашов Шамиль Равильевич — член Правления ОАО «Аэрофлот», заместитель генерального директора по финансам и управлению сетью и доходами;
- Песков Дмитрий Николаевич — член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»;
- Сидоров Василий Васильевич — член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»;
- Сапрыкин Дмитрий Петрович — член Совета директоров ОАО «Аэрофлот», член Правления, заместитель генерального директора по продажам и имущественным вопросам.

Комитет по аудиту

В отчетном году Комитетом по аудиту было проведено 11 заседаний и даны рекомендации Совету директоров ОАО «Аэрофлот» и Правлению, направленные на обеспечение эффективного управления и контроля в области финансово-хозяйственной деятельности Компании, а также рекомендации по вопросам, касающимся финансовых, коммерческих и иных рисков, связанных со сделками и операциями компаний Группы «Аэрофлот», организации учета, финансового планирования и бюджетирования. Особое внимание уделено развитию функционала департамента внутреннего аудита. Также рассмотрены вопросы о работе с акционерами и инвестиционным сообществом.

Комитетом по аудиту проводились выборочные проверки деятельности общества и применения процедур внутреннего контроля.

Состав Комитета по аудиту на 31.12.2014

- Коган Игорь Владимирович — независимый член Совета директоров ОАО «Аэрофлот», руководитель Комитета;
- Пахомов Роман Викторович — член Совета директоров ОАО «Аэрофлот»;
- Сидоров Василий Васильевич — член Совета директоров ОАО «Аэрофлот».

ПРАВЛЕНИЕ

Руководство текущей деятельностью ОАО «Аэрофлот» осуществляется единоличным исполнительным органом — генеральным директором и коллегиальным исполнительным органом — Правлением. Исполнительные органы подотчетны Совету директоров и Общему собранию акционеров. Генеральный директор осуществляет также функции Председателя Правления. Назначение членов Правления и досрочное прекращение их полномочий осуществляется Советом директоров ОАО «Аэрофлот».

Правление действует на основании Устава ОАО «Аэрофлот», а также Положения о Правлении, утвержденного Общим собранием акционеров ОАО «Аэрофлот».

В 2014 году состоялось 24 заседания Правления ОАО «Аэрофлот», из которых три были проведены путем опроса членов Правления.

Основные вопросы, рассмотренные Правлением ОАО «Аэрофлот» в 2014 году:

- безопасность полетов ОАО «Аэрофлот»;
- план ликвидации дефицита командиров воздушных судов Airbus A320 на 2014 — 2016 гг.;
- взаимодействие ОАО «Аэрофлот» с учебными заведениями гражданской авиации;
- формирование парка воздушных судов ООО «Бюджетный перевозчик»;
- организационная структура ОАО «Аэрофлот», представительств в России, СНГ и за границей;
- закрытие представительств ОАО «Аэрофлот» в городах Лионе, Аликанте, Кракове, Донецке, Саратове;
- создание сети линейных станций ОАО «Аэрофлот» в Калининграде, Сочи, Уфе, Казани;
- развитие сервиса в ОАО «Аэрофлот» и Группе «Аэрофлот»;
- повышение качества продукта на 2015 год на основе исследования NPS;
- разработка маркетинговой политики до 2020 года;
- одобрение нового Положения о корпоративной информационной политике;
- внедрение положений Кодекса корпоративного управления;
- актуализация элементов корпоративной философии — миссии, видения и ценностей Группы «Аэрофлот»;
- система мотивации в ОАО «Аэрофлот»;
- ключевые показатели эффективности (КПЭ) генерального директора и членов Правления ОАО «Аэрофлот», КПЭ летного состава;
- бюджет ОАО «Аэрофлот», а также консолидированный бюджет Группы «Аэрофлот» в стандартах МСФО на 2015 год;
- инвестиционная программа Группы «Аэрофлот»;
- реализация программы снижения операционных затрат ОАО «Аэрофлот», дочерних и зависимых авиакомпаний;

- создание единого казначейства в ОАО «Аэрофлот» и его дочерних и зависимых обществах;
- предложения по антикризисным мерам, вызванным ситуацией на рынке авиаперевозок;
- система финансового мониторинга агентов;
- кредитные и документарные линии ОАО «Аэрофлот»;
- работа с акционерами и инвестиционным сообществом;
- годовая бухгалтерская отчетность по результатам 2013 финансового года;
- одобрение сделок ОАО «Аэрофлот», в совершении которых имеется заинтересованность;
- дивидендная политика ОАО «Аэрофлот»;
- казначейские акции ОАО «Аэрофлот»;
- работа с крупными корпоративными клиентами;
- целесообразность дальнейшего продолжения торгов блочной туристической перевозкой (в связи с устаревшей формой продажи мест блоками);
- финансирование строительства перрона на территории аэропорта Шереметьево;
- закупочная деятельность ОАО «Аэрофлот» за 2013 год;
- долгосрочная программа развития Группы «Аэрофлот»;
- участие ОАО «Аэрофлот» в региональных авиационных ассоциациях;
- ход реализации стратегии Группы «Аэрофлот»;
- проект «Повышение доходов путем извлечения дополнительной выручки, сопутствующей перевозке пассажиров»;
- статус переговоров по созданию стратегических партнерств с авиакомпаниями;
- проект маршрутной сети на основе распределения направлений между авиакомпаниями Группы «Аэрофлот»;
- спонсорская поддержка общественной организации «Всероссийская федерация волейбола», профессионального футбольного клуба ЦСКА, профессионального баскетбольного клуба ЦСКА;
- содействие Дальневосточному федеральному университету через формирование Фонда целевого капитала;
- пожертвование одного воздушного судна Ил-96-300 МГТУ ГА;
- заключение договора с РПЦ;
- присоединение к Антикоррупционной хартии российского бизнеса.

СОСТАВ ПРАВЛЕНИЯ ОАО «АЭРОФЛОТ»

по состоянию на 31 декабря 2014 года



**САВЕЛЬЕВ
ВИТАЛИЙ ГЕННАДЬЕВИЧ**

**председатель Правления,
генеральный директор**

Родился в 1954 году. Окончил Ленинградский политехнический институт им. М.И. Калинина и Ленинградский инженерно-экономический институт им. Пальмиро Тольятти. Кандидат экономических наук. С 1987 года — заместитель начальника главного управления по строительству инженерных сооружений Ленинграда «Главленинградинжстрой». С декабря 1988 возглавлял Ленинградский филиал совместного советско-американского предприятия «Диалог». В 1989 году — один из учредителей и членов Совета директоров «ДиалогБанка». С 1990 по 1993 год — генеральный директор советско-американского предприятия АО «ДиалогИнвест». С 1993 по 1995 год — председатель правления акционерного банка «Россия». С 1995 года — председатель правления банка «Менател Санкт-Петербург». С 2001 года — заместитель председателя правления ОАО «Газпром». С 2002 по 2004 год — вице-президент ООО «Объединенная компания «ГРОС», советник генерального директора ОАО «Связьинвест» по финансам и IT-технологиям. С 2004 по 2007 год — заместитель министра экономического развития и торговли Российской Федерации. С 2007 по 2009 год — первый вице-президент, руководитель Комплекса развития телекоммуникационных активов (система «Телеком»), первый вице-президент — руководитель бизнес-единицы «Телекоммуникационные активы» ОАО «Акционерная финансовая корпорация «Система». С 2009 года по н. в. — генеральный директор, председатель Правления ОАО «Аэрофлот».

Доля в уставном капитале
ОАО «Аэрофлот» — 0,121%.



**АНТОНОВ
ВЛАДИМИР НИКОЛАЕВИЧ**

**первый заместитель генерального
директора по авиационной
безопасности**

Родился в 1953 году. Окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта. С 1995 по 2011 год — заместитель генерального директора ОАО «Аэрофлот» по экономической и авиационной безопасности, заместитель генерального директора по авиационной безопасности, заместитель генерального директора по авиационной и производственной безопасности, первый заместитель генерального директора по производственной деятельности. С 2011 года по н. в. — первый заместитель генерального директора по авиационной безопасности ОАО «Аэрофлот».

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



**АВИЛОВ
ВАСИЛИЙ НИКОЛАЕВИЧ**

**заместитель генерального
директора по административному
управлению**

Родился в 1954 году. Окончил Высшее военно-морское инженерное училище им. Ф. Э. Дзержинского. С 1997 по 2013 год — руководитель администрации ОАО «Аэрофлот», директор департамента управления делами, заместитель генерального директора — исполнительный директор. С 2013 года по н. в. — заместитель генерального директора по административному управлению ОАО «Аэрофлот».

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



**БОГДАНОВ
КИРИЛЛ ИГОРЕВИЧ**

**заместитель генерального
директора по информационным
технологиям**

Родился в 1963 году. Окончил Ленинградский политехнический институт им. Калинина. 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». Имеет 27 авторских патентов на разработки в области информационных технологий. С 2009 года по н. в. — заместитель директора департамента информационных технологий ОАО «Аэрофлот», советник генерального директора, заместитель генерального директора по информационным технологиям.

Доли в уставном капитале
ОАО «Аэрофлот» не имеет.



**ГАЛКИН
ДМИТРИЙ ЮРЬЕВИЧ**

**советник заместителя
генерального директора по
финансам и управлению сетью
и доходами**

Родился в 1963 году. Окончил Московский институт управления им. С. Орджоникидзе. С 1988 по 2013 год — менеджер ОАО «Аэрофлот», заместитель начальника службы, начальник службы внутреннего аудита, директор департамента внутреннего аудита. С 2013 года по н. в. — советник заместителя генерального директора по финансам и управлению сетью и доходами ОАО «Аэрофлот».

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



**ЗИНГМАН
ВАДИМ ЯКОВЛЕВИЧ**

**заместитель генерального
директора по работе с клиентами**

Родился в 1970 году. Окончил Санкт-Петербургский университет экономики и финансов. 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 по 2012 год — советник генерального директора ОАО «Аэрофлот», заместитель генерального директора по работе с клиентами, заместитель генерального директора по операционной деятельности и управлению качеством продукта. С 2012 года по н. в. — заместитель генерального директора по работе с клиентами ОАО «Аэрофлот».

Доли в уставном капитале
ОАО «Аэрофлот» не имеет.


**КАЛЛЕГАРИ
ДЖОРДЖИО**

**заместитель генерального
директора по стратегии и альянсам**

Родился в 1959 году.
Окончил Туринский политехнический университет (г. Турин, Италия).
С 1990 по 2011 год — менеджер по продажам, вице-президент по продажам, вице-президент по развитию бизнеса, вице-президент по международным отношениям, исполнительный вице-президент по альянсам и стратегии авиакомпании Alitalia.
С 2011 года по н. в. — заместитель генерального директора по стратегии и альянсам ОАО «Аэрофлот».

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.


**КУРМАШОВ
ШАМИЛЬ РАВИЛЬЕВИЧ**

**заместитель генерального
директора по финансам
и управлению сетью и доходами**

Родился в 1978 году.
Окончил Московский государственный институт международных отношений. 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 по 2013 год — советник генерального директора ОАО «Аэрофлот», заместитель генерального директора по финансам и инвестициям, заместитель генерального директора по коммерции и финансам. С 2013 года по н. в. — заместитель генерального директора по финансам и управлению сетью и доходами ОАО «Аэрофлот».

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.


**МАТВЕЕВ
ГЕОРГИЙ НИКОЛАЕВИЧ**

**директор департамента управления
безопасностью полетов**

Родился в 1953 году.
Окончил Академию гражданской авиации. Кандидат технических наук.
С 2001 по 2012 год — заместитель начальника инспекции по безопасности полетов ОАО «Аэрофлот», заместитель директора департамента управления безопасностью полетов.
С 2012 года по н. в. — директор департамента управления безопасностью полетов ОАО «Аэрофлот».

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.


**ПАРАХИН
ИГОРЬ ВИКТОРОВИЧ**

**заместитель генерального
директора — технический директор**

Родился в 1961 году.
Окончил Московский институт инженеров гражданской авиации.
С 2001 по 2011 год — руководитель программы, заместитель директора негосударственного образовательного учреждения «Высшая коммерческая школа «Авиабизнес». С 2011 по н. в. — исполняющий обязанности технического директора ОАО «Аэрофлот», технический директор, заместитель генерального директора — технический директор.

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


**САПРЫКИН
ДМИТРИЙ ПЕТРОВИЧ**

**заместитель генерального
директора по продажам
и имущественным вопросам**

Родился в 1974 году.
Окончил Московскую государственную юридическую академию и Cornell Law School, квалификация «мастер права» (LLM). Кандидат юридических наук.
С 2006 по 2007 год — генеральный директор ОАО «Московская сотовая связь». С 2007 по 2009 год — директор департамента сопровождения сделок — заместитель руководителя комплекса по правовым вопросам ОАО «Акционерная финансовая корпорация «Система». С 2009 по н. в. — заместитель генерального директора по правовым и имущественным вопросам, заместитель генерального директора по продажам и имущественным вопросам ОАО «Аэрофлот».

Доли в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» не имеет.


**ЧАЛИК
ИГОРЬ ПЕТРОВИЧ**

**заместитель генерального
директора — летный директор**

Родился в 1957 году.
Окончил Актюбинское высшее летное училище гражданской авиации.
С 1994 по 2011 год — второй пилот самолета Ил-86 ОАО «Аэрофлот», второй пилот, командир, пилот-инструктор самолета А310, заместитель командира летного отряда самолетов А310 авиационного отряда № 1, командир летного отряда воздушных судов А320, командир летного отряда воздушных судов А330 департамента производства полетов, заместитель генерального директора — директор департамента производства полетов. С 2011 года по н. в. — заместитель генерального директора — летный директор ОАО «Аэрофлот».

Доля в уставном капитале ОАО «Аэрофлот» — 0,04171%.


Изменения в составе Правления в 2014 году

С 30.07.2014 из состава Правления ОАО «Аэрофлот» выбыл Калмыков Андрей Юрьевич — первый заместитель генерального директора по производству.

ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ ЧЛЕНОВ ПРАВЛЕНИЯ

Система вознаграждения членов Правления, как и остального персонала Компании, позволяет Аэрофлоту привлекать и удерживать высокопрофессиональных специалистов. Вознаграждение напрямую зависит от результатов деятельности Группы «Аэрофлот» в целом. Мотивирующая часть вознаграждения руководителей высшего звена ОАО «Аэрофлот» определяется в соответствии с действующей в Компании системой премирования работников по результатам выполнения ключевых показателей эффективности (КПЭ), принципы которой сформулированы в Положении о премировании руководителей и специалистов ОАО «Аэрофлот» (Приказ генерального директора № 30 от 02.02.2011. В соответствии с Положением, стимулирующая часть заработной платы членов Правления зависит от выполнения ими утвержденных на данный отчетный период КПЭ ежеквартально и по результатам работы за год.

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

В основе опционной программы лежат два показателя: прирост рыночной капитализации ОАО «Аэрофлот» за соответствующий год (вес показателя 50%), а также место ОАО «Аэрофлот» в группе из пяти конкурентов по динамике рыночной капитализации компании за соответствующий год (вес показателя 50%). Второй показатель включается в расчет только при положительной динамике капитализации ОАО «Аэрофлот».

Совокупный размер вознаграждения, выплаченного в течение 2014 года членам Правления ОАО «Аэрофлот», составил 931 358 555,40 рублей.

Система ключевых показателей эффективности

Советом директоров ОАО «Аэрофлот» была утверждена система ключевых показателей эффективности генерального директора на 2014 год (протокол №11 от 16.12.2013). КПЭ менеджмента и остальных работников ОАО «Аэрофлот» утверждены Приказом генерального директора № 577 от 31.12.2013.

В соответствии с директивами Правительства РФ, система КПЭ ОАО «Аэрофлот» содержит финансово-экономические, отраслевые показатели, а также показатель депремирования, в том числе:

- обязательные финансово-экономические КПЭ: «Суммарная доходность акционеров (TSR)» и «ROIC»;
- КПЭ «Производительность труда ОАО «Аэрофлот» (включен в соответствии с директивой Правительства РФ от 24.10.2013 № 6362п-П13);
- КПЭ «Доля закупок у субъектов малого и среднего бизнеса», «Экономия энергетических ресурсов» и «Уровень экологичности производства» (введены в систему КПЭ ОАО «Аэрофлот» в соответствии с директивой Правительства РФ от 24.10.2013 №6362п-П13, включены в перечни КПЭ директоров департаментов по направлению деятельности);
- Эффективность реализации программ инновационного развития (введен в систему КПЭ ОАО «Аэрофлот» в соответствии с письмом заместителя министра МЭР от 24.02.2012 №3142-ОФ/Д06 и включен в перечень КПЭ всех заместителей генерального директора с 2012 года);
- КПЭ депремирования — «Уровень безопасности полетов».

ЦЕЛЕВЫЕ ЗНАЧЕНИЯ КПЭ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА НА 2014 ГОД

Наименование показателя	Ед. изм.	2013 год			2014 год		
		Цель	Факт	Уровень выполнения плана	Цель	Факт	Уровень выполнения плана
ROIC (по Группе «Аэрофлот»)	%	11,4	13,3	116,8 %	12,2	4,6	37,4%
ЕБИТДАР (по Группе «Аэрофлот»)	млн долл.	1 228,8	1 602,2	130,4 %	1 408,0	1 266,8	90,0%
Чистая прибыль (по Группе «Аэрофлот»)	млн долл.	31,34	230,30	734,7 %	100	(446)	0,0%
Доходность перевозок (RASK) по Группе «Аэрофлот»	цент/ккм	7,71	8,16	105,8 %	7,90	7,02	88,9%
Пунктуальность	%	65,0	59,9	92,2 %	86,0	89,3	103,8%
Уровень безопасности полетов	%	99,956	99,961	101,1 %	99,957	99,972	103,5%
Суммарная доходность акционеров (TSR)	%		Не применялся		21,4	(59,20)	0,0%
Производительность труда	млн ткм/чел.		Не применялся		0,37	0,38	103,7%
Снижение затрат на приобретение товаров (работ, услуг) на единицу продукции	%	10,0	14,56	145,6 %		Не применялся	

ЦЕЛЕВЫЕ ЗНАЧЕНИЯ КПЭ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА НА 2015 ГОД*

КПЭ по Группе «Аэрофлот»	Вес	Ед. изм.	Цель
Суммарная доходность акционеров (TSR)	5%	%	0,0%
ROIC	15%	%	15,7%
Долгосрочная задолженность / ЕБИТДАР	5%	–	2,3
Эффективность реализации программ инновационного развития	5%	%	80%
Эффективность инвестиционной программы	5%	–	3,8
Доходность перевозок (RASK)	5%	руб./ккм	3,20
Пунктуальность рейсов	15%	%	87,0%
Уровень безопасности полетов ОАО «Аэрофлот»	20%	%	99,957%
Процент занятости кресел	10%	%	77,1%
Производительность труда	15%	млн ккм/чел.	4,066

* Утверждены Советом директоров ОАО «Аэрофлот», протокол № 15 от 23.04.2015.



Отклонение фактических значений показателей ROIC, EBITDAR, чистой прибыли и доходности перевозок (RASK) по Группе в 2014 году от запланированных объясняются влиянием рыночной конъюнктуры и валютного курса на финансовые результаты Группы и спрос на авиаперевозки.

Отставание от плановых показателей по суммарной доходности для акционеров объясняется снижением стоимости акций в результате влияния макроэкономических и рыночных факторов на операционные и финансовые результаты Группы (в частности замедления спроса на авиаперевозки).

Фактические значения по уровню безопасности полетов и пунктуальности превысили плановые.

В течение 2014 года изменений в системе КПЭ, в том числе описание изменений/корректировок целевых значений КПЭ, не производилось.

В системе КПЭ на 2015 год произведены изменения по сравнению с 2014 годом в целях приведения перечня КПЭ в соответствие с Методическими указаниями по применению КПЭ (письмо Росимущества от 26.05.2014 №ОД-11/22160).

С 2015 года перечень КПЭ генерального директора, их вес и целевые значения полностью транслированы на всех членов Правления ОАО «Аэрофлот» в целях их мотивации к достижению общих корпоративных целей ОАО «Аэрофлот», функциональных целей по направлениям, а также к повышению эффективности деятельности Группы «Аэрофлот» в целом.

КОМИТЕТЫ

В целях подготовки рекомендаций и предложений, направленных на повышение эффективности деятельности Компании, в ОАО «Аэрофлот» функционируют следующие комитеты:

- Комитет по финансам и инвестициям,
- Комитет по инновационному развитию.

Комитет по финансам и инвестициям

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

В своей деятельности Комитет руководствуется действующим законодательством Российской Федерации, решениями Совета директоров ОАО «Аэрофлот», другими нормативными документами и установленными в Компании правилами, процедурами, а также Положением о Комитете по финансам и инвестициям.

В сферу ответственности Комитета входят: рассмотрение вопросов хода реализации текущих инвестиционных

проектов Компании, проведение экспертизы проектов, принятие решений о приостановке реализации инвестиционных проектов, рассмотрение критериев оценки их эффективности, разработка предложений по финансовой, экономической и коммерческой политике Группы наряду с другими направлениями деятельности.

В 2014 году состоялось 18 заседаний Комитета по финансам и инвестициям.

Состав Комитета по финансам и инвестициям на 31.12.2014

- Курмашов Шамиль Равильевич — заместитель генерального директора по финансам и управлению сетью и доходами, председатель Комитета;
- Зингман Вадим Яковлевич — заместитель генерального директора по работе с клиентами;
- Сапрыкин Дмитрий Петрович — заместитель генерального директора по продажам и имущественным вопросам;

- Архипова Светлана Леонидовна — директор департамента финансового планирования и анализа;
- Александровский Илья Лазаревич — директор департамента продаж;
- Носков Александр Георгиевич — директор департамента обеспечения экономической безопасности;
- Чиханчин Андрей Юрьевич — директор департамента корпоративных финансов;
- Зенченко Евгений Александрович — заместитель директора департамента корпоративной стратегии;
- Галкин Дмитрий Юрьевич — советник заместителя генерального директора по финансам и управлению сетью и доходами;
- Полозов-Яблонский Андрей Александрович — советник генерального директора.

Комитет по инновационному развитию

Комитет по инновационному развитию при Правлении ОАО «Аэрофлот» является постоянным коллегиальным совещательным органом Правления ОАО «Аэрофлот» и образован в целях подготовки рекомендаций и предложений Правлению ОАО «Аэрофлот», направленных на повышение эффективности деятельности Компании.

В своей деятельности Комитет руководствуется законодательством Российской Федерации, решениями Совета директоров, Правления ОАО «Аэрофлот», другими нормативными документами и установленными в ОАО «Аэрофлот» правилами, процедурами, а также Положением о Комитете по инновационному развитию.

В сферу деятельности Комитета входит рассмотрение инновационных проектов и оценка их эффективности,

отслеживание реализации текущих инновационных проектов, принятие решений о приостановке проектов, установление требований к форматам и качеству предоставляемых Правлению материалов по инновационному развитию, рекомендация проектов к реализации.

В 2014 году состоялось 2 заседания Комитета по инновационному развитию.

Состав Комитета по инновационному развитию на 31.12.2014*

- Савельев Виталий Геннадьевич — генеральный директор, председатель Комитета;
- Полозов-Яблонский Андрей Александрович — советник генерального директора;
- Богданов Кирилл Игоревич — заместитель генерального директора по информационным технологиям;
- Зингман Вадим Яковлевич — заместитель генерального директора по работе с клиентами;
- Курмашов Шамиль Равильевич — заместитель генерального директора по финансам и управлению сетью и доходами;
- Сапрыкин Дмитрий Петрович — заместитель генерального директора по продажам и имущественным вопросам;
- Парахин Игорь Викторович — заместитель генерального директора — технический директор;
- Волков Олег Леонидович — директор департамента эксплуатации прикладных систем;
- Громаков Алексей Юрьевич — директор департамента управления закупочной деятельностью.

* С 30.07.2014 из состава Правления ОАО «Аэрофлот» и Комитета выбыл Калмыков Андрей Юрьевич — первый заместитель генерального директора по производству.



ВНУТРЕННИЙ КОНТРОЛЬ И АУДИТ

В ОАО «Аэрофлот» действует эффективная система контроля за финансово-хозяйственной деятельностью, включающая в себя Ревизионную комиссию, Комитет по аудиту Совета директоров, органы управления, менеджмент Компании, а также службу внутреннего аудита и контроля — департамент внутреннего аудита.

Деятельность внутренних систем контроля направлена на обеспечение максимальной прозрачности Компании, экономической эффективности и соответствия всех аспектов деятельности законодательным требованиям.

Компания также на регулярной основе привлекает внешних аудиторов для проверки и подтверждения достоверности финансовой отчетности, составляемой по российским и международным стандартам.

Департамент внутреннего аудита

Внутренний контроль в ОАО «Аэрофлот» осуществляется департаментом внутреннего аудита. Департамент ведет свою деятельность с учетом международных профессиональных стандартов внутреннего аудита и руководствуется принципами независимости, объективности, компетентности и профессиональности.

В марте 2014 года Советом директоров ОАО «Аэрофлот» утверждена новая редакция Положения о департаменте внутреннего аудита, разработанная с участием Комитета по аудиту Совета директоров, экспертов Российского института директоров и консалтинговой компании ЗАО «Прайс-вотерхаусКуперс Аудит». Новое Положение соответствует требованиям, устанавливаемым международными профессиональными стандартами внутреннего аудита и Кодексом корпоративного управления Банка России.

В задачи департамента внутреннего аудита входит проведение внутреннего аудита структурных подразделений, филиалов и представительств, консультирование по вопросам совершенствования корпоративного управления и риск-менеджмента, координация деятельности с внешним аудитором, проверка соблюдения требований законодательства в части инсайдерской информации. Департамент осуществляет оценку эффективности системы внутреннего контроля, системы управления рисками, системы корпоративного управления.

В течение 2014 года департаментом внутреннего аудита ОАО «Аэрофлот» проведено 38 проверок структурных подразделений и дочерних обществ, направленных на выявление рисков и оценку эффективности значимых для ОАО «Аэрофлот» направлений деятельности и бизнес-процессов. По результатам проверок подготовлены предложения, направленные на совершенствование деятельности ОАО «Аэрофлот».

Отчетность департамента внутреннего аудита о ходе выполнения годового плана работы, выполненных проверках и исполнении рекомендаций департамента на регулярной основе предоставляется Комитету по аудиту Совета директоров ОАО «Аэрофлот».

В декабре 2014 года Советом директоров ОАО «Аэрофлот» одобрен План мероприятий («дорожная карта») по внедрению положений Кодекса корпоративного управления в ОАО «Аэрофлот», включающий мероприятия по совершенствованию системы управления рисками, системы внутреннего контроля и функции внутреннего аудита.

Ревизионная комиссия

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

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

В соответствии с Положением о Ревизионной комиссии проведена проверка данных, включаемых в годовую финансовую отчетность за 2014 год, составляемую по российским стандартам бухгалтерского учета, в том числе отчета о финансовых результатах и иных документов, которые предназначены для представления годовому Общему собранию акционеров. Ревизионная комиссия провела сравнительный анализ показателей, характеризующих эффективность финансово-хозяйственной деятельности Общества за период 2012–2014 гг., а также соблюдения Обществом действующего законодательства в 2014 году.

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

Заключение является положительным, Ревизионная комиссия выражает мнение о достоверности отчетности в целом и не имеет существенных оснований для неподтверждения данных, содержащихся в бухгалтерском балансе и отчете о финансовых результатах ОАО «Аэрофлот» по состоянию на 31 декабря 2014 года. В заключении также изложены рекомендации, сделанные Ревизионной комиссией в отношении эффективности финансово-хозяйственной деятельности Общества и соблюдения действующего законодательства.

На годовом Общем собрании акционеров 27 июня 2014 года (протокол №36 от 30.06.2014) был избран следующий состав Ревизионной комиссии ОАО «Аэрофлот»:

1. Беликов Игорь Вячеславович — директор НП «Российский институт директоров»;
2. Михина Марина Витальевна — советник руководителя Росимущества;
3. Слигун Наталья Анатольевна — заместитель начальника управления — начальник отдела Росимущества;
4. Сорокин Михаил Владимирович — главный специалист-эксперт управления Росимущества;
5. Щепин Алексей Юрьевич — консультант отдела департамента Минтранса России.

На годовом Общем собрании акционеров 27 июня 2014 года было принято решение выплатить членам Ревизионной комиссии ОАО «Аэрофлот» вознаграждение в общей сумме 1 152 000 рублей.

Вознаграждение членов Ревизионной комиссии ОАО «Аэрофлот» за 2013 год

- Беликов И. В. — 432 000 руб.;
- Пома С. И. — 360 000 руб.;
- Миронова В. Г. — 360 000 руб.;
- Михина М. В. — 0 руб.;
- Васильченко А. С. — 0 руб.

Внешний аудит

ОАО «Аэрофлот» ежегодно привлекает внешних аудиторов для проверки финансовой (бухгалтерской) отчетности. В 2014 году аудиторами ОАО «Аэрофлот» стали:

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

По итогам проведенных в 2014 году проверок аудиторы подтвердили достоверность информации, представленной в финансовой отчетности ОАО «Аэрофлот».

5.2 ЦЕННЫЕ БУМАГИ

АКЦИОНЕРНЫЙ КАПИТАЛ

Уставный капитал ОАО «Аэрофлот» по состоянию на 31 декабря 2014 года составлял 1 110 616 299 руб. Уставный капитал состоит из 1 110 616 299 обыкновенных именных бездокументарных акций номинальной стоимостью 1 руб. каждая. Привилегированные акции Компанией не размещались.

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

Дополнительно к уже размещенным акциям Общество вправе выпустить 250 млн обыкновенных именных акций (объявленные акции). В 2014 году дополнительных выпусков акций не размещалось.

Общее количество лиц, зарегистрированных в реестре акционеров ОАО «Аэрофлот» на 31 декабря 2014 года, составило 10 563, в том числе юридические лица — 22, физические лица — 10 540 (на 31 декабря 2013 года составляло 10 686, в том числе юридические лица — 26, физические лица — 10 660).

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

34,8 %

ДОЛЯ АКЦИЙ ВО ВЛАДЕНИИ
ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

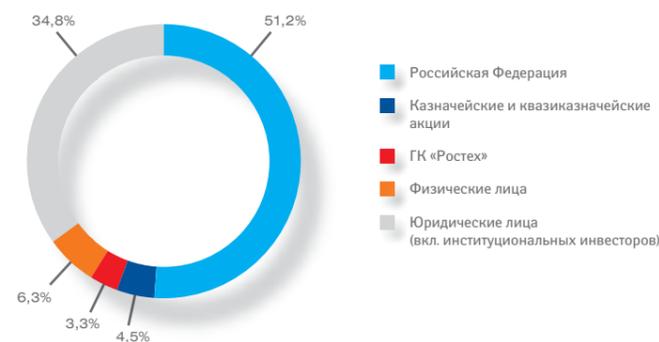
6,3 %

ДОЛЯ АКЦИЙ ВО ВЛАДЕНИИ
ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ

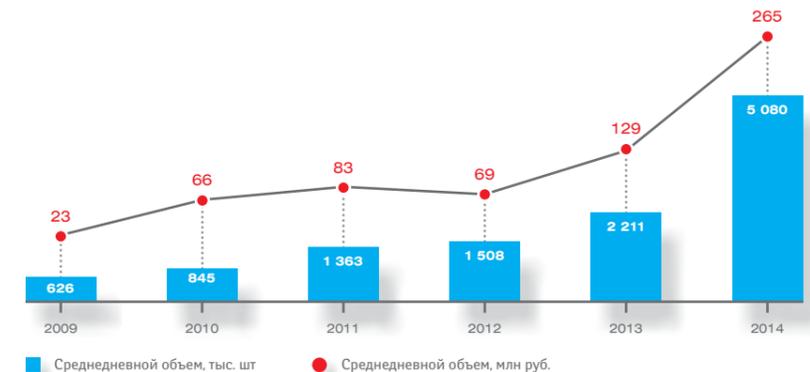
ИНФОРМАЦИЯ О КРУПНЕЙШИХ ДЕРЖАТЕЛЯХ АКЦИЙ ОАО «АЭРОФЛОТ»

Держатели	Статус	По состоянию на 31.12.2013		По состоянию на 31.12.2014		Изменение доли в акционерном капитале, п.п.
		Количество акций, шт.	Доля в акционерном капитале	Количество акций, шт.	Доля в акционерном капитале	
ЮРИДИЧЕСКИЕ ЛИЦА		1 038 497 791	93,51%	1 040 412 580	93,68%	0,17
в том числе:						
Российская Федерация в лице Федерального агентства по управлению государственным имуществом	Владелец	568 335 339	51,17%	568 335 339	51,17%	—
Небанковская кредитная организация закрытое акционерное общество «Национальный расчетный депозитарий»	Номинальный держатель	383 909 712	34,57%	385 852 633	34,74%	0,17
Общество с ограниченной ответственностью «Аэрофлот-Финанс»	Владелец	49 690 915	4,47%	49 918 611	4,49%	0,02
Государственная корпорация по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции «Ростех»	Владелец	16 720 724	1,51%	16 720 724	1,51%	—
Общество с ограниченной ответственностью «Авиакапитал-Сервис»	Владелец	19 488 599	1,75%	19 488 599	1,75%	—
Открытое акционерное общество «Аэрофлот — российские авиалинии»	Лицевой счет эмитента	227 696	0,02%	—	—	(0,02)
ФИЗИЧЕСКИЕ ЛИЦА		72 118 508	6,49%	70 174 661	6,32%	(0,18)

СТРУКТУРА АКЦИОНЕРНОГО КАПИТАЛА ОАО «АЭРОФЛОТ»



СРЕДНЕДНЕВНОЙ ОБЪЕМ ТОРГОВ АКЦИЯМИ ОАО «АЭРОФЛОТ» НА МОСКОВСКОЙ БИРЖЕ



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

Акции Компании обращаются на Московской бирже (тикер — AFLT) и включены по состоянию на 31 декабря 2014 года в Первый уровень котировального списка. Бумаги торгуются в режиме торгов Т+ (расчетный цикл Т+2). Акции включены в состав основных российских фондовых индексов: MICEX (индекс ММВБ), MICEX BMI (индекс широкого рынка), MICEX TRN (индекс акций транспортных компаний) и RTSI (индекс РТС).

В 2014 году объем торгов акциями на Московской бирже продолжил положительную динамику, увеличившись по сравнению с 2013 годом более чем в 2 раза — с 2 211 тыс. штук до 5 080 тыс. штук в среднем за день.

За пределами Российской Федерации акции Аэрофлота обращаются в виде глобальных депозитарных расписок (ГДР) на внебиржевом рынке Франкфуртской фондовой биржи и американских депозитарных расписок (АДР) на внебиржевом рынке США. Одна ГДР/АДР соответствует 5 обыкновенным акциям Компании. Функции банка-депозитария выполняет Deutsche Bank Trust Company Americas, а функции банка-кастоди — ООО «Дойче Банк». По состоянию на 31 декабря 2014 года в ГДР конвертировано 11 834 855 акций, что составляет 1,07% от уставного капитала.

С целью повышения ликвидности программы ГДР, в январе 2014 года было произведено изменение соотношения количества акций к одной ГДР до уровня 5:1. Также в январе 2014 года Комиссия США по ценным бумагам и биржам объявила вступившей в силу программу Аэрофлота по выпуску американских депозитарных расписок 1-го уровня, которая была запущена в рамках мероприятий Аэрофлота по расширению пула потенциальных инвесторов, включая инвесторов на американском внебиржевом рынке.

МАКСИМАЛЬНЫЕ И МИНИМАЛЬНЫЕ ЗНАЧЕНИЯ РЫНОЧНОЙ ЦЕНЫ АКЦИЙ

	2014	2013	2012	2011	2010
Максимальная, руб.	86,46	86,60	55,85	81,80	84,86
Минимальная, руб.	29,90	46,14	39,03	44,23	50,96

ХАРАКТЕРИСТИКИ ГДР

Тип программы	Спонсируемые глобальные депозитарные расписки первого уровня по Положению S и Правилу 144A
Соотношение (акции: ГДР)	5:1
Тикер	AERAY
ISIN	US0077712075, US0077711085

ХАРАКТЕРИСТИКИ АДР 1-ГО УРОВНЯ

Тип программы	Спонсируемые американские депозитарные расписки первого уровня
Соотношение (акции: АДР)	5:1
Тикер	AERZY
ISIN	US00777K1060

ДИВИДЕНДНАЯ ПОЛИТИКА

В июне 2014 года на годовом Общем собрании акционеров было принято решение по итогам 2013 года направить на выплату дивидендов 2 774,2 млн руб (25,0% чистой прибыли ОАО «Аэрофлот» по РСБУ за 2013 год), в соответствии с рекомендациями Росимущества. Были утверждены размер дивидендов — 2,4984 руб на одну акцию в денежной форме, а также дата, на которую определяются лица, имеющие право на получение дивидендов, — 08 июля 2014

года. Выплаты были произведены в период с 27 июня по 12 августа 2014 года.

Сумма дивидендов по итогам 2013 финансового года, перечисленная в федеральный бюджет, составила 1 419 929 010,96 руб. Задолженность по выплате дивидендов перед федеральным бюджетом отсутствует.

ИНФОРМАЦИЯ О ВЫПЛАТЕ ОБЪЯВЛЕННЫХ (НАЧИСЛЕННЫХ) ДИВИДЕНДОВ ПО АКЦИЯМ ОАО «АЭРОФЛОТ»

Дивидендный период	Общая начисленная сумма, тыс. руб.	Общая фактически выплаченная сумма, тыс. руб.*	Количество акций на дату составления списка	Размер дивидендов на одну акцию, руб.
2009 год	388 383	388 346	1 110 616 299	0,3497
2010 год	1 205 130	1 204 915	1 110 616 299	1,0851
2011 год	2 000 018	1 999 927	1 106 143 588**	1,8081
2012 год	1 292 313	1 292 149	1 110 616 299	1,1636
2013 год	2 774 195	2 773 517	1 110 616 299	2,4984

* Причиной несоответствия начисленных и фактически выплаченных сумм является отсутствие в реестре акционеров ОАО «Аэрофлот» действующих на дату выплат реквизитов акционеров.

** Причиной изменения количества акций послужил выкуп акций Обществом по требованию акционеров. В соответствии с п. 6 ст. 76 Федерального закона от 26.12.1995 № 208-ФЗ «Об акционерных обществах» указанные акции не предоставляют право голоса, не учитываются при подсчете голосов, по ним не начисляются дивиденды.

ОБЛИГАЦИИ

Биржевые облигации БО-03 ОАО «Аэрофлот» торгуются на Московской бирже, включены во Второй уровень котировального списка, а также включены в ломбардный список Центрального банка России, то есть в список ценных бумаг, принимаемых в обеспечение по сделкам прямого РЕПО.

миллионов девятьсот пятьдесят тысяч рублей 00 копеек) по облигациям БО-03.

Выплата купонов по биржевым облигациям ОАО «Аэрофлот» в отчетном году состоялась в полном объеме и точно в соответствии с графиком платежей:

В мае 2014 года международное агентство Fitch Ratings в четвертый раз присвоило кредитные рейтинги ОАО «Аэрофлот»:

- 3 апреля 2014 года: выплаты за второй купонный период в сумме 206 950 000,00 руб. (двести шесть миллионов девятьсот пятьдесят тысяч рублей 00 копеек) по облигациям БО-03;
- 2 октября 2014 года: выплаты за третий купонный период в сумме 206 950 000,00 руб. (двести шесть

- Долгосрочный рейтинг эмитента в иностранной валюте определен на уровне «ВВ-», прогноз «Стабильный».
- Долгосрочный рейтинг эмитента в национальной валюте определен на уровне «ВВ-», прогноз «Стабильный».
- Национальный долгосрочный рейтинг определен на уровне «А+(rus)», прогноз «Стабильный».

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-03	5 000 000	1 000	8,30	2016-03-31	—	ВВ-



БЫТЬ НА ВЫСОТЕ

ЗНАЧИТ ВСЕГДА ВСЕ ПРОСЧИТЫВАТЬ ДО МЕЛОЧЕЙ,
УСПЕШНО РЕАЛИЗУЯ МАСШТАБНЫЕ ПРОЕКТЫ.

ОПИСАНИЕ РИСКОВ

Группа «Аэрофлот» ведет работу по выстраиванию единой системы управления рисками на всех предприятиях на основе подходов, используемых в ОАО «Аэрофлот», крупнейшем активе Группы.

В Аэрофлоте действует эффективная комплексная система управления рисками, позволяющая оперативно выявлять риски, оценивать их существенность, своевременно реагировать на них, добиваясь минимизации негативного воздействия или исключения рисков. В Компании принят вероятностный подход к оценке рисков, в соответствии с которым оценка влияния рисков на результат проводится с использованием математических моделей.

Управление рисками осуществляется на всех уровнях управления, а также по всем функциональным и проектным направлениям. Функции управления рисками распределены между Советом директоров, Комитетом по аудиту Совета

директоров, Правлением, подразделениями по управлению рисками и другими подразделениями ОАО «Аэрофлот».

Аэрофлот ведет целенаправленную политику по минимизации рисков, включая использование таких способов как страхование, хеджирование, установление лимитов, требований покрытия. Минимизации рисков способствуют повышение квалификации персонала, эксплуатация современного парка воздушных судов, применение передовых технологий в процессах обеспечения безопасности полетов, управления рыночными рисками, подготовки пилотов и прочее. Деятельность Компании по управлению рисками носит комплексный характер и имеет целью не только минимизацию негативных последствий от реализации различных рисков, но и снижение вероятности реализации неблагоприятных событий, а также общее уменьшение подверженности всем видам рисков.

Наименование риска	Описание	Меры по минимизации
ФИНАНСОВЫЕ РИСКИ	Риски, которые возникают вследствие изменений рыночных индикаторов, таких как курсы валют, процентные ставки. Финансовые риски могут существенно снизить прибыль компании.	Аэрофлот предпринимает целенаправленные действия по снижению потенциального негативного эффекта или исключению финансовых рисков.
РЫНОЧНЫЕ РИСКИ	Риск снижения стоимости активов вследствие изменения рыночных факторов.	
Ценовой риск	Риск изменения стоимости авиатоплива, тарифы на которое привязаны к мировым ценам на нефть. Расходы компании на авиатопливо составляют свыше 30% в общей доле расходов, поэтому колебания цены существенно влияют на совокупные расходы компании.	Аэрофлот использует финансовые инструменты для хеджирования своих ценовых рисков. По состоянию на начало 2015 года захеджировано около 70% планового объема потребляемого топлива. Используемая Аэрофлотом структура хеджирования соответствует практике многих международных авиакомпаний.
Валютный риск	Риск возникает вследствие колебаний валютных курсов. ОАО «Аэрофлот» работает на международных рынках и осуществляет операции в различных валютах. Изменение валютного курса может существенно влиять на финансовый результат Компании и Группы.	Компания захеджировала около 23% открытой валютной позиции в евро, планируемой в 2015 году. Динамика валютных курсов в конце 2014 — начале 2015 года была благоприятной для ОАО «Аэрофлот».

Наименование риска	Описание	Меры по минимизации
Риск изменения процентной ставки	Риск изменения процентной ставки, который может привести к относительному удорожанию заемного капитала за счет расходов Компании на процентные платежи. Риск относится прежде всего к договорам лизинга, по которым у Компании установлена плавающая ставка Libor. Изменение ставки Libor на международном рынке может привести к увеличению процентных выплат по договорам лизинга.	Аэрофлот регулярно оценивает ситуацию на рынке процентных ставок и в случае необходимости может начать хеджирование данного риска.
КРЕДИТНЫЕ РИСКИ	Риски, связанные с неспособностью контрагентов выполнить свои обязательства перед ОАО «Аэрофлот». ОАО «Аэрофлот» выделяет для себя следующие источники кредитного риска: <ul style="list-style-type: none"> Дебиторская задолженность агентов, осуществляющих продажу пассажирских и грузовых перевозок по агентским договорам. Операции с банками-контрагентами, несущие кредитный риск (размещение депозитов, гарантии, сделки с ПФИ). 	В целях управления и снижения кредитного риска ОАО «Аэрофлот» используется системный подход, закрепленный во внутренних нормативных документах Компании. В целях снижения рисков по дебиторской задолженности агенты, осуществляющие продажу авиаперевозок, обязаны предоставлять финансовое обеспечение в виде банковских гарантий или депозитов. Размер финансового обеспечения пересчитывается на ежемесячной основе и зависит от его финансового состояния, а также от качества его платежной дисциплины и объемов продаж агента. Мониторинг кредитного риска агентов проводится в ОАО «Аэрофлот» на ежедекадной основе. Для банков-контрагентов применяется система лимитов кредитных рисков. Лимит кредитного риска зависит от срока и определяет величину возможных выплат со стороны банка в пользу Компании. При определении лимитов кредитного риска во внимание принимаются результаты анализа финансового состояния и экспертная оценка кредитных организаций. При расчете величины использования и остатка лимита учитывается информация по всем компаниям, входящим в Группу «Аэрофлот». Финансовое состояние банков-контрагентов и размер лимита пересматриваются на ежеквартальной основе. Кроме того, регулярно проводится мониторинг информации нефинансового характера в различных источниках (СМИ, официальные сайты гос. органов – ФССП РФ, ФНС РФ, картотека ВАС РФ и т. п.).
РИСКИ ЛИКВИДНОСТИ	Подразумевают неспособность Компании выполнять свои обязательства по отношению к контрагентам.	Для снижения риска потери ликвидности финансовыми службами ОАО «Аэрофлот» проводится четкое планирование графика входящих и исходящих денежных потоков с целью выявления возможного дефицита и своевременного привлечения краткосрочного финансирования от кредитных учреждений.
ОПЕРАЦИОННЫЕ РИСКИ	Риски, связанные с операционной деятельностью Аэрофлота. Могут возникнуть в результате ошибок во внутренних процессах, действиях сотрудников, сбоев в автоматизированных системах или из-за внешних факторов.	Эффективная работа ОАО «Аэрофлот» по минимизации операционных рисков позволяет исключить возможные убытки Компании. Авиакомпания страхует большую часть своих операционных рисков. Риски, которые не подлежат страхованию (прочие операционные риски), классифицируются по источнику возникновения на внутренние и внешние.

Наименование риска	Описание	Меры по минимизации
АВИАЦИОННЫЕ РИСКИ	Включают в себя риск гибели или пропажи без вести и повреждения воздушного судна, его частей и/или агрегатов, риск гражданской ответственности авиаперевозчика и военные риски.	Все авиационные риски в ОАО «Аэрофлот» подлежат страхованию. На авиационные риски приходится более 2/3 от общих расходов компании на страхование. В 2014 году договоры страхования авиационных рисков возобновлялись в плановом режиме. При этом дочерние авиакомпании ОАО «Аэрофлот» — ОАО «Оренбургские авиалинии», ОАО «Авиакомпания «Россия», ОАО «Донавиа», ОАО «Аврора», ОАО «Авиакомпания «Победа» — включаются в консолидированное перестраховочное покрытие, что способствует снижению ставок для ОАО «Аэрофлот» и Группы «Аэрофлот» в целом. Также снижению ставок способствовала стабилизация международного рынка авиационного страхования. Ставки по страхованию авиационных рисков в среднем снизились на 14%. Таким образом, несмотря на значительное увеличение стоимости парка воздушных судов, количества перевезенных пассажиров, общая премия по страхованию авиационных рисков осталась на прежнем уровне по сравнению с предыдущим периодом страхования. В новом полисном периоде прямым страховщиком, как и в предыдущие два года, выступила страховая компания ОАО «АльфаСтрахование» и состраховщиком ОАО «Согаз». Объединение двух крупнейших российских страховщиков в области авиационного страхования с целью обеспечения полного страхового покрытия ОАО «Аэрофлот» по авиационным рискам в форме сострахования является экономически выгодным предложением для ОАО «Аэрофлот». На западных рынках перестрахования Аэрофлот был представлен ведущим мировым брокером авиационной отрасли Willis Ltd. В 2014 году продолжилась практика ОАО «Аэрофлот» с назначением со-брокера. В качестве со-брокера также был выбран AON. Назначение со-брокера при размещении рисков позволило использовать интеллектуальный капитал двух брокеров, обеспечить прозрачность ценообразования при размещении рисков, а также получить дополнительные рекомендации по улучшению и расширению текущего страхового покрытия и предложения по размещению страховой программы.
Эксплуатационные риски	Риски гибели или пропажи без вести и повреждения воздушного судна, его частей и/или агрегатов.	
Риск гражданской ответственности авиакомпании	Риски причинения вреда жизни, здоровью и имуществу третьих лиц, жизни и здоровью пассажиров, гибели (утраты), недостачи или повреждения (порчи) багажа и вещей, находящихся при пассажире, причинения вреда грузовладельцу или грузоотправителю.	
Военные риски	Риски для страны, в которую авиакомпания осуществляет свои полеты. Прежде всего это риски, связанные с войной, революцией, гражданской войной, переворотом и т.п., а также действиями, которые могут повлечь за собой злоумышленные действия, диверсию, национализацию, конфискацию, а также террористические акты в отношении имущества авиакомпании.	
НЕАВИАЦИОННЫЕ РИСКИ	Риски, не связанные с эксплуатацией воздушных судов, но оказывающие существенное влияние на повседневную деятельность авиакомпании. Включают медицинские риски, риски несчастного случая на производстве.	Неавиационные риски также подлежат страхованию.
Медицинские риски	Риски, связанные со здоровьем работников Компании и членов их семей.	Расходы на медицинское страхование составляют около 30% всего объема расходов на страхование. В Аэрофлоте осуществляется комплексное добровольное медицинское страхование всех работников Компании, членов их семей, пенсионеров, а также работников заграничных представительств и членов их семей в более чем 46 странах. Партнером Аэрофлота по медицинскому страхованию является ОАО «СОГАЗ» на территории РФ и – за рубежом. Численность застрахованных составляет более 30 тыс. человек, включая более 19 тыс. работников Компании. В 2014 году более 1 300 человек прошли курсы санаторно-курортного лечения по направлению Медицинского центра Аэрофлота.
Риски несчастного случая на производстве	К таким рискам относятся: смерть в результате несчастного случая; инвалидность I, II, III группы в результате несчастного случая; травматическое повреждение в результате несчастного случая; временная или постоянная утрата профессиональной трудоспособности в результате несчастного случая или болезни.	В соответствии с Воздушным кодексом РФ, ОАО «Аэрофлот» обеспечивает членам летных, cabinных экипажей и работникам Компании, включаемым в задание на полет, страховую защиту от несчастных случаев при исполнении ими служебных обязанностей, а также страхование от несчастного случая по пути следования на работу и с работы. Расходы составляют около 2% от общих расходов на страхование. Численность застрахованных работников составляет более 11 тыс. человек, которые поделены на три группы в зависимости занимаемой должности и условий страхования. Для каждой группы предусмотрены свои страховые суммы, исходя из возраста застрахованного, стажа в Компании и покрываемых рисков.
ИНЫЕ ОПЕРАЦИОННЫЕ РИСКИ, ПОДЛЕЖАЩИЕ СТРАХОВАНИЮ	Широкий спектр рисков неавиационного характера, которые могут оказать влияние на операционную деятельность Компании. Включают риски угона, хищения и повреждения транспортных средств, несчастных случаев водителей и пассажиров, находящихся в транспортном средстве, а также риски, связанные с эксплуатацией опасных производственных объектов, риски утраты и повреждения имущества, риски принятия управленческих решений и т. д.	Аэрофлот реализует различные программы страхования, покрывающие широкий спектр операционных рисков, включая страхование автотранспорта (ОСАГО, КАСКО), расширенное страхование гражданской ответственности, страхование ответственности в отношении опасных производственных объектов, страхование ответственности владельцев складов временного хранения, страхование ответственности членов Совета директоров и Правления, страхование имущества.

Наименование риска	Описание	Меры по минимизации
ПРАВОВЫЕ РИСКИ	Правовые риски делятся на законодательные и геополитические.	
Законодательные риски	Риски, связанные с изменением правовых норм: <ul style="list-style-type: none"> изменение валютного регулирования; изменение налогового законодательства; изменение правил таможенного оформления и размера взимаемых пошлин; изменение законодательства об акционерных обществах. 	Аэрофлот тщательно отслеживает изменения в законодательстве, а также активно участвует в работе международных организаций, влияя на развитие нормативно-правовой базы регулирующей деятельность авиаперевозчиков.
Геополитические (страновые и региональные) риски	Риски, связанные с изменением геополитической ситуации в регионах, которые входят в маршрутную сеть авиаперевозчика.	Авиакомпания придает большое значение анализу специфических страновых рисков, выбирая необходимые меры реагирования по определенным направлениям (приостановление полетов, изменение маршрутов, повышение мер авиационной безопасности, усиление санитарно-эпидемиологического контроля и другие).
БИЗНЕС-РИСКИ	Риски, связанные с функционированием и развитием бизнеса, возникающие у всех работающих на рынке компаний.	Управление бизнес-рисками напрямую связано с выбранной стратегией и качеством работы менеджмента Компании.
РИСКИ КОНКУРЕНЦИИ	Риски, связанные с деятельностью других игроков на рынке.	По направлениям, входящим в маршрутную сеть Аэрофлота, существует высокая конкуренция среди российских и международных авиакомпаний. Аэрофлот гибко реагирует на рыночные тенденции, предлагая оптимальные цены и качественные услуги. Компания предлагает своим пассажирам наиболее удобные и быстрые стыковки между внутренними и международными рейсами, позволяющие обеспечить минимальное время ожидания для трансферных пассажиров. Аэрофлот развивает сотрудничество в рамках соглашений о код-шеринге с участниками альянса SkyTeam. Это позволяет расширять географию полетов и предлагать пассажирам дополнительные возможности путешествий. Гарантируя высокий уровень безопасности, качественный сервис и широкую сеть маршрутов, а также развивая программу лояльности, Аэрофлот поддерживает на высоком уровне удовлетворенность пассажиров и тем самым обеспечивает долгосрочные конкурентные преимущества Компании.
РИСКИ КОЛЕБАНИЯ СПРОСА	Риски, связанные с сезонностью спроса на авиаперевозки.	Отрасль авиаперевозок подвержена сезонным колебаниям. Исторически пик активности приходится на периоды отпусков и праздников, когда наблюдается наибольшая загрузка на внутренних и международных направлениях. Расширяя сеть маршрутов в страны всесезонной привлекательности для туристов, Аэрофлот оптимизирует собственную загрузку. Для увеличения загрузки в зимние месяцы Компания проводит различные акции, предлагая билеты по привлекательным тарифам. Кроме того, рейсы Аэрофлота традиционно осуществляются в удобное время вылета и прибытия, что позволяет рассчитывать на качественный пассажиропоток даже в моменты снижения спроса на авиаперевозки.
РЕПУТАЦИОННЫЕ РИСКИ	Риски, связанные с ущербом для репутации компании.	Для Компании крайне важна репутация качественного и безопасного перевозчика, надежного делового партнера, поэтому Аэрофлот предпринимает все необходимые шаги для защиты репутации и бренда. Менеджмент Компании постоянно уделяет внимание вопросам анализа и совершенствования сервиса и внедрения новейших технологий обслуживания пассажиров, в т.ч. привлекаются сторонние подрядчики, определяющие лояльность клиентов Компании.
ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ РИСКИ	Риски, связанные с воздействием компании на окружающую среду.	Аэрофлот стремится минимизировать вредное воздействие на экологию, пополняя и модернизируя свой парк за счет воздушных судов последних поколений, отличающихся повышенной топливной эффективностью и пониженным уровнем вредных выбросов в атмосферу. В авиакомпании разработано и утверждено руководство по экологическому менеджменту в соответствии с требованиями международных стандартов ISO серии 14000.

7

ФИНАНСОВЫЕ
РЕЗУЛЬТАТЫ



МЫ СТРЕМИМСЯ БЫТЬ ПЕРВЫМИ

ДЛЯ ДОСТИЖЕНИЯ ВЫСОКИХ РЕЗУЛЬТАТОВ И ПОСТАВЛЕННЫХ
ЦЕЛЕЙ ВНЕ ЗАВИСИМОСТИ ОТ ПРЕПЯТСТВИЙ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВ

7.1 ОБЗОР ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ КОНСОЛИДИРОВАННОГО ОТЧЕТА О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ*

Млн руб., если не указано иное	2014	2013	Изменение
Выручка	319 771	290 956	9,9%
Операционные расходы	(308 503)	(271 161)	13,8%
ЕБИТДАР	48 673	51 026	(4,6%)
Рентабельность ЕБИТДАР	15,2 %	17,5%	(2,3 п.п.)
ЕБИТДА	24 839	31 849	(22,0%)
Рентабельность ЕБИТДА	7,8%	10,9 %	(3,1 п.п.)
Прибыль от операционной деятельности	11 268	19 795	(43,1%)
Рентабельность операционной прибыли	3,5 %	6,8 %	(3,3 п.п.)
(Убыток)/прибыль за год	(17 146)	7 335	-
Рентабельность чистой прибыли	-	2,5 %	-
Скорректированная чистая прибыль за год	10 844	15 944	(32,0%)
Рентабельность скорректированной чистой прибыли	3,4 %	5,5 %	(2,1 п.п.)

Увеличение пассажиропотока на 10,7% по сравнению с 2013 годом и рост прочей выручки обусловили рост общей выручки Группы «Аэрофлот» на 9,9% по сравнению с 2013 годом до 319 771 млн руб.

Значительное влияние на финансовые результаты Группы оказал существенный рост курса доллара США и евро по отношению к рублю. Изменение курса повлияло на динамику выручки, однако, положительное влияние курса было нивелировано эффектом тарифной политики, направленной на поддержание пассажирского трафика. Девальвация российского рубля также обусловила рост операционных расходов и привела к росту расходов от переоценки обязательств по финансовому лизингу воздушных судов. Таким образом, в результате переоценки данных обязательств, а также других единоразовых преимущественно неденежных корректировок чистый убыток Группы по МСФО составил 17 146 млн руб. по сравнению с чистой прибылью 7 335 млн руб. в 2013 году. При этом чистая прибыль Группы, скорректированная на влияние указанных факторов, составила 10 844 млн рублей.

Несмотря на действие внешнеэкономических факторов и спад на рынке международного туризма Группа показала положительную операционную прибыль в размере 11 268 млн руб. (19 795 млн руб. в 2013 году).

ОСНОВНЫЕ ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ОАО «АЭРОФЛОТ» И ДОЧЕРНИХ АВИАКОМПАНИЙ ЗА 2014 ГОД**

Млн руб., если не указано иное	ОАО «Аэрофлот»			Суммарно по дочерним авиакомпаниям		
	2014	2013	Изменение	2014	2013	Изменение
Выручка	257 684	221 316	16,4%	75 847	76 467	(0,8%)
Операционная прибыль	16 266	17 280	(5,9%)	(7 382)	436	-
ЕБИТДА	27 673	26 938	2,7%	(5 287)	2 806	-
Чистый (убыток)/прибыль	(5 784)	8 956	-	(15 383)	(3 352)	-

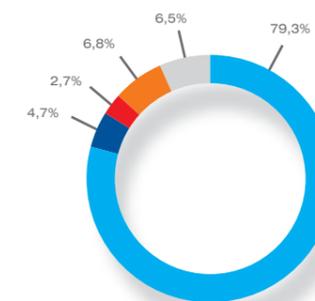
Результаты дочерних авиакомпаний оказали негативное влияние на чистый результат Группы по прибыли из-за снижения операционной рентабельности в условиях замедления спроса на авиаперевозки и единоразовых резервов, начисленных в 2014 году.

Выручка от перевозок и прочие доходы

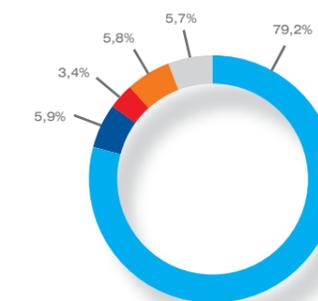
ДИНАМИКА ВЫРУЧКИ В 2014 ГОДУ

Млн руб., если не указано иное	2014	2013	Изменение
Выручка от пассажирских перевозок	268 636	247 768	8,4%
в т.ч. регулярные перевозки	253 613	230 594	10,0%
чартерные перевозки	15 023	17 174	(12,5%)
Грузовые перевозки	8 718	9 778	(10,8%)
Доходы по соглашениям с авиакомпаниями	21 605	16 886	27,9%
Прочие доходы	20 812	16 524	26,0%
Итого выручка	319 771	290 956	9,9%

СТРУКТУРА ВЫРУЧКИ, 2014 ГОД



СТРУКТУРА ВЫРУЧКИ, 2013 ГОД



- Регулярные пассажирские перевозки
- Чартерные пассажирские перевозки
- Грузовые перевозки
- Доходы по соглашениям с авиакомпаниями
- Прочие доходы

В 2014 году выручка от пассажирских перевозок составила 84,0% от общей выручки Группы, в том числе 79,3% по регулярным пассажирским перевозкам и 4,7% по чартерным. Доля доходов по грузовым перевозкам составила 2,7%. Доля прочих доходов составила 13,3%, в том числе 6,8% — доходы по соглашениям с авиакомпаниями.

Выручка от пассажирских перевозок в 2014 году составила 268 636 млн руб., что на 8,4% превышает результат 2013 года. На фоне роста пассажиропотока Группы на 10,7% по сравнению с аналогичным периодом 2013 года выручка от регулярных пассажирских перевозок увеличилась на 10,0% и составила 253 613 млн руб. Выручка от чартерных перевозок снизилась на 12,5% до 15 023 млн руб., что связано с общей рыночной динамикой в данном сегменте.

Выручка от грузовых перевозок составила 8 718 млн руб., снижение по сравнению с 2013 годом составило 10,8%, что, главным образом, связано с решением об отказе от эксплуатации парка грузовых воздушных судов в 2013 году и обеспечением грузовых перевозок исключительно в багажных отделениях пассажирских самолетов.

Прочая выручка, в том числе выручка по соглашениям с авиакомпаниями, составила 42 417 млн руб., увеличившись по сравнению с предыдущим годом на 27,0%, что в основном обусловлено ростом доходов по соглашениям с авиакомпаниями, номинированным в иностранной валюте, а также ростом доходов от программы «Аэрофлот Бонус» и заправки топливом.

Доходные ставки

В 2014 году доходные ставки по регулярным перевозкам снизились на 0,7%, что связано с действием ряда факторов, в том числе с динамикой доходных ставок на внутреннем рынке (снижение на 2,8%) на фоне увеличения конкуренции, введения невозвратных тарифов и сдерживания роста цен на билеты в конце года. На международных линиях рублевые доходные ставки выросли на 0,8%, что объясняется положительным эффектом девальвации на тарифы, номинированные в иностранной валюте, в IV квартале 2014 года, который был частично нивелирован снижением тарифов в валюте на зарубежные направления из городов России в ситуации резкого

* В этой таблице и далее нематериальные отклонения в расчете процентов изменений, промежуточных итогов и итогов объясняются округлениями.
 ** До элиминации внутригрупповых оборотов.

обесценения российского рубля для сохранения уровня занятости пассажирских кресел. Рост доходных ставок на регулярных международных направлениях в IV квартале 2014 года составил 12,1%.

Повышение доходных ставок по грузовым перевозкам связано с прекращением в 2013 году эксплуатации парка грузовых воздушных судов и переходом на грузовые перевозки исключительно в багажных отделениях пассажирских самолетов.

ДОХОДНЫЕ СТАВКИ ПО РЕГУЛЯРНЫМ ПАССАЖИРСКИМ ПЕРЕВОЗКАМ, РУБ./ПКМ



ДОХОДНЫЕ СТАВКИ ПО ГРУЗОВЫМ ПЕРЕВОЗКАМ, РУБ./ТКМ

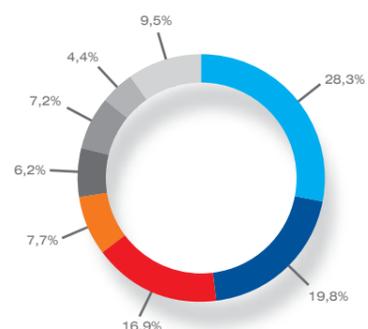


Операционные расходы

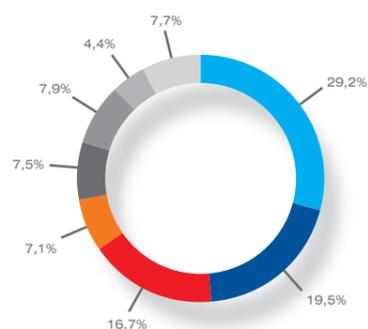
ДИНАМИКА ОПЕРАЦИОННЫХ РАСХОДОВ

Млн руб., если не указано иное	2014	2013	Изменение
Обслуживание воздушных судов и пассажиров	61 070	52 830	15,6%
% от выручки	19,1%	18,2%	0,9 п.п.
Расходы на оплату труда	52 148	45 349	15,0%
% от выручки	16,3%	15,6%	0,7 п.п.
Расходы по операционной аренде	23 834	19 177	24,3%
% от выручки	7,5%	6,6%	0,9 п.п.
Техническое обслуживание воздушных судов	19 224	20 374	(5,6%)
% от выручки	6,0%	7,0%	(1,0 п.п.)
Коммерческие, общехозяйственные и административные расходы	22 206	21 471	3,4%
% от выручки	6,9%	7,4%	(0,5 п.п.)
Амортизация и таможенные пошлины	13 571	12 054	12,6%
% от выручки	4,2%	4,1%	0,1 п.п.
Прочие расходы	29 251	20 778	40,8%
% от выручки	9,1%	7,1%	2,0 п.п.
Итого операционные расходы за исключением авиационного топлива	221 304	192 033	15,2%
% от выручки	69,2%	66,0%	3,2 п.п.
Расходы на авиационное топливо	87 199	79 128	10,2%
% от выручки	27,3%	27,2%	0,1 п.п.
Итого операционные расходы	308 503	271 161	13,8%
% от выручки	96,5%	93,2%	3,3 п.п.

СТРУКТУРА ОПЕРАЦИОННЫХ РАСХОДОВ, 2014 ГОД



СТРУКТУРА ОПЕРАЦИОННЫХ РАСХОДОВ, 2013 ГОД



- Расходы на авиационное топливо
- Обслуживание воздушных судов и пассажиров
- Расходы на оплату труда
- Расходы по операционной аренде
- Техническое обслуживание воздушных судов
- Коммерческие, общехозяйственные и административные расходы
- Амортизация и таможенные пошлины
- Прочие расходы

По итогам 2014 года операционные расходы Группы составили 308 503 млн руб., что на 13,8% (на 37 342 млн руб.) выше, чем в 2013 году. В структуре расходов Группы наибольший удельный вес приходится на расходы на авиационное топливо (28,3%), услуги по обслуживанию воздушных судов и пассажиров (19,8%) и расходы на оплату труда (16,9%).

Расходы на авиационное топливо в 2014 году увеличились на 10,2% по сравнению с показателем 2013 года и составили 87 199 млн руб. Данный рост связан с динамикой цен на нефть и авиакеросин, ослаблением курса рубля, а также увеличением объемов перевозок Группы, расширением парка воздушных судов и добавлением новых маршрутов.

Расходы на обслуживание воздушных судов и пассажиров составили 61 070 млн руб., увеличившись на 15,6% по сравнению с показателем 2013 года. Изменение по данной статье в основном связано с изменением курса рубля к мировым валютам, расширением масштабов деятельности и объемов перевозок, а также изменением тарифов на услуги.

Расходы на оплату труда увеличились на 15,0% по сравнению с аналогичным периодом 2013 года до 52 148 млн руб. Динамика показателя обусловлена ростом численности персонала Группы и увеличением объемов работ, индексацией заработных плат в конце 2013 года, а также действием прочих факторов, в том числе пересмотром системы мотивации в дочерних авиакомпаниях с целью приведения ее в соответствие со стандартами ОАО «Аэрофлот».

Расходы по операционной аренде составили 23 834 млн руб., увеличившись на 24,3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года в основном за счет изменения курса рубля к мировым валютам, а также расширения парка воздушных судов Группы в течение года.

Расходы на техническое обслуживание воздушных судов снизились на 5,6% до 19 224 млн руб. в основном в связи с изменением программы ремонтов в результате вывода из эксплуатации судов MD-11 и Ил-96.

Коммерческие, общехозяйственные и административные расходы составили 22 206 млн руб., изменившись незначительно по сравнению с прошлым годом.

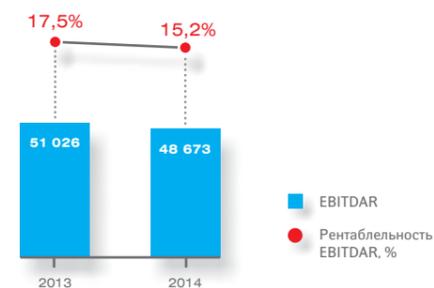
Расходы на амортизацию и таможенные пошлины увеличились на 12,6% и составили 13 571 млн руб., что связано с расширением парка воздушных судов Группы.

Прочие расходы составили 29 251 млн руб., увеличившись на 40,8% по сравнению с аналогичным периодом 2013 года, в основном за счет начисления резервов под обесценение дебиторской задолженности и комиссий банков.

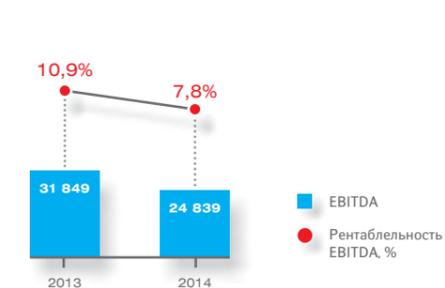
Прибыль до вычета процентов, налогов и амортизации (ЕБИТДА) и расходов по операционной аренде (ЕБИТДАР)

Показатель ЕБИТДА Группы в 2014 году уменьшился на 22,0% и составил 24 839 млн руб. Рентабельность по ЕБИТДА Группы «Аэрофлот» уменьшилась с 10,9% в 2013 году до 7,8% в 2014 году. Показатель ЕБИТДАР Группы также уменьшился по итогам 2014 года на 4,6% и составил 48 673 млн руб. Рентабельность по ЕБИТДАР уменьшилась с 17,5% в 2013 году до 15,2% по итогам 2014 года. Снижение рентабельности обусловлено опережающими темпами роста расходов по сравнению с доходами в связи с действием указанных выше факторов.

ДИНАМИКА ПОКАЗАТЕЛЯ ЕБИТДАР (МЛН РУБ.) И РЕНТАБЕЛЬНОСТИ ПО ЕБИТДАР (%)



ДИНАМИКА ПОКАЗАТЕЛЯ ЕБИТДА (МЛН РУБ.) И РЕНТАБЕЛЬНОСТИ ПО ЕБИТДА (%)



Финансовые доходы и расходы

ДИНАМИКА ФИНАНСОВЫХ ДОХОДОВ И РАСХОДОВ

Млн руб., если не указано иное	2014	2013	Изменение
Финансовые доходы			
Реализованная прибыль по производным финансовым инструментам	1 058	1 812	(41,6%)
Процентные доходы по банковским вкладам и страховым депозитам	958	543	76,4%
Прибыль от продажи инвестиций	1	331	-
Прочие финансовые доходы	454	-	-
Итого финансовые доходы	2 471	2 686	(8,0%)
Финансовые расходы			
Убыток от курсовых разниц	9 720	3 348	190,3%
Реализованный убыток по производным финансовым инструментам	3 871	1 192	224,7%
Убыток от изменения справедливой стоимости производных финансовых инструментов	9 869	939	951,0%
Процентные расходы	4 934	3 320	48,6%
Прочие финансовые расходы	5	15	(66,7%)
Итого финансовые расходы	28 399	8 814	222,2%
Реализация результата хеджирования			
Неэффективная часть от хеджирования авиатоплива	(1 187)	-	-
Эффект от хеджирования выручки валютными обязательствами	(536)	-	-
Итого убыток от реализации результата хеджирования	(1 723)	-	-

Финансовые доходы в 2014 году сократились на 8,0%, по сравнению с предыдущим годом, до 2 471 млн руб., что объясняется снижением прибыли по производным финансовым инструментам.

Увеличение финансовых расходов до 28 399 млн руб. по итогам 2014 года в основном связано с убытком от курсовых разниц в размере 9 720 млн руб., преимущественно за счет переоценки обязательств по финансовому лизингу, увеличением процентных расходов (до 4 934 млн руб.) и убытком по производным финансовым инструментам (13 740 млн руб.).

Реализация эффекта хеджирования выручки валютными лизинговыми обязательствами, а также неэффективная часть хеджирования закупок топлива опционными договорами за 2014 год составили убыток в сумме 1 723 млн руб.

Денежные потоки

СОКРАЩЕННЫЙ КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ О ДЕНЕЖНЫХ ПОТОКАХ

Млн руб., если не указано иное	2014	2013	Изменение
(Убыток) / прибыль до налогообложения	(16 352)	13 704	-
Амортизация	12 136	10 658	13,9%
Изменение резервов	4 328	998	333,7%
Убыток от курсовых разниц	14 795	3 348	341,9%
Убыток от изменения справедливой стоимости производных финансовых инструментов	9 869	939	951,0%
Реализация результата хеджирования	1 723	-	-
Процентные расходы	4 934	3 320	48,6%
Прочие корректировки	88	(83)	-
Изменения в оборотном капитале и налог на прибыль уплаченный/возмещенный	4 456	(3 939)	-
Чистая сумма денежных средств от операционной деятельности	35 977	28 945	24,3%
Приобретение основных средств и нематериальных активов	(6 160)	(4 410)	39,7%
Приобретение инвестиций и размещение депозитов	(2 552)	(361)	606,9%
Поступления от продажи инвестиций и возврат депозитов	1 869	228	719,7%
Предоплаты/возврат предоплат за воздушные суда, нетто	(11 741)	629	-
Прочее	92	315	(70,8%)
Чистая сумма денежных средств, использованных в инвестиционной деятельности	(18 492)	(3 599)	413,8%

Млн руб., если не указано иное	2014	2013	Изменение
Свободный денежный поток (free cash flow)	17 485	25 346	(31,0%)
Привлечение кредитов и займов	18 398	6 500	183,0%
Погашение кредитов и займов	(9 870)	(14 579)	(32,3%)
Продажа/(выкуп) собственных акций, нетто	2	353	(99,4%)
Выплаты основной суммы долга по финансовой аренде	(15 629)	(9 795)	59,6%
Проценты уплаченные	(3 409)	(2 857)	19,3%
Выплаченные дивиденды	(2 833)	(1 289)	119,8%
(Выплаты)/поступления по расчетам по производным финансовым инструментам, нетто	(1 451)	(127)	1042,5%
Поступление от продажи собственных акций держателям неконтролирующих долей участия	119	12	891,7%
Нетто-величина денежных средств, использованных в финансовой деятельности	(14 673)	(21 782)	(32,6%)
Влияние изменений валютных курсов на денежные средства и их эквиваленты	5 075	26	-
Нетто-увеличение денежных средств и их эквивалентов	7 887	3 590	119,7%
Денежные средства и их эквиваленты на начало года	18 660	15 070	23,8%
Денежные средства и их эквиваленты на конец года	26 547	18 660	42,3%

ПОТОКИ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ ОТ ОПЕРАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Чистая сумма денежных средств от операционной деятельности за 2014 год увеличилась на 7 032 млн руб. (на 24,3%) и составила 35 977 млн руб., несмотря на убыток до налогообложения за 2014 год в размере 16 352 млн руб. Основные корректировки по приведению убытка до налогообложения к чистой сумме денежных средств от операционной деятельности за 2014 год связаны:

- с убытком от курсовых разниц в размере 14 795 млн руб., возникшим в связи с увеличением курса доллара США к рублю в течение 12 месяцев 2014 года с 32,73 по состоянию на 1 января 2014 года до 56,26 по состоянию на 31 декабря 2014 года;
- с амортизацией за 2014 год в размере 12 136 млн руб., увеличение которой на 1 478 млн руб. (13,9%) по сравнению с 2013 годом связано преимущественно с ростом первоначальной стоимости основных средств в 2014 году на 27,9%;
- с убытком от изменения справедливой стоимости производных финансовых инструментов в размере 9 869 млн руб., которая представляет собой неденежную переоценку инструментов хеджирования, связанную с ослаблением курса рубля и снижением цен на авиатопливо, выраженных в долларах США;
- с налогом на прибыль уплаченным и возмещенным и с изменением в оборотном капитале, которое преимущественно связано с изменением дебиторской задолженности и предоплат и кредиторской задолженности и начисленных обязательств.

СВОБОДНЫЙ ДЕНЕЖНЫЙ ПОТОК (FREE CASH FLOW)

Величина свободного денежного потока за 2014 год составила 17 485 млн руб. Снижение по сравнению с 2013 годом на 7 861 млн руб. (31,0%) связано с увеличением размера чистой суммы денежных средств, использованных в инвестиционной деятельности на 14 893 млн руб., а также с увеличением размера чистой суммы денежных средств от операционной деятельности на 7 032 млн руб.

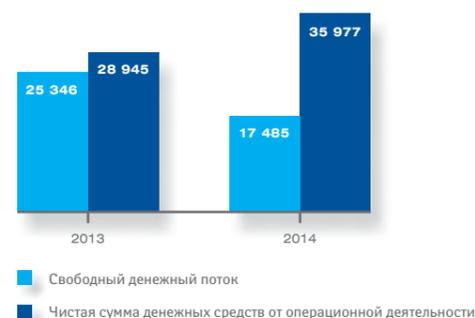
Основными факторами роста размера чистой суммы денежных средств, использованных в инвестиционной деятельности, в 2014 году по сравнению с 2013 годом были:

- выплата предоплат за воздушные суда по договорам поставки самолетов Airbus A320/A321 и Boeing 777 в размере 21 361 млн руб. (2013 год: 7 154 млн руб.);
- приобретение инвестиций и размещение депозитов в 2014 году в размере 2 552 млн руб. (2013 год: 361 млн руб.);
- приобретение основных средств и нематериальных активов в размере 6 160 млн руб. (2013 год: 4 410 млн руб.).

Коэффициент внутреннего финансирования, равный отношению величины чистой суммы денежных средств от операционной деятельности к капитальным затратам, в 2014 году составил 413,0% (2013 год: 607,8%).

Величина денежных средств и их эквивалентов увеличилась с 18 660 млн до 26 547 млн руб., на 7 887 млн руб. (на 42,3%), в том числе за счет влияния изменения валютных курсов на денежные средства и их эквиваленты в размере 5 075 млн руб. (2013 год: 26 млн руб.). Величина денежных средств и краткосрочных финансовых вложений составила 27 508 млн руб. (2013 год: 18 932 млн руб.).

ПОТОКИ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ ОТ ОПЕРАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И СВОБОДНЫЙ ДЕНЕЖНЫЙ ПОТОК, МЛН РУБ.



КАПИТАЛЬНЫЕ ЗАТРАТЫ*, ПОТОКИ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ ОТ ОПЕРАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И АМОРТИЗАЦИЯ, МЛН РУБ.



Анализ консолидированного отчета о финансовом положении

АГРЕГИРОВАННЫЙ КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ О ФИНАНСОВОМ ПОЛОЖЕНИИ

Млн руб., если не указано иное	31 декабря 2014	31 декабря 2013	Изменение
АКТИВЫ			
Денежные средства и краткосрочные финансовые инвестиции	27 508	18 932	45,3%
Прочие оборотные активы	64 705	62 533	3,5%
Итого оборотные активы	92 213	81 465	13,2%
Основные средства	116 044	88 777	30,7%
Прочие внеоборотные активы	69 461	38 942	78,4%
Итого внеоборотные активы	185 505	127 719	45,2%
ИТОГО АКТИВЫ	277 718	209 184	32,8%
ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ			
Краткосрочные обязательства	135 136	67 971	98,8%
Долгосрочные обязательства	156 087	86 733	80,0%
Всего собственный капитал	(13 505)	54 480	-
ИТОГО ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ	277 718	209 184	32,8%

СТРУКТУРА АКТИВОВ ПО СОСТОЯНИЮ НА 31 ДЕКАБРЯ



ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ

Величина внеоборотных активов увеличилась в 2014 году на 45,2% и составила 185 505 млн руб. Изменение было связано преимущественно с увеличением статьи «Основные средства» на сумму 27 267 млн руб. или на 30,7% за счет поступления шести воздушных судов Boeing 777 на условиях финансового лизинга. Также на рост внеоборотных активов оказали влияние совершенные предоплаты за воздушные суда в связи с заключением новых договоров на поставку воздушных судов Airbus A320 и Airbus A321 на сумму 21 361 млн руб., которые отражены в статье «Прочие внеоборотные активы».

* Капитальные затраты не включают в себя предоплаты за воздушные суда.

ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ

Величина оборотных активов увеличилась на 13,2% и составила 92 213 млн руб. Основное изменение связано с увеличением денежных средств и краткосрочных финансовых инвестиций на сумму 8 576 млн руб.

СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ

Общая сумма собственного капитала, включая держателей неконтролирующих долей участия, в 2014 году уменьшилась на 67 985 млн руб., до отрицательного значения – 13 505 млн руб.

Наиболее существенное изменение в капитале произошло в связи с отражением эффекта применения Группой специальных правил учета хеджирования рисков изменения валютных курсов части выручки, номинированной в долларах США, обязательствами по финансовому лизингу в той же валюте, рисков изменения валютных курсов части выручки, номинированной в евро, производными финансовыми инструментами и рисков изменения цен накупаемое авиатопливо производными финансовыми инструментами.

На 31 декабря 2014 года в составе капитала был отражен резерв по описанным инструментам хеджирования потоков денежных средств с учетом отложенного налога в размере 48 657 млн руб. Эффект переноса накопленных в прочем совокупном расходе убытков от переоценки инструментов хеджирования будет определяться в будущие периоды по мере признания валютной выручки и закупки авиатоплива.

КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Краткосрочные обязательства в 2014 увеличились на 98,8% (на 67 165 млн руб.). Основное увеличение произошло по статье «Производные финансовые инструменты» на 26 099 млн руб. Также рост произошел по следующим статьям: «Кредиторская задолженность и начисленные обязательства» на сумму 12 703 млн руб., «Обязательства по финансовой аренде» на сумму 8 224 млн руб., «Незаработанная транспортная выручка» на 6 135 млн руб. Увеличение краткосрочных кредитов и займов и краткосрочной части долгосрочных кредитов и займов в размере 12 314 млн руб. преимущественно связано с привлечением новых кредитных линий.

ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Долгосрочные обязательства в 2014 году увеличились на 80,0% (на 69 354 млн руб.) и составили 156 087 млн руб. Основное изменение пришлось на рост обязательств по финансовой аренде на 69 018 млн руб. в связи с поступлением в парк воздушных судов шести самолетов Boeing 777 и ослабления курса рубля в 2014 году.

Долговая нагрузка и ликвидность

ДИНАМИКА ДОЛГОВЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ

Млн руб., если не указано иное	31 декабря 2014	31 декабря 2013	Изменение
Кредиты и займы	24 203	13 406	80,5%
Финансовая аренда	149 278	72 036	107,2%
Пенсионные обязательства	659	707	(6,8%)
Таможенные пошлины	169	436	(61,2%)
Общий долг	174 309	86 585	101,3%
Денежные средства и краткосрочные инвестиции	27 508	18 932	45,3%
Чистый долг	146 801	67 653	117,0%
Чистый долг / EBITDA	5,9x	2,1x	-

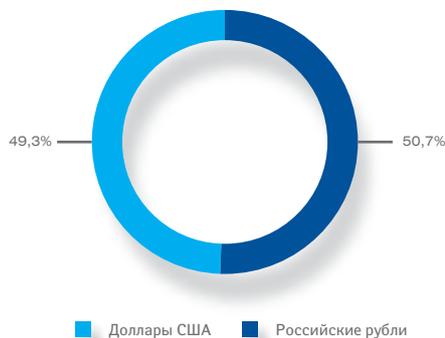
Рост общего долга на 101,3% за 12 месяцев, завершившихся 31 декабря 2014 года, до 174 309 млн руб. связан преимущественно с увеличением обязательств по контрактам финансовой аренды, номинированным в иностранной валюте, вследствие изменения курса рубля по отношению к доллару и евро. Доля валютных обязательств в общем объеме обязательств по финансовому лизингу составляет 98,1%, однако 65,8% выплат по контрактам финансовой аренды приходится на период 2018 года и после.

Кредиты и займы Группы «Аэрофлот» привлечены как по фиксированным, так и по плавающим ставкам. В основном они предназначены для пополнения оборотных средств. Доля валютных и рублевых обязательств в кредитном портфеле составляет 49,3% и 50,7% соответственно.

По состоянию на 31 декабря 2014 года денежные средства и краткосрочные инвестиции составляли 27 508 млн руб., что на 45,3% больше, чем по состоянию на 31 декабря 2013 года. Денежный поток от операционной деятельности составил 35 977 млн руб., в то время как в 2013 году этот показатель составлял 28 945 млн руб. Коэффициент текущей ликвидности по состоянию на 31 декабря 2014 года составил 0,7 (1,2 на 31 декабря 2013 года).

По состоянию на 31 декабря 2014 года объем невыбранных лимитов по кредитным линиям, доступным Группе «Аэрофлот» в крупнейших российских и международных банках, составлял 21,6 млрд руб.

ВАЛЮТНАЯ СТРУКТУРА КРЕДИТОВ И ЗАЙМОВ ПО СОСТОЯНИЮ НА 31 ДЕКАБРЯ 2014 ГОДА



ВАЛЮТНАЯ СТРУКТУРА ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО ФИНАНСОВОМУ ЛИЗИНГУ ПО СОСТОЯНИЮ НА 31 ДЕКАБРЯ 2014 ГОДА

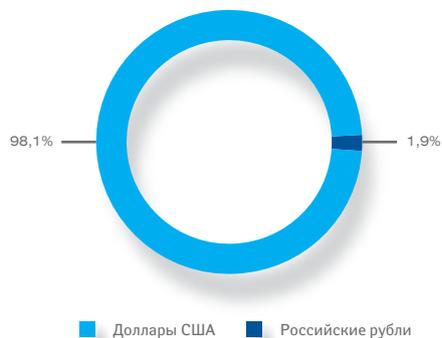
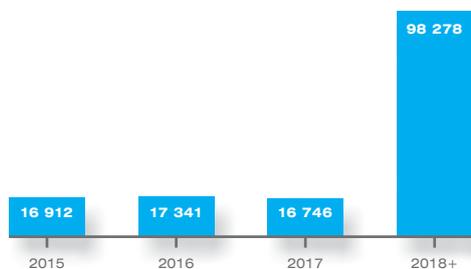


ГРАФИК ВЫПЛАТ ПО ФИНАНСОВОМУ ЛИЗИНГУ, МЛН РУБ.



СТРУКТУРА ОБЯЗАТЕЛЬСТВ НА 31 ДЕКАБРЯ, %



СТРУКТУРА КРЕДИТНОГО ПОРТФЕЛЯ

Наименование банка	Процентная ставка	Валюта заимствования	Краткосрочные кредиты и займы и краткосрочная часть долгосрочных кредитов и займов	Долгосрочные кредиты и займы
ОАО АКБ «Росбанк»	Libor +4,5%	Долл. США	3 382	-
ОАО «АЛЬФА-БАНК»	от 11,9 до 14,8%	Руб.	2 804	-
ОАО «Нордеа Банк»	Libor+5,0%	Долл. США	2 523	-
ОАО «Московский кредитный банк»	5,75%	Долл. США	2 253	-
ПАО «ВТБ»	7,5%	Долл. США	2 251	-
Сити Банк	Libor+3,5%	Долл. США	1 154	-
ОАО «АБ «Россия»	от 11,3% до 14,0%	Руб.	1 100	-
ПАО «Газпромбанк»	13,0%	Руб.	758	-
ОАО «Банк БФА»	12,4 и 12,9%	Руб.	513	1 500
Сбербанк РФ	от 11,0% до 12,5%	Руб.	503	-
Облигационный займ серии БО-03	8,3%	Руб.	102	5 000
Прочее	-	Долл. США	-	360
Итого			17 343	6 860



КОНСОЛИДИРОВАННАЯ ФИНАНСОВАЯ
ОТЧЕТНОСТЬ В СООТВЕТСТВИИ
С МЕЖДУНАРОДНЫМИ СТАНДАРТАМИ
ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ
ЗА 2014 ГОД

7.2 ЗАЯВЛЕНИЕ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

руководства за подготовку и утверждение консолидированной финансовой отчетности

Нижеследующее заявление, которое должно рассматриваться совместно с описанием обязанностей аудитора, содержащимся в представленном далее аудиторском заключении, сделано с целью разграничения ответственности аудитора и руководства в отношении консолидированной финансовой отчетности открытого акционерного общества «Аэрофлот – российские авиалинии» и его дочерних предприятий (далее – «Группа»).

Руководство Группы отвечает за подготовку консолидированной финансовой отчетности, достоверно отражающей во всех существенных аспектах финансовое положение Группы по состоянию на 31 декабря 2014 года, а также финансовые результаты ее деятельности, движение денежных средств и изменения капитала за 2014 год в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности (далее – «МСФО»).

ПРИ ПОДГОТОВКЕ КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ГРУППЫ РУКОВОДСТВО НЕСЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА:

- выбор надлежащих принципов бухгалтерского учета и их последовательное применение;
- применение обоснованных оценок и допущений;
- констатацию соблюдения Группой требований МСФО и раскрытие всех существенных отступлений от требований МСФО в примечаниях к консолидированной финансовой отчетности;
- подготовку консолидированной финансовой отчетности, исходя из допущения, что Группа будет продолжать свою деятельность в обозримом будущем, за исключением случаев, когда такое допущение неправомерно.

РУКОВОДСТВО ТАКЖЕ НЕСЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА:

- разработку, внедрение и обеспечение функционирования эффективной системы внутреннего контроля на всех предприятиях Группы;
- поддержание системы бухгалтерского учета, позволяющей в любой момент подготовить с достаточной степенью точности информацию о финансовом положении Группы, а также ее финансовых результатах и движении денежных средств, и обеспечивающей соответствие консолидированной финансовой отчетности требованиям МСФО;
- обеспечение соответствия бухгалтерского учета требованиям законодательства и стандартов бухгалтерского учета тех стран, в которых расположены предприятия Группы;
- принятие мер в пределах своей компетенции для обеспечения сохранности активов Группы;
- предотвращение и выявление недобросовестных действий и прочих злоупотреблений.

Консолидированная финансовая отчетность Группы за 2014 год (представленная на страницах 142–193), была утверждена 27 февраля 2015 года и от имени руководства ее подписали:



В. Г. Савельев

Генеральный директор



Ш. Р. Курмашов

Заместитель генерального директора
по финансам и управлению сетью и доходами

7.3 АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Акционерам и Совету директоров открытого акционерного общества «Аэрофлот – российские авиалинии»:

Мы провели аудит прилагаемой консолидированной финансовой отчетности открытого акционерного общества «Аэрофлот – российские авиалинии» и его дочерних компаний (далее – «Группа»), состоящей из консолидированного отчета о финансовом положении по состоянию на 31 декабря 2014 года и консолидированных отчетов о прибыли или убытке, совокупном доходе, изменениях капитала и денежных потоках за 2014 год, а также примечаний, состоящих из краткого обзора основных положений учетной политики и прочей пояснительной информации.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ РУКОВОДСТВА АУДИРУЕМОГО ЛИЦА ЗА КОНСОЛИДИРОВАННУЮ ФИНАНСОВУЮ ОТЧЕТНОСТЬ

Руководство аудируемого лица несет ответственность за составление и достоверность указанной консолидированной финансовой отчетности в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности, и за систему внутреннего контроля, которую руководство считает необходимой для составления консолидированной финансовой отчетности, не содержащей существенных искажений вследствие недобросовестных действий или ошибок.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ АУДИТОРА

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

Аудит включает проведение процедур, направленных на получение аудиторских доказательств, подтверждающих числовые показатели в консолидированной финансовой отчетности и раскрытие в ней информации. Выбор процедур зависит от профессионального суждения аудитора, включая оценку рисков существенного искажения консолидированной финансовой отчетности вследствие недобросовестных действий или ошибок. В процессе оценки этих рисков аудитор рассматривает систему внутреннего контроля за составлением и достоверностью консолидированной финансовой отчетности, чтобы разработать аудиторские процедуры, соответствующие обстоятельствам, но не с целью выражения мнения об эффективности системы внутреннего контроля. Аудит также включает оценку надлежащего характера применяемой учетной политики и обоснованности бухгалтерских оценок, сделанных руководством аудируемого лица, а также оценку представления консолидированной финансовой отчетности в целом.

Мы полагаем, что полученные нами аудиторские доказательства дают достаточные и надлежащие основания для выражения нашего мнения о достоверности данной консолидированной финансовой отчетности.

МНЕНИЕ

По нашему мнению, консолидированная финансовая отчетность отражает достоверно во всех существенных отношениях финансовое положение Группы по состоянию на 31 декабря 2014 года, а также ее финансовые результаты и денежные потоки за 2014 год в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности.

ZAO PricewaterhouseCoopers Audit

27 февраля 2015 г. Москва, Российская Федерация.

А. Н. Кораблев

Старший менеджер
(квалификационный аттестат № 01-000389),
ЗАО «ПрайсвотерхаусКуперс Аудит»

Аудируемое лицо
Открытое акционерное общество «Аэрофлот – российские авиалинии»
Свидетельство о государственной регистрации № 032.175
выдано Московской регистрационной палатой 21 июня 1994 г.
Свидетельство о внесении записи в ЕГРЮЛ выдано 2 августа 2002 г.
за № 1027700092661
Место нахождения аудируемого лица:
Российская Федерация, 119002, г. Москва, ул. Арбат, дом 10

Независимый аудитор
ЗАО «ПрайсвотерхаусКуперс Аудит»
Свидетельство о государственной регистрации № 008.890
выдано Московской регистрационной палатой 28 февраля 1992 г.
Свидетельство о внесении записи в ЕГРЮЛ выдано 22 августа 2002 г.
за № 1027700148431
Свидетельство о членстве в Саморегулируемой организации аудиторов
НП «Аудиторская Палата России» № 870. ОРНЗ в реестре аудиторов и аудиторских
организаций – 10201003683



7.4 КОНСОЛИДИРОВАННАЯ ФИНАНСОВАЯ ОТЧЕТНОСТЬ

в соответствии с международными стандартами финансовой отчетности за 2014 год

КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ О ПРИБЫЛИ ИЛИ УБЫТКЕ ЗА 2014 ГОД

(в миллионах рублей, если не указано иное)

	Прим.	2014 г.	2013 г.
Выручка от перевозок	5	277 354	257 546
Прочая выручка	6	42 417	33 410
Выручка		319 771	290 956
Операционные расходы, за исключением расходов на оплату труда и амортизации	7	(239 327)	(212 105)
Расходы на оплату труда	8	(52 148)	(45 349)
Амортизация	19, 20	(12 136)	(10 658)
Прочие операционные расходы и доходы, нетто	9	(4 892)	(3 049)
Операционные расходы		(308 503)	(271 161)
Прибыль от операционной деятельности		11 268	19 795
Финансовые доходы	10	2 471	2 686
Финансовые расходы	10	(28 399)	(8 814)
Реализация результата хеджирования	10	(1 723)	-
Доля в финансовых результатах ассоциированных предприятий		31	37
(Убыток)/прибыль до налогообложения		(16 352)	13 704
Расход по налогу на прибыль	11	(794)	(6 369)
(Убыток)/ПРИБЫЛЬ ЗА ГОД		(17 146)	7 335
(Убыток)/прибыль за год, причитающаяся:			
• акционерам Компании;		(15 471)	8 016
• держателям неконтролирующих долей участия.		(1 675)	(681)
(Убыток)/ПРИБЫЛЬ ЗА ГОД		(17 146)	7 335
(Убыток)/прибыль на акцию – базовая (в рублях на акцию)		(14,6)	7,6
(Убыток)/прибыль на акцию – разводненная (в рублях на акцию)		(14,6)	7,6
Средневзвешенное количество акций в обращении (в миллионах штук)		1 056,9	1 054,1
Средневзвешенное количество акций в обращении с учетом разводнения (в миллионах штук)		1 056,9	1 054,1

Утверждено 27 февраля 2015 года и подписано от имени руководства

В. Г. Савельев

Генеральный директор

Ш. Р. Курмашов

Заместитель генерального директора
по финансам и управлению сетью и доходами

Показатели консолидированного отчета о прибыли или убытке следует рассматривать в совокупности с примечаниями на страницах 150–193, которые являются неотъемлемой частью данной консолидированной финансовой отчетности

КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ О СОВОКУПНОМ ДОХОДЕ ЗА 2014 ГОД

(в миллионах рублей, если не указано иное)

	Прим.	2014 г.	2013 г.
(Убыток)/прибыль за год		(17 146)	7 335
Прочий совокупный (убыток)/доход:			
Статьи, которые впоследствии могут быть расклассифицированы в прибыли или убытки:			
• эффект от пересчета функциональной валюты в валюту представления отчетности;		33	28
• убыток от изменения справедливой стоимости финансовых инструментов, используемых для учета хеджирования;	22	(60 389)	(903)
• отложенный налог в отношении убытка от изменения справедливой стоимости финансовых инструментов.	11	12 115	2
Прочий совокупный убыток за год		(48 241)	(873)
ИТОГО СОВОКУПНЫЙ (УБЫТОК)/ДОХОД ЗА ГОД		(65 387)	6 462
Совокупный (убыток)/доход, причитающийся:			
• акционерам Компании;		(63 712)	7 143
• держателям неконтролирующих долей участия.		(1 675)	(681)
ИТОГО СОВОКУПНЫЙ (УБЫТОК)/ДОХОД ЗА ГОД		(65 387)	6 462

Показатели консолидированного отчета о совокупном доходе следует рассматривать в совокупности с примечаниями на страницах 150–193, которые являются неотъемлемой частью данной консолидированной финансовой отчетности

КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ О ФИНАНСОВОМ ПОЛОЖЕНИИ ПО СОСТОЯНИЮ НА 31 ДЕКАБРЯ 2014 ГОДА

(в миллионах рублей, если не указано иное)

Показатели консолидированного отчета о финансовом положении следует рассматривать в совокупности с примечаниями на страницах 150–193, которые являются неотъемлемой частью данной консолидированной финансовой отчетности

	Прим.	31 декабря 2014 г.	31 декабря 2013 г.
АКТИВЫ			
Оборотные активы			
Денежные средства и их эквиваленты	12	26 547	18 660
Краткосрочные финансовые инвестиции		961	272
Дебиторская задолженность и предоплаты	14	56 769	55 691
Предоплата по текущему налогу на прибыль		668	476
Страховые депозиты по аренде воздушных судов	13	321	405
Расходные запасы и запасы	15	6 516	4 927
Производные финансовые инструменты	22	431	1 034
Итого оборотные активы		92 213	81 465
Внеоборотные активы			
Отложенные налоговые активы	11	18 540	2 174
Инвестиции в ассоциированные предприятия		140	123
Долгосрочные финансовые инвестиции	16	6 115	6 099
Страховые депозиты по аренде воздушных судов	13	2 110	1 088
Прочие внеоборотные активы	17	3 759	5 955
Предоплата за воздушные суда	18	29 241	12 318
Основные средства	19	116 044	88 777
Нематериальные активы	20	2 762	3 350
Гудвил	21	6 660	6 660
Производные финансовые инструменты	22	134	1 175
Итого внеоборотные активы		185 505	127 719
ИТОГО АКТИВЫ		277 718	209 184
ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И КАПИТАЛ			
Краткосрочные обязательства			
Производные финансовые инструменты	22	26 312	213
Кредиторская задолженность и начисленные обязательства	23	48 952	36 249
Незаработанная транспортная выручка		22 469	16 334
Отложенная выручка по программе премирования пассажиров	24	799	577
Резервы под обязательства	25	2 349	881
Обязательства по финансовой аренде	26	16 912	8 688
Краткосрочные кредиты и займы и краткосрочная часть долгосрочных кредитов и займов	27	17 343	5 029
Итого краткосрочные обязательства		135 136	67 971
Долгосрочные обязательства			
Долгосрочные кредиты и займы	27	6 860	8 377
Обязательства по финансовой аренде	26	132 366	63 348
Резервы под обязательства	25	4 845	1 655
Отложенные налоговые обязательства	11	133	1 647

	Прим.	31 декабря 2014 г.	31 декабря 2013 г.
Отложенная выручка по программе премирования пассажиров	24	2 560	1 862
Производные финансовые инструменты	22	4 839	4 546
Прочие долгосрочные обязательства	28	4 484	5 298
Итого долгосрочные обязательства		156 087	86 733
ИТОГО ОБЯЗАТЕЛЬСТВА		291 223	154 704
Капитал			
Уставный капитал	30	1 359	1 359
Резерв выкупленных собственных акций		(3 571)	(3 573)
Накопленная прибыль от продажи собственных акций		1 659	1 659
Резерв переоценки инвестиций		(5)	(10)
Резерв накопленных курсовых разниц		-	(28)
Резерв по инструментам хеджирования	22	(48 657)	(383)
Нераспределенная прибыль		45 584	61 122
Капитал, принадлежащий акционерам Компании		(3 631)	60 146
Держатели неконтролирующих долей участия		(9 874)	(5 666)
ИТОГО КАПИТАЛ		(13 505)	54 480
ИТОГО ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И КАПИТАЛ		277 718	209 184

КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ О ДЕНЕЖНЫХ ПОТОКАХ ЗА 2014 ГОД

(в миллионах рублей, если не указано иное)

Показатели консолидированного отчета о денежных потоках следует рассматривать в совокупности с примечаниями на страницах 150–193, которые являются неотъемлемой частью данной консолидированной финансовой отчетности

	Прим.	2014 г.	2013 г.
ПОТОКИ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ ОТ ОПЕРАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ			
(Убыток)/прибыль до налогообложения		(16 352)	13 704
С корректировкой на:			
• амортизацию	19, 20	12 136	10 658
• начисление/(восстановление) резерва под обесценение дебиторской задолженности и предоплат, нетто	9	3 103	(834)
• убыток от списания сомнительной задолженности	9	33	616
• изменение резерва под снижение стоимости некондиционных расходных запчастей и запасов		242	376
• начисление резерва под обесценение основных средств	19	34	184
Неденежные операции, относящиеся к активам, удерживаемым для продажи		-	(13)
(Доход)/убыток от выбытия основных средств		(1 907)	193
Доход от списания кредиторской задолженности	9	(384)	(119)
Доля в финансовых результатах ассоциированных предприятий		(31)	(37)
Прибыль от продажи инвестиций и начисление резерва под обесценение инвестиций	10	(1)	(331)
Убыток от изменения справедливой стоимости производных финансовых инструментов	10	9 869	939
Реализация результата хеджирования	10	1 723	-
Изменение резервов под обязательства	25	1 271	1 639
Процентные расходы	10	4 934	3 320
Убыток от курсовых разниц	10	14 795	3 348
Списание НДС к возмещению	9	-	20
Восстановление НДС	9	(285)	-
Изменение резерва по выплатам на основе акций	36	-	(34)
Изменение прочих резервов и прочее обесценение активов		(46)	193
Прочие операционные расходы / (доходы), нетто		165	(224)
Прочие финансовые (доходы) / расходы, нетто		(449)	15
Убыток / (прибыль) по производным финансовым инструментам, нетто		2 813	(620)
Дивидендный доход		(60)	(49)
Итого потоки денежных средств от операционной деятельности до изменений в оборотном капитале		31 603	32 944
Изменение дебиторской задолженности и предоплаты		4 658	(3 014)
Изменение расходных запчастей и запасов		(1 831)	(1 019)
Изменение кредиторской задолженности и начисленных обязательств		8 452	4 345
Итого потоки денежных средств от операционной деятельности после изменений в оборотном капитале		42 882	33 256

	Прим.	2014 г.	2013 г.
Денежные средства, ограниченные в использовании	12	(82)	(60)
Налог на прибыль уплаченный		(6 863)	(4 260)
Налог на прибыль возмещенный		40	9
Чистая сумма денежных средств от операционной деятельности		35 977	28 945
ПОТОКИ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ ОТ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ:			
Поступления от продажи инвестиций и возврат депозитов		1 869	228
Приобретение инвестиций и размещение депозитов		(2 552)	(361)
Поступления от продажи основных средств		126	66
Приобретение основных средств и нематериальных активов		(6 160)	(4 410)
Дивиденды полученные		70	58
Предоплаты за воздушные суда		(21 361)	(7 154)
Возврат предоплат за воздушные суда		9 620	7 783
Выплата и возврат страховых депозитов по операционной аренде, нетто		(104)	191
Чистая сумма денежных средств, использованных в инвестиционной деятельности		(18 492)	(3 599)
ПОТОКИ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ ОТ ФИНАНСОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ			
Привлечение кредитов и займов		18 398	6 500
Погашение кредитов и займов		(9 870)	(14 579)
Выплаты основной суммы долга по финансовой аренде		(15 629)	(9 795)
Проценты уплаченные		(3 409)	(2 857)
Поступление от продажи собственных акций		2	365
Поступление от продажи собственных акций держателям неконтролирующих долей участия		119	12
Выкуп собственных акций		-	(12)
Выплаченные дивиденды		(2 833)	(1 289)
(Выплаты)/поступления по расчетам по производным финансовым инструментам, нетто		(1 451)	(127)
Чистая сумма денежных средств, использованных в финансовой деятельности		(14 673)	(21 782)
Влияние изменений валютных курсов на денежные средства и их эквиваленты		5 075	26
Нетто-увеличение денежных средств и их эквивалентов		7 887	3 590
Денежные средства и их эквиваленты на начало года		18 660	15 070
Денежные средства и их эквиваленты на конец года	12	26 547	18 660
НЕДЕНЕЖНЫЕ ОПЕРАЦИИ В РАМКАХ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ			
Основные средства, полученные по финансовой аренде		34 472	18 605

КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ КАПИТАЛА ЗА 2014 ГОД

(в миллионах рублей, если не указано иное)

Показатели консолидированного отчета об изменениях капитала следует рассматривать в совокупности с примечаниями на страницах 150–193, которые являются неотъемлемой частью данной консолидированной финансовой отчетности

	Капитал, принадлежащий акционерам Компании						Капитал, принадлежащий акционерам Компании				
	Прим.	Уставный капитал	Накопленный результат от продажи собственных акций за вычетом резерва выкупленных собственных акций	Резерв переоценки инвестиций	Резерв накопленных курсовых разниц	Резерв по инструментам хеджирования	Резерв по выплатам на основе акций	Нераспределенная прибыль	Итого	Держатели неконтролирующих долей участия	Итого капитал
НА 1 ЯНВАРЯ 2013 Г.		1 359	(2 440)	(12)	(54)	517	207	54 339	53 916	(4 522)	49 394
ПРИБЫЛЬ/(УБЫТОК) ЗА ГОД		-	-	-	-	-	-	8 016	8 016	(681)	7 335
Эффект от пересчета функциональной валюты в валюту представления отчетности		-	-	2	26	-	-	-	28	-	28
Убыток от изменения справедливой стоимости производных финансовых инструментов за вычетом отложенного налога	11,22	-	-	-	-	(900)	-	-	(900)	-	(900)
ИТОГО ПРОЧИЙ СОВОКУПНЫЙ УБЫТОК		-	-	-	-	-	-	-	(872)	-	(872)
ИТОГО СОВОКУПНЫЙ ДОХОД/(УБЫТОК)		-	-	-	-	-	-	-	7 144	(681)	6 463
Выбытие дочернего предприятия		-	-	-	-	-	-	-	-	(347)	(347)
Выплаты на основе долевых инструментов		-	-	-	-	-	(207)	-	(207)	-	(207)
Поступление собственных акций		-	(12)	-	-	-	-	-	(12)	-	(12)
Выбытие собственных акций		-	538	-	-	-	-	-	538	-	538
Продажа акций держателям неконтролирующих долей участия		-	-	-	-	-	-	-	-	12	12
Дивиденды объявленные		-	-	-	-	-	-	(1 233)	(1 233)	(128)	(1 361)
НА 31 ДЕКАБРЯ 2013 Г.		1 359	(1 914)	(10)	(28)	(383)	-	61 122	60 146	(5 666)	54 480
НА 1 ЯНВАРЯ 2014 Г.		1 359	(1 914)	(10)	(28)	(383)	-	61 122	60 146	(5 666)	54 480
УБЫТОК ЗА ГОД		-	-	-	-	-	-	(15 471)	(15 471)	(1 675)	(17 146)
Эффект от пересчета функциональной валюты в валюту представления отчетности		-	-	5	28	-	-	-	33	-	33
Убыток от изменения справедливой стоимости производных финансовых инструментов за вычетом отложенного налога	11,22	-	-	-	-	(48 274)	-	-	(48 274)	-	(48 274)
ИТОГО ПРОЧИЙ СОВОКУПНЫЙ УБЫТОК		-	-	-	-	-	-	-	(48 241)	-	(48 241)
ИТОГО СОВОКУПНЫЙ УБЫТОК		-	-	-	-	-	-	-	(63 712)	(1 675)	(65 387)
Выбытие собственных акций		-	2	-	-	-	-	-	2	-	2
Продажа акций держателям неконтролирующих долей участия		-	-	-	-	-	-	2 585	2 585	(2 283)	302
Дивиденды объявленные		-	-	-	-	-	-	(2 652)	(2 652)	(250)	(2 902)
НА 31 ДЕКАБРЯ 2014 Г.		1 359	(1 912)	(5)	-	(48 657)	-	45 584	(3 631)	(9 874)	(13 505)

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА 2014 ГОД

(в миллионах рублей, если не указано иное)

1. Описание деятельности

Открытое акционерное общество «Аэрофлот — российские авиалинии» (далее «Компания» или «Аэрофлот») было учреждено постановлением Правительства Российской Федерации как открытое акционерное общество в 1992 году (далее — «Постановление 1992 года»). В соответствии с Постановлением 1992 года все права и обязанности предприятия «Аэрофлот — Советские Авиалинии» и его структурных подразделений были переданы Компании, в том числе по двухсторонним межправительственным соглашениям и договорам, подписанным с иностранными авиакомпаниями и предприятиями в области гражданской авиации. Указом Президента Российской Федерации от 4 августа 2004 г. № 1009 Компания включена в Перечень стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ.

Основным видом деятельности Компании является предоставление услуг в области международных и внутренних пассажирских и грузовых воздушных перевозок, а также предоставление прочих связанных с воздушными перевозками услуг из московского аэропорта «Шереметьево». Компания и ее дочерние предприятия (далее — «Группа») также осуществляют деятельность по таким направлениям, как организация бортового питания авиапассажиров и гостиничные услуги. Ассоциированные предприятия Группы осуществляют деятельность преимущественно в области услуг авиационной безопасности и прочих вспомогательных услуг.

По состоянию на 31 декабря 2014 г. и 31 декабря 2013 г. 51,17% акций Компании принадлежало Российской Федерации (далее — «РФ») в лице Федерального агентства по управлению государственным имуществом. Головной офис Компании расположен по адресу: 119002, РФ, г. Москва, ул. Арбат, дом 10.

Основными дочерними предприятиями Компании являются:

Наименование компании	Место юридической регистрации	Основная деятельность	31 декабря 2014 г.	31 декабря 2013 г.
ОАО «Донавиа» (далее — «Донавиа»)	Ростов-на-Дону, РФ	Воздушные перевозки	100,00%	100,00%
ОАО «Авиакомпания «Россия» (далее — «АК Россия»)	Санкт-Петербург, РФ	Воздушные перевозки	75% минус одна акция	75% минус одна акция
ОАО «Владивосток Авиа» (далее — «Владавиа»)	Приморский край, РФ	Воздушные перевозки	26,60%	52,16%
ОАО «Авиакомпания «Аврора» (далее — «АК Аврора»)	Южно-Сахалинск, РФ	Воздушные перевозки	51,00%	100,00%
ОАО «Оренбургские авиалинии» (далее — «Оренбургавиа»)	Оренбург, РФ	Воздушные перевозки	100,00%	100,00%
ЗАО «Аэрофлот-Карго»	Москва, РФ	Транспортировка грузов	100,00%	100,00%
ООО «Добролет» (далее — «Добролет»)	Москва, РФ	Воздушные перевозки	100,00%	100,00%
ООО «Авиакомпания «Победа» (далее — «Победа»)	Москва, РФ	Воздушные перевозки	100,00%	-
ООО «Аэрофлот-Финанс» (далее — «Аэрофлот-Финанс»)	Москва, РФ	Финансовые услуги	100,00%	100,00%
ЗАО «Аэромар»	Московская область, РФ	Бортовое питание	51,00%	51,00%
ЗАО «Шеротель»	Московская область, РФ	Гостиничное хозяйство	100,00%	100,00%

В 2013 году по поручению главы российского правительства была создана компания ОАО «Авиакомпания «Аврора» на базе двух дальневосточных перевозчиков — ОАО «Сахалинские авиатрассы» и ОАО «Владивосток Авиа». В январе 2014 года 49% акций ОАО «Авиакомпания «Аврора» было продано правительствам субъектов РФ в составе Дальневосточного федерального округа за 181 млн руб.

16 сентября 2014 года Компанией было зарегистрировано юридическое лицо ООО «Бюджетный перевозчик», которое с 9 декабря 2014 года было переименовано в ООО «Авиакомпания «Победа».

Основным ассоциированным предприятием Группы является:

Наименование компании	Место юридической регистрации	Основная деятельность	31 декабря 2014 г.	31 декабря 2013 г.
ЗАО «АэроМАШ — АБ» (далее — «АэроМАШ — АБ»)	Московская область, РФ	Авиационная безопасность	45,00%	45,00%

В таблице ниже приведена информация о парке воздушных судов (далее — «ВС») Группы по состоянию на 31 декабря 2014 г. (количество ВС):

Тип ВС	Вид владения	ОАО «Аэрофлот»	ОАО «Донавиа»	ОАО «Владивосток Авиа»	ОАО «Авиакомпания «Россия»	ОАО «Оренбургские Авиалинии»	ОАО «Авиакомпания «Аврора»	ООО «Авиакомпания «Победа»	Итого по группе
Ил-96-300	Собств.	5	-	-	-	-	-	-	5
Ан-24	Собств.	-	-	-	-	-	1	-	1
Ми-8	Собств.	-	-	3	-	-	-	-	3
Итого ВС в собственности		5	-	3	-	-	1	-	9
Аэробус А319	Фин. аренда	4	-	-	9	-	-	-	13
Аэробус А320	Фин. аренда	1	-	-	-	-	-	-	1
Аэробус А321	Фин. аренда	21	-	-	-	-	-	-	21
Аэробус А330	Фин. аренда	8	-	-	-	-	-	-	8
Боинг В737	Фин. аренда	-	-	-	-	-	2	-	2
Боинг В777	Фин. аренда	10	-	-	-	-	-	-	10
Ан-148	Фин. аренда	-	-	-	6	-	-	-	6
Итого ВС в финансовой аренде		44	-	-	15	-	2	-	61
SSJ 100	Опер. аренда	16	-	-	-	-	-	-	16
Аэробус А319	Опер. аренда	3	10	-	7	-	6	-	26
Аэробус А320	Опер. аренда	62	-	1	11	-	-	-	74
Аэробус А321	Опер. аренда	5	-	-	-	-	-	-	5
Аэробус А330	Опер. аренда	14	-	-	-	-	-	-	14
Боинг В737	Опер. аренда	6	-	-	-	24	3	8	41
Боинг В767	Опер. аренда	-	-	-	3	-	-	-	3
Боинг В777	Опер. аренда	-	-	-	-	3	-	-	3
DHC 8 S-300	Опер. аренда	-	-	-	-	-	4	-	4
DHC 8 S-200	Опер. аренда	-	-	-	-	-	3	-	3
DHC 6 S-400	Опер. аренда	-	-	-	-	-	2	-	2
Итого ВС в операционной аренде		106	10	1	21	27	18	8	191
Итого парк ВС		155	10	4	36	27	21	8	261

По состоянию на 31 декабря 2014 г. 5 ВС типа Ил-96 и 3 ВС типа Ми-8 не эксплуатировались, 11 ВС типа Боинг В-737 и 1 ВС типа Аэробус А-320 находились в состоянии подготовки к возврату лизингодателю.

2. Принципы подготовки консолидированной финансовой отчетности и основные положения учетной политики

ПРИНЦИПЫ ПОДГОТОВКИ

Консолидированная финансовая отчетность Группы была подготовлена в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности (далее — «МСФО») и в соответствии с федеральным законом от 23 июля 2010 г. № 208-ФЗ «О консолидированной финансовой отчетности». Показатели консолидированной финансовой отчетности выражены в миллионах российских рублей (далее — «млн руб.»), кроме случаев, когда специально указывается иное.

Данная консолидированная финансовая отчетность подготовлена на основе правил учета по первоначальной стоимости приобретения, за исключением финансовых инструментов, первоначальное признание которых осуществляется по справедливой стоимости, имеющих для продажи финансовых активов и финансовых инструментов, оцениваемых по справедливой стоимости, изменения которой отражаются в составе прибыли или убытка, а также производных финансовых инструментов, к которым применены специальные правила учета сделок хеджирования. Основные положения учетной политики, использованные при подготовке данной консолидированной финансовой отчетности, представлены ниже. Данные положения применялись последовательно в отношении всех периодов, представленных в данной консолидированной финансовой отчетности, если не указано иное.

Все значительные дочерние предприятия, прямо или опосредованно контролируемые Группой, включены в настоящую консолидированную финансовую отчетность. Перечень основных дочерних предприятий, входящих в Группу, приводится в Примечании 1.

ФУНКЦИОНАЛЬНАЯ ВАЛЮТА И ВАЛЮТА ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ОТЧЕТНОСТИ

Функциональной валютой каждого предприятия Группы является валюта основной экономической среды, в которой данное предприятие осуществляет свою деятельность. С 1 января 2007 г. функциональной валютой Компании и ее основных дочерних предприятий является российский рубль (далее — «руб.» или «рубль»), валютой представления консолидированной финансовой отчетности Группы с 1 января 2013 г. является так же рубль.

КОНСОЛИДАЦИЯ

Дочерние предприятия представляют собой такие объекты инвестиций, включая структурированные предприятия, которые Группа контролирует, так как Группа:

- (i) обладает полномочиями, которые предоставляют ей возможность управлять значимой деятельностью, которая оказывает значительное влияние на доход объекта инвестиций,
- (ii) подвергается рискам, связанным с переменным доходом от участия в объекте инвестиций или имеет право на получение такого дохода,
- (iii) имеет возможность использовать свои полномочия в отношении объекта инвестиций с целью оказания влияния на величину дохода инвестора.

При оценке наличия у Группы полномочий в отношении другого предприятия учитывается наличие и влияние реальных прав, включая реальные потенциальные права голоса. Право является реальным, если держатель имеет практическую возможность реализовать это право при принятии решения относительно управления значимой деятельностью объекта инвестиций. Группа может обладать полномочиями в отношении объекта инвестиций, даже если она не имеет большинства прав голоса в объекте инвестиций. В подобных случаях для определения наличия реальных полномочий в отношении объекта инвестиций Группа оценивает размер пакета своих прав голоса по отношению к размеру и степени рассредоточения пакетов других держателей прав голоса.

Права защиты других инвесторов, такие как связанные с внесением коренных изменений в деятельность объекта инвестиций или изменяющиеся в исключительных обстоятельствах, не препятствуют возможности Группы контролировать объект инвестиций.

Дочерние предприятия включаются в консолидированную финансовую отчетность, начиная с даты передачи Группе контроля над их операциями (даты приобретения) и исключаются из консолидированной финансовой отчетности, начиная с даты утери контроля.

Дочерние предприятия включаются в консолидированную финансовую отчетность по методу приобретения. Приобретенные идентифицируемые активы, а также обязательства и условные обязательства, полученные при объединении бизнеса, отражаются по справедливой стоимости на дату приобретения независимо от размера неконтролирующей доли участия.

Гудвил определяется путем вычета суммы чистых активов приобретенного предприятия из общей суммы следующих величин: переданного возмещения за приобретенное предприятие, суммы неконтролирующей доли участия в приобретенном предприятии и справедливой стоимости доли участия в капитале приобретенного предприятия, принадлежавшей Группе непосредственно перед датой приобретения. Отрицательная сумма («отрицательный гудвил») признается в составе прибыли или убытка после того как руководство повторно оценит, полностью ли идентифицированы все приобретенные активы, а также принятые обязательства и условные обязательства, и анализирует правильность их оценки.

Возмещение, переданное за приобретенное предприятие, оценивается по справедливой стоимости переданных активов, выпущенных долевым инструментам и возникших или принятых обязательств, включая справедливую стоимость активов и обязательств, возникших в результате соглашений об условном возмещении, но не включая затраты, связанные с приобретением, такие как оплата консультационных услуг, юридических услуг, услуг по проведению оценки и аналогичных профессиональных услуг. Затраты по сделке, понесенные при выпуске долевого инструмента, вычитаются из суммы капитала; затраты по сделке, понесенные в связи с выпуском долговых ценных бумаг в рамках объединения бизнеса, вычитаются из их балансовой стоимости, а все остальные затраты по сделке, связанные с приобретением, относятся на расходы.

Группа оценивает неконтролирующую долю участия, представляющую собой непосредственную долю участия и дающую держателю право на пропорциональную долю чистых активов в случае ликвидации, индивидуально по каждой операции либо:

- (а) по справедливой стоимости, либо
- (б) пропорционально неконтролирующей доле участия в чистых активах приобретенного предприятия.

Операции между дочерними предприятиями Группы, остатки по соответствующим счетам и нерезализованные прибыли по операциям между дочерними предприятиями Группы взаимноисключаются. Нерезализованные убытки также взаимноисключаются, кроме случаев, когда убытки не могут быть возмещены. Компания и ее дочерние предприятия применяют единые принципы учетной политики в соответствии с политикой Группы.

Неконтролирующая доля участия — это часть чистых результатов деятельности и капитала дочернего предприятия, приходящаяся на долю участия в капитале, которой Компания не владеет прямо или косвенно. Неконтролирующая доля участия представляет отдельный компонент капитала Группы.

УЧЕТ СДЕЛОК ПО ПРИОБРЕТЕНИЮ НЕКОНТРОЛИРУЮЩИХ ДОЛЕЙ УЧАСТИЯ

Группа применяет модель экономической единицы для учета операций с владельцами неконтролирующей доли участия. Если имеется какая-либо разница между переданным возмещением и балансовой стоимостью приобретенной неконтролирующей доли участия, она отражается как операция с капиталом непосредственно в капитале. Группа признает разницу между вознаграждением, полученным за продажу неконтролирующей доли участия, и ее балансовой стоимостью как сделку с капиталом в консолидированном отчете об изменении капитала.

ИНВЕСТИЦИИ В АССОЦИИРОВАННЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

Ассоциированные предприятия — это предприятия, на которые Группа оказывает значительное влияние (прямо или косвенно), но не контролирует их; как правило, доля прав голоса в этих предприятиях составляет от 20% до 50%. Инвестиции в ассоциированные предприятия учитываются по методу долевого участия и первоначально отражаются по себестоимости. Балансовая стоимость ассоциированных предприятий включает идентифицированный в момент приобретения гудвил за вычетом накопленных убытков от обесценения в случае наличия таковых. Дивиденды, полученные от ассоциированных предприятий, уменьшают балансовую стоимость инвестиций в ассоциированные предприятия. Прочие изменения доли Группы в чистых активах ассоциированных предприятий после приобретения отражаются следующим образом:

- (i) доля Группы в прибылях и убытках ассоциированных предприятий отражается в составе консолидированного отчета о прибыли или убытке за год как доля в финансовых результатах ассоциированных предприятий,
- (ii) доля Группы в прочем совокупном доходе отражается в составе прочего совокупного дохода отдельной строкой,
- (iii) все прочие изменения в доле Группы в балансовой стоимости чистых активов ассоциированных предприятий отражаются в консолидированном отчете о прибыли или убытке в составе доли в финансовых результатах ассоциированных предприятий.

Однако когда доля убытков Группы, связанных с ассоциированным предприятием, равна или превышает ее долю в ассоциированном предприятии, включая любую необеспеченную дебиторскую задолженность, Группа отражает последующие убытки только в том случае, если она приняла на себя обязательства или производила платежи от имени данного ассоциированного предприятия.

Нереализованные прибыли по операциям между Группой и ее ассоциированными предприятиями взаимноисключаются пропорционально доле Группы в этих ассоциированных предприятиях; нереализованные убытки также взаимноисключаются, если только они не вызваны обесценением активов ассоциированного предприятия.

ВЫБЫТИЕ ДОЧЕРНИХ ИЛИ АССОЦИИРОВАННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Когда Группа утрачивает контроль или значительное влияние, то сохраняющаяся доля в предприятии переоценивается по справедливой стоимости, а изменения балансовой стоимости отражаются в прибыли или убытке. Справедливая стоимость представляет собой первоначальную балансовую стоимость для целей дальнейшего учета оставшейся доли в ассоциированном предприятии, или финансовом активе. Кроме того, все суммы, ранее признанные в составе прочего совокупного дохода в отношении данного предприятия, учитываются так, как если бы Группа осуществила непосредственное выбытие соответствующих активов или обязательств. Это может означать, что суммы, ранее отраженные в составе прочего совокупного дохода, переносятся в прибыль или убыток.

Если доля участия в ассоциированном предприятии уменьшается, но при этом сохраняется значительное влияние, то только пропорциональная доля сумм, ранее отраженных в составе прочего совокупного дохода, переносится в прибыль или убыток в необходимых случаях.

ГУДВИЛ

Гудвил учитывается по себестоимости за вычетом накопленных убытков от обесценения, при наличии таковых. Тестирование гудвила на обесценение производится Группой по меньшей мере раз в год, а также во всех случаях, когда существуют признаки его возможного обесценения. Балансовая стоимость гудвила сопоставляется с возмещаемой стоимостью, которая равна ценности использования или справедливой стоимости за вычетом затрат на продажу в зависимости от того, какая из этих величин выше. Обесценение сразу же признается в составе расходов и впоследствии не сторнируется. Гудвил относится на генерирующие единицы (а именно дочерние предприятия Группы). Эти единицы представляют самый низкий уровень, на котором Группа отслеживает гудвил и по своему размеру не превышают операционный сегмент.

При ликвидации деятельности, осуществляемой данной генерирующей единицей, гудвил, ассоциируемый с выбывающей деятельностью, включается в балансовую стоимость деятельности при определении прибыли или убытков от выбытия и оценивается на основе относительной стоимости выбывшей деятельности и части сохраненной генерирующей единицы.

ПЕРЕСЧЕТ ИНОСТРАННОЙ ВАЛЮТЫ

Денежные активы и обязательства в иностранной валюте пересчитываются в функциональную валюту каждого предприятия по официальному обменному курсу Центрального Банка РФ (далее — «ЦБ РФ») на конец соответствующего отчетного периода. Операции в иностранной валюте учитываются по курсу на дату совершения операции. Положительные и отрицательные курсовые разницы от расчетов по операциям в иностранной валюте и от пересчета денежных активов и обязательств в иностранной валюте в функциональную валюту каждого предприятия по официальному обменному курсу ЦБ РФ на конец года отражаются в консолидированном отчете о прибыли или убытке за год в составе финансовых доходов или расходов, кроме отражения курсовых разниц возникающих при перерасчете финансовых активов и пассивов, являющимися инструментами хеджирования. Курсовые разницы по инструментам хеджирования учитываются в резерве по инструментам хеджирования.

Пересчет по курсу на конец года не проводится в отношении неденежных статей консолидированного отчета о финансовом положении, измеряемых по исторической стоимости. Неденежные статьи, оцениваемые по справедливой стоимости в иностранной валюте, включая инвестиции в долевые инструменты, пересчитываются с использованием обменных курсов, которые действовали на дату оценки справедливой стоимости. Влияние изменения обменных курсов на неденежные статьи, оцениваемые по справедливой стоимости в иностранной валюте, отражается как часть прибыли или убытка от переоценки по справедливой стоимости.

В таблице ниже приводятся официальные обменные курсы доллара США и Евро к рублю использованные для пересчета денежных активов и обязательств в иностранной валюте:

	Официальные обменные курсы	
	рублей за 1 доллар США	рублей за 1 Евро
Средний курс за 2014 г.	38,42	50,82
На 31 декабря 2014 г.	56,26	68,34
Средний курс за 2013 г.	31,85	42,31
На 31 декабря 2013 г.	32,73	44,97

На 26 февраля 2015 года официальный обменный курс к доллару США и Евро составил 62,59 рублей за 1 доллар США и 71,17 рублей за 1 Евро.

ПРИЗНАНИЕ ВЫРУЧКИ

Выручка оценивается по справедливой стоимости полученного возмещения или возмещения к получению и представляет собой суммы, причитающиеся за товары и услуги, реализуемые в ходе обычной деятельности, за вычетом начисленных на выручку налогов.

Пассажирские перевозки: Выручка от реализации билетов отражается в момент предоставления авиатранспортных услуг. Стоимость проданных и сохраняющих свое действие билетов, еще не использованных на отчетную дату, отражается в консолидированном отчете о финансовом положении Группы отдельной строкой (незаработанной транспортной выручки) в составе краткосрочных обязательств. Сальдо по этому счету сокращается по мере того, как Группа осуществляет предоставление соответствующих авиатранспортных услуг, или при возврате билета пассажиром. Стоимость билетов, которые были проданы, но не будут использованы, признается как выручка от реализации на дату выдачи билетов с учетом анализа исторических данных по продажам. Комиссионные расходы, выплачиваемые агентам по продаже авиабилетов, признаются в качестве коммерческих и маркетинговых расходов в составе операционных расходов в консолидированном отчете о прибыли или убытке в период реализации агентами авиабилетов.

Выручка от пассажирских перевозок включает также выручку по код-шеринговым соглашениям, заключенным Группой с определенными авиакомпаниями, согласно которым Группа и авиакомпания продают места на рейсы друг друга (далее — «Код-шеринговые соглашения»). Выручка от реализации билетов на рейсы других авиакомпаний по Код-шеринговым соглашениям отражается в момент предоставления авиатранспортных услуг и учитывается в сумме чистого дохода в составе выручки от перевозок в консолидированном отчете о прибыли или убытке Группы. Выручка от реализации мест на рейсы Группы другими авиакомпаниями отражается в момент предоставления авиатранспортных услуг в полной сумме в составе выручки от перевозок в консолидированном отчете о прибыли или убытке Группы.

Грузовые перевозки: Выручка от предоставления услуг грузовых авиаперевозок отражается в составе выручки от перевозок в момент предоставления авиатранспортных услуг. Стоимость проданных, но еще не оказанных услуг грузовых авиаперевозок отражается в консолидированном отчете о финансовом положении Группы отдельной строкой (незаработанной транспортной выручки) в составе краткосрочных обязательств.

Бортовое питание: Выручка от бортового питания признается в момент доставки упакованного питания на борт воздушного судна, поскольку это является моментом перехода к покупателям рисков и выгод, связанных с правом собственности.

Прочая выручка: Прочая выручка по двусторонним соглашениям с авиакомпаниями признается по мере возникновения прав на ее получение в соответствии с условиями каждого соглашения. Выручка от сдачи номеров в гостинице Группы признается в момент предоставления услуги. Выручка от реализации товаров признается на момент перехода рисков и выгод, связанных с правом собственности на товары, обычно в момент отгрузки товаров покупателю. Если Группа берет на себя обязанность доставить товары до определенного

места, выручка признается в момент передачи товаров покупателю в пункте назначения. Выручка от оказания услуг признается в том периоде, когда данные услуги были оказаны.

ИНФОРМАЦИЯ ПО СЕГМЕНТАМ

Отчетность по сегментам составляется в соответствии с внутренней отчетностью, представляемой руководителю Группы, принимающему операционные решения. Сегмент подлежит отдельному раскрытию, если его доходы, финансовый результат или активы составляют не менее десяти процентов от общих доходов, общего финансового результата или суммарных активов всех операционных сегментов.

НЕМАТЕРИАЛЬНЫЕ АКТИВЫ

Нематериальные активы Группы, кроме гудвила, имеют конечный срок полезного использования и включают, в основном, капитализированное программное обеспечение со сроком полезного использования 5 лет. Нематериальные активы амортизируются линейным методом в течение срока их полезного использования. Приобретенные лицензии на компьютерное программное обеспечение капитализируются в сумме затрат, понесенных на их приобретение и внедрение. В случае обесценения балансовая стоимость нематериальных активов списывается до наибольшей из ценности их использования и справедливой стоимости за вычетом расходов на продажу.

ОСНОВНЫЕ СРЕДСТВА

Основные средства отражаются по себестоимости, за вычетом накопленной амортизации и накопленных убытков от обесценения (там, где это необходимо). Амортизация рассчитывается таким образом, чтобы полностью амортизировать первоначальную стоимость основных средств (за минусом ликвидационной стоимости, где применимо) в течение срока полезного использования указанных основных средств.

(а) Самолетно-моторный парк:

- (i) **Собственные ВС и авиационные двигатели:** Парк собственных ВС представлен ВС российского производства, тогда как авиационные двигатели — двигателями как российского, так и иностранного производства. Полный перечень ВС приведен в Примечании 1.
- (ii) **ВС и авиационные двигатели, используемые на условиях финансовой аренды:** В тех случаях, когда основные средства используются на условиях финансовой аренды, предусматривающих, что риски и выгоды от владения имуществом практически полностью переходят к Группе, указанные основные средства учитываются, как если бы они были приобретены в собственность.
- (iii) **Капитализированные затраты на техническое обслуживание и ремонт ВС, используемых на условиях финансовой аренды:** Затраты на осуществление значительных проектов модернизации и реконструкции (в основном модернизация ВС, предусматривающая замену отдельных элементов) капитализируются. Балансовая стоимость заменяемых частей прекращает признаваться в консолидированном отчете о финансовом положении Группы и включается в состав операционных расходов в консолидированном отчете о прибыли или убытке Группы. Капитализированные затраты на техническое обслуживание и крупные проекты модернизации и реконструкции воздушных судов амортизируются с использованием линейного метода в течение периода, заканчивающегося на прогнозную дату следующего осмотра, или исходя из предполагаемого срока их полезного использования. Стоимость текущего ремонта и технического обслуживания воздушных судов относится на расходы по мере возникновения соответствующих затрат и включается в состав операционных расходов (техническое обслуживание) в консолидированном отчете о прибыли или убытке Группы.
- (iv) **Амортизация самолетно-моторного парка:** Амортизация самолетно-моторного парка, находящегося в собственности или полученного на условиях финансовой аренды, рассчитывается с использованием линейного метода до окончания предполагаемого срока полезного использования или срока аренды, если он более короткий. Амортизация планеров самолетов, двигателей самолетов и интерьера начисляется отдельно в течение соответствующих предполагаемых сроков использования линейным методом. Различные составляющие самолетно-моторного парка Группы имеют следующие сроки полезной службы:
 Планеры самолетов — 20–32 лет
 Двигатели самолетов — 8–10 лет
 Интерьеры — 5 лет
 Здания — 15–50 лет
 Оборудование и транспортные средства — 3–5 лет
 Прочие основные средства — 1–5 лет
- (v) **Капитализированные неотделимые улучшения ВС, используемых на условиях операционной аренды:** Капитализированные затраты, относящиеся к арендованному воздушному парку, амортизируются в течение наименьшего из двух сроков: срока полезного использования или срока аренды.

(б) Земля, здания, сооружения и другие основные средства

Данные основные средства отражаются по первоначальной стоимости, выраженной в историческом долларовом эквиваленте, пересчитанной по курсу на 1 января 2007 г., дату изменения функциональной валюты Компании и ее основных дочерних предприятий с доллара США на рубль. Амортизация начисляется линейным методом на все объекты основных средств из расчета предполагаемого срока их полезного использования, а в случае арендуемого имущества — в течение срока аренды или срока полезного использования,

если он более короткий. Сроки полезного использования основных средств Группы составляют от 1 до 50 лет. Земельные участки не амортизируются.

(в) Незавершенное строительство

Объекты незавершенного строительства представляют собой затраты, непосредственно связанные со строительством основных средств, включая соответствующие переменные накладные расходы, непосредственно относимые на стоимость строительства, а также стоимость приобретения прочих активов, требующих монтажа либо иной подготовки. Балансовая стоимость объектов незавершенного строительства регулярно пересматривается на предмет необходимости начисления соответствующего резерва под снижение их стоимости.

ПРИБЫЛЬ ИЛИ УБЫТОК ОТ ВЫБИТИЯ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ

Прибыль или убыток от выбытия объектов основных средств определяется как разница между полученной выручкой от продажи и их балансовой стоимостью и отражается в консолидированном отчете о прибыли или убытке Группы за год в составе операционных расходов.

ФИНАНСОВАЯ АРЕНДА

В тех случаях, когда Группа является арендатором по договору аренды, при которой происходит передача Группе практически всех рисков и выгод, связанных с владением, арендуемые активы капитализируются в составе основных средств на дату начала срока аренды по наименьшей из двух величин: справедливой стоимости арендованных активов и приведенной стоимости минимальных арендных платежей.

Сумма каждого арендного платежа распределяется между уменьшением непогашенного обязательства и затратами на финансирование таким образом, чтобы получилась постоянная периодическая ставка процента по непогашенному остатку обязательства по финансовой аренде. Соответствующие арендные обязательства за вычетом будущих финансовых расходов отражаются отдельной строкой (обязательства по финансовой аренде) в составе краткосрочных и долгосрочных обязательств в консолидированном отчете о финансовом положении Группы. Затраты на выплату процентов в составе арендных платежей отражаются в прибыли или убытке в течение срока аренды по методу эффективной ставки процента. Активы, приобретенные по договорам финансовой аренды, амортизируются в течение срока их полезного использования или срока аренды, в случае когда он более короткий, если у Группы нет достаточной уверенности в том, что она получит право собственности на этот актив к концу срока аренды.

Таможенные пошлины, стоимость юридических услуг и другие первоначальные прямые расходы увеличивают сумму, отражаемую в составе активов в консолидированном отчете о финансовом положении Группы. Процентная составляющая арендных платежей включена в состав финансовых расходов в консолидированном отчете о прибыли или убытке Группы.

КАПИТАЛИЗАЦИЯ ЗАТРАТ ПО КРЕДИТАМ ИЛИ ЗАЙМАМ

Затраты по кредитам или займам, включая начисленные проценты, курсовые разницы и прочие расходы, непосредственно относимые к приобретению, строительству или производству актива, который не учитывается по справедливой стоимости и подготовка которого к использованию по назначению или продаже обязательно требует значительного времени (далее — «актив, отвечающий определенным требованиям»), входят в состав стоимости такого актива, если начало капитализации приходится на 1 января 2009 г. или на последующую дату. Предоплаты за ВС рассматриваются Группой как актив, отвечающий определенным требованиям, в отношении которого производится капитализация затрат по кредитам или займам.

Дата начала капитализации наступает, когда Группа:

- (а) несет расходы, связанные с активом, отвечающим определенным требованиям;
- (б) несет затраты по кредитам или займам;
- (в) предпринимает действия, необходимые для подготовки актива к использованию по назначению или к продаже.

Капитализация затрат по кредитам или займам продолжается до даты, когда завершены практически все работы, необходимые для подготовки актива к использованию или к продаже.

Группа капитализирует затраты по кредитам или займам, по которым она произвела капитальные расходы по активам, отвечающим определенным требованиям. Капитализированные затраты по кредитам или займам рассчитываются на основе средней стоимости финансирования Группы (средневзвешенные процентные расходы применяются к расходам на квалифицируемые активы) за исключением случаев, когда средства заимствованы для приобретения конкретного актива, отвечающего определенным требованиям. Если это происходит, капитализируются фактические затраты, понесенные по этому кредиту или займу в течение периода, за вычетом любого инвестиционного дохода от временного инвестирования этих заемных средств.

ОБЕСЦЕНЕНИЕ ОБЪЕКТОВ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ

На конец каждого отчетного периода руководство определяет наличие признаков обесценения объектов основных средств. Если выявлен любой такой признак, руководство оценивает возмещаемую стоимость, которая определяется как наибольшая из двух величин: справедливой стоимости за вычетом расходов на продажу актива и ценности его использования. Балансовая стоимость актива уменьшается до возмещаемой стоимости. Убыток от обесценения актива отражается в консолидированном отчете о прибыли или убытке Группы за год

в составе операционных расходов. Убыток от обесценения актива, признанный в прошлые отчетные периоды, восстанавливается (при необходимости), если произошло изменение расчетных оценок, использованных при определении ценности от использования актива либо его справедливой стоимости за вычетом расходов на продажу.

ОПЕРАЦИОННАЯ АРЕНДА

В случаях, когда Группа является арендатором по договору аренды, не предусматривающему передачу от арендодателя к Группе практически всех рисков и выгод, связанных с владением активом, общая сумма арендных платежей отражается в прибыли или убытке за год линейным методом в течение всего срока аренды. Срок аренды — это не подлежащий досрочному прекращению период, на который арендатор заключил договор об аренде актива, а также дополнительные периоды, на которые арендатор имеет право продлить аренду актива с дополнительной оплатой или без нее, если на начальную дату аренды имеется достаточная уверенность в том, что арендатор реализует такое право.

Расходы, связанные с заключением договоров операционной аренды, включающие таможенные пошлины по импортным арендованным ВС, признаются в составе внеоборотных активов в момент передачи ВС и амортизируются линейным методом в течение срока действия соглашений аренды. Амортизационные отчисления признаются в составе операционных расходов. Поскольку в соответствии с таможенным законодательством РФ Группа уплачивает таможенные пошлины с рассрочкой, обязательства по уплате таможенных пошлин учитываются по амортизированной стоимости.

Договоры операционной аренды содержат требования по проведению периодических ремонтов и технического обслуживания в течение срока аренды. Соответственно, в течение срока операционной аренды Группа создает резерв на ожидаемую сумму предстоящих расходов по проведению периодических ремонтов и технического обслуживания. Оценка ожидаемых расходов производится на основе наиболее надежных данных на момент проведения такой оценки. При этом учитываются условия договоров операционной аренды, возраст и состояние ВС и авиационных двигателей, рыночная стоимость креплений, узлов и агрегатов, подлежащих замене, а также стоимость требуемых работ. Данный резерв отражается по дисконтированной стоимости.

Стоимость проведения периодического ремонта и технического обслуживания ВС, находящихся в финансовой аренде, капитализируется и амортизируется в течение срока наименьшего из (i) периода до проведения следующего планируемого ремонта, (ii) оставшегося срока полезного использования актива и (iii) срока аренды.

СТРАХОВЫЕ ДЕПОЗИТЫ ПО АРЕНДЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Страховые депозиты по аренде ВС представляют собой суммы, уплаченные арендодателям ВС, в соответствии с условиями заключенных договоров аренды воздушных судов. Такие депозиты возвращаются Группе по окончании срока аренды. Страховые депозиты по договорам аренды воздушных судов отдельно представлены в консолидированном отчете о финансовом положении (страховые депозиты по аренде ВС) и отражаются по амортизированной стоимости.

КЛАССИФИКАЦИЯ ФИНАНСОВЫХ АКТИВОВ

Финансовые активы классифицируются по следующим категориям: а) займы и дебиторская задолженность, б) финансовые активы, имеющиеся в наличии для продажи, и в) финансовые активы, оцениваемые по справедливой стоимости, изменения которой отражаются в составе прибыли или убытка, отнесенные к данной категории с момента первоначального признания.

Займы и дебиторская задолженность представляют собой неотируемые производные финансовые активы с фиксированными или определяемыми платежами, за исключением тех из них, которые Группа намерена продать в ближайшем будущем. Финансовые активы, отвечающие определению займов и дебиторской задолженности, могут быть реклассифицированы, если Группа имеет намерение и возможность удерживать данные финансовые активы в обозримом будущем или вплоть до погашения.

Производные финансовые инструменты, включая валютные и процентные опционы, топливные опционы, а также валютные и процентные свопы, отражаются по справедливой стоимости. Производные инструменты учитываются как активы, если справедливая стоимость данных инструментов является положительной, и как обязательства, если их справедливая стоимость является отрицательной. Изменения справедливой стоимости производных инструментов включаются в прибыль или убыток за год, за исключением инструментов, к которым применены специальные правила учета хеджирования, изменение справедливой стоимости которых отражается в составе прочего совокупного дохода.

Все прочие финансовые активы входят в категорию **активов, имеющихся в наличии для продажи**, которая включает инвестиционные ценные бумаги, которые Группа намерена удерживать в течение неопределенного периода времени и которые могут быть проданы в случае необходимости поддержания ликвидности или изменения процентных ставок, обменных курсов валют или котировок ценных бумаг.

КЛАССИФИКАЦИЯ ФИНАНСОВЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ

Финансовые обязательства классифицируются по следующим учетным категориям: а) предназначенные для торговли, включая производные финансовые инструменты, и б) прочие финансовые обязательства. Обязательства, предназначенные для торговли, отражаются по справедливой стоимости, изменения которой отражаются в составе прибыли или убытка за год (как финансовые доходы или финансовые расходы) в том периоде, в котором они возникли. Прочие финансовые обязательства отражаются по амортизированной стоимости.

ФИНАНСОВЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ – ОСНОВНЫЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ

Финансовые инструменты отражаются по справедливой стоимости, себестоимости или амортизированной стоимости в зависимости от их классификации. Ниже представлено описание этих методов оценки.

Справедливая стоимость — это цена, которая может быть получена при продаже актива или уплачена при передаче обязательства при проведении операции на добровольной основе между участниками рынка на дату оценки. Наилучшим подтверждением справедливой стоимости является котированная цена на активном рынке. Активный рынок — это рынок, на котором операции с активом или обязательством проводятся с достаточной частотой и в достаточном объеме, позволяющем получать информацию об оценках на постоянной основе.

Справедливая стоимость финансовых инструментов, обращающихся на активном рынке, оценивается как сумма, полученная при умножении котированной цены на отдельный актив или обязательство на их количество, удерживаемое предприятием.

Портфель финансовых производных инструментов или других финансовых активов и обязательств, не обращающихся на активном рынке, оценивается по справедливой стоимости группы финансовых активов и финансовых обязательств на основе цены, которая была бы получена при продаже чистой длинной позиции (то есть актива) за принятие конкретного риска или при передаче чистой короткой позиции (то есть обязательства) за принятие конкретного риска при проведении операции на добровольной основе между участниками рынка на дату оценки в текущих рыночных условиях. Это применимо для активов, отражаемых по справедливой стоимости на многократной основе, если: (а) Группа управляет группой финансовых активов и финансовых обязательств на основе чистой подверженности Компании конкретному рыночному риску (или рискам) или кредитному риску конкретного контрагента в соответствии с официальной стратегией Группы по управлению рисками или его инвестиционной стратегией; (б) Группа на данной основе предоставляет информацию о группе активов и обязательствах старшему руководящему персоналу предприятия; и (в) рыночные риски, включая длительность подверженности Группы конкретному рыночному риску (или рискам), возникающему в связи с финансовыми активами и финансовыми обязательствами, по существу являются равнозначными.

Методы оценки, такие как модель дисконтированных денежных потоков, а также модели, основанные на данных аналогичных операций, совершаемых на рыночных условиях, или рассмотрение финансовых данных объекта инвестиций используются для определения справедливой стоимости финансовых инструментов, для которых недоступна рыночная информация о цене сделок.

Финансовые инструменты, оцениваемые по справедливой стоимости, анализируются по уровням иерархии справедливой стоимости следующим образом:

- (i) к 1 уровню относятся оценки по котированным ценам (некорректируемым) на активных рынках для идентичных активов или обязательств,
- (ii) ко 2 уровню – полученные с помощью методов оценки, в которых все используемые существенные исходные данные, которые либо прямо (к примеру, цена), либо косвенно (к примеру, рассчитанных на базе цены) являются наблюдаемыми для актива или обязательства, и
- (iii) оценки 3 уровня, которые являются оценками, не основанными исключительно на наблюдаемых рыночных данных (т.е. для оценки требуется значительный объем ненаблюдаемых исходных данных).

Переводы с уровня на уровень иерархии справедливой стоимости считаются имевшими место на конец отчетного периода.

Себестоимость представляет собой сумму уплаченных денежных средств или их эквивалентов, или справедливую стоимость иного возмещения, переданного для приобретения актива на дату покупки, и включает затраты по сделке. Оценка по себестоимости применяется только в отношении инвестиций в долевые инструменты, которые не имеют рыночных котировок и справедливую стоимость которых не может быть надежно оценена, и в отношении производных инструментов, которые привязаны к таким долевым инструментам, не имеющим котировок на открытом рынке, и подлежат погашению такими долевыми инструментами.

Амортизированная стоимость представляет величину, в которой финансовый инструмент был оценен при первоначальном признании, за вычетом выплат в погашение основной суммы долга, уменьшенную или увеличенную на величину начисленных процентов, а для финансовых активов — за вычетом суммы убытков (прямых или путем использования счета оценочного резерва) от обесценения. Начисленные проценты включают амортизацию отложенных при первоначальном признании затрат по сделке, а также любых премий или дисконта от суммы погашения с использованием метода эффективной ставки процента. Нарощенные процентные доходы и наращенные процентные расходы, включая наращенный купонный доход и амортизированный дисконт или премию (включая отложенную при предоставлении комиссии, при наличии таковой), не показываются отдельно, а включаются в балансовую стоимость соответствующих статей консолидированного отчета о финансовом положении.

Метод эффективной ставки процента — это метод распределения процентных доходов или процентных расходов в течение соответствующего периода с целью обеспечения постоянной процентной ставки в каждом периоде (эффективной ставки процента) на балансовую стоимость инструмента. Эффективная ставка процента — это ставка, применяемая при точном дисконтировании расчетных будущих денежных платежей или поступлений (не включая будущие кредитные потери) на протяжении ожидаемого времени существования финансового инструмента или, где это уместно, более короткого периода до чистой балансовой стоимости финансового инструмента. Эффективная ставка процента используется для дисконтирования денежных потоков по инструментам с плавающей ставкой до следующей даты изменения процента, за исключением премии или дисконта, которые отражают кредитный спрэд по плавающей ставке, указанной для данного инструмента, или по другим переменным факторам, которые устанавливаются независимо от рыночного значения. Такие

премии или дисконты амортизируются на протяжении всего ожидаемого срока обращения инструмента. Расчет приведенной стоимости включает все вознаграждения и суммы, выплаченные или полученные сторонами по договору, составляющие неотъемлемую часть эффективной ставки процента.

Затраты по сделке являются дополнительными затратами, непосредственно относящимися к приобретению, выпуску или выбытию финансового инструмента. Дополнительные затраты — это затраты, которые не были бы понесены, если бы сделка не состоялась. Затраты по сделке включают вознаграждение и комиссионные, уплаченные агентам и консультантам, сборы, уплачиваемые регулирующим органам и фондовым биржам, а также налоги и сборы, взимаемые при передаче собственности. Затраты по сделке не включают премии или дисконты по долговым обязательствам, затраты на финансирование, внутренние административные расходы или расходы на хранение.

Первоначальное признание финансовых инструментов

Производные финансовые инструменты, включая финансовые инструменты, к которым применены специальные правила сделок учета хеджирования, первоначально признаются по справедливой стоимости. Все прочие финансовые инструменты первоначально учитываются по справедливой стоимости плюс понесенные затраты по сделке. Наилучшим подтверждением справедливой стоимости при первоначальном признании является цена сделки. Прибыль или убыток учитывается в момент первоначального признания только в том случае, если между справедливой стоимостью и ценой сделки существует разница, которая может быть подтверждена другими наблюдаемыми в данный момент на рынке сделками с аналогичным инструментом или оценочным методом, в котором в качестве входящих переменных используются исключительно наблюдаемые рыночные данные.

Покупка или продажа финансовых активов, передача которых предусматривается в сроки, установленные законодательно или правилами данного рынка (покупка и продажа на стандартных условиях), признаются на дату совершения сделки, т.е. на дату, когда Группа приняла на себя обязательство передать финансовый актив. Все прочие операции по приобретению признаются, когда Компания/Группа становится стороной договора в отношении данного финансового инструмента.

Прекращение признания финансовых активов

Группа прекращает признавать финансовые активы, когда:

- (а) эти активы погашены или срок действия прав на денежные потоки, связанные с этими активами, истек, или
- (б) Группа передала права на денежные потоки от финансовых активов или заключила соглашение о передаче, и при этом:
 - (i) также передала по существу, все риски и выгоды, связанные с владением этими активами, или
 - (ii) не передала и не сохранила, по существу, все риски и выгоды, связанные с владением этими активами, но утратила право контроля в отношении данных активов.

Контроль сохраняется, если контрагент не имеет практической возможности продать актив несвязанной третьей стороне весь рассматриваемый актив без необходимости налагать дополнительные ограничения на такую продажу.

Взаимозачет финансовых инструментов

Финансовые активы и обязательства взаимозачитываются и в отчете о финансовом положении отражается чистая величина только в тех случаях, когда существует юридически установленное право произвести взаимозачет отраженных сумм, а также намерение либо произвести взаимозачет, либо одновременно реализовать актив и урегулировать обязательство. Рассматриваемое право на взаимозачет а) не должно зависеть от возможных будущих событий и б) должно иметь юридическую возможность осуществления при следующих обстоятельствах: (i) в ходе осуществления обычной финансово-хозяйственной деятельности, (ii) при невыполнении обязательства по платежам (события дефолта) и (iii) в случае несостоятельности или банкротства.

ФИНАНСОВЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ И УЧЕТ ХЕДЖИРОВАНИЯ

Производные финансовые инструменты первоначально отражаются по справедливой стоимости на дату заключения сделки и впоследствии переоцениваются по справедливой стоимости. Метод учета таких сделок зависит от того, признается ли данный инструмент хеджирующим и от вида хеджируемой статьи. Группа признает некоторые инструменты в качестве хеджирующих, связанных с признанными активами, обязательствами и от высоковероятных прогнозируемых операций (учет хеджирования денежных потоков).

Группа документирует взаимоотношения между хеджируемыми статьями и инструментами хеджирования, а также свои задачи по управлению рисками и стратегию применения хеджирования. На начало отношений хеджирования и на постоянной основе Группа также документирует свою оценку того, являются ли производные финансовые инструменты, используемые в операциях хеджирования, высокоэффективными при взаимозачете хеджируемых рисков.

Справедливая стоимость производных финансовых инструментов, заключенных Группой с целью хеджирования рисков, раскрывается в примечании 22. Справедливая стоимость производных инструментов учитывается в составе внеоборотных активов или долгосрочных обязательств, когда срок реализации хеджируемой статьи превышает 12 месяцев и в составе оборотных активов или краткосрочных обязательств, когда срок меньше 12 месяцев.

УЧЕТ ХЕДЖИРОВАНИЯ ДЕНЕЖНЫХ ПОТОКОВ

Эффективная часть изменений в справедливой стоимости финансовых инструментов, предназначенных для хеджирования потоков денежных средств, отражается в составе прочего совокупного дохода. Прибыль или убыток, относящиеся к неэффективной части, сразу отражаются отдельной строкой в отчете о прибыли или убытке ниже результата от операционной деятельности Группы.

Суммы, накопленные в составе капитала, реклассифицируются в прибыль или убыток (в составе прибыли или убытка от финансовой деятельности) в периодах, когда хеджируемая статья оказывает влияние на сумму прибыли или убытка (например, когда происходит предусмотренная в прогнозе хеджируемая операция продажи). При этом, когда в результате предусмотренной в прогнозе хеджируемой операции происходит признание нефинансового актива (например, запасов), прибыли или убытки, ранее отложенные в составе капитала, переводятся из капитала и включаются в первоначальную оценку стоимости актива.

Когда истекает срок инструмента хеджирования или происходит его продажа, а также когда хеджирование перестает удовлетворять критериям учета хеджирования, совокупная прибыль или убыток, существующие в составе капитала на этот момент времени, остаются в этой же статье и отражаются в отчете о прибылях и убытках в момент окончательного признания операции, предусмотренной в прогнозе. Когда соответствующие прогнозы по осуществлению операции становятся не реализуемыми, совокупная прибыль или убытки, включенные в состав капитала, сразу же переводятся в отдельную строку отчета о прибылях и убытках в составе прибыли и убытка от финансовой деятельности.

ИНВЕСТИЦИИ, ИМЕЮЩИЕСЯ В НАЛИЧИИ ДЛЯ ПРОДАЖИ

Инвестиции, имеющиеся в наличии для продажи, отражаются по справедливой стоимости. Процентный доход по долговым ценным бумагам, имеющимся в наличии для продажи, рассчитывается по методу эффективной ставки процента и отражается в прибыли или убытке за год как финансовый доход. Дивиденды по инвестициям в долевые финансовые инструменты, имеющимся в наличии для продажи, отражаются в прибыли или убытке за год, когда установлено право Группы на получение выплаты и вероятность получения дивидендов является высокой. Прочие изменения справедливой стоимости отражаются на счетах прочего совокупного дохода до момента прекращения признания инвестиции или ее обесценения, когда сумма накопленной прибыли или убытка переносится из состава прочего совокупного дохода в состав финансового дохода в прибыли или убытке за год.

Убытки от обесценения инвестиций, имеющихся в наличии для продажи, отражаются в прибыли или убытке за год в момент их возникновения в результате одного или нескольких событий («событий, приводящих к убытку»), имевших место после первоначального признания данных активов. Значительное или продолжительное снижение справедливой стоимости инвестиций в долевой инструмент ниже их себестоимости является свидетельством обесценения. Сумма накопленного убытка от обесценения — рассчитываемая как разница между ценой приобретения и текущей справедливой стоимостью за вычетом убытка от обесценения, ранее отраженного в прибыли или убытке, — переносится со счета прочего совокупного дохода в состав финансовых расходов в прибыли или убытке за год.

Убытки от обесценения инвестиций в долевые инструменты не восстанавливаются, последующая прибыль отражается в составе прочего совокупного дохода. Если в последующем периоде справедливая стоимость долгового инструмента, классифицированного как имеющийся для продажи, увеличивается, и это увеличение можно объективно связать с событием, случившимся после признания убытка от обесценения в составе прибыли или убытка, то убыток от обесценения восстанавливается в прибыли или убытке текущего периода.

ДЕНЕЖНЫЕ СРЕДСТВА И ИХ ЭКВИВАЛЕНТЫ

Денежные средства и их эквиваленты включают денежные средства в кассе, остатки на банковских счетах до востребования и краткосрочные высоколиквидные инвестиции (включая банковские депозиты), с первоначальным сроком погашения по договору не более трех месяцев, приносящие процентный доход. Денежные средства и их эквиваленты учитываются по амортизированной стоимости, рассчитанной с использованием метода эффективной ставки процента.

Остатки денежных средств с ограничением использования исключаются из состава денежных средств и их эквивалентов для целей составления консолидированного отчета о денежных потоках. Остатки денежных средств с ограничением на обмен или использование для погашения обязательств, действующим в течение как минимум двенадцати месяцев после отчетной даты, включаются в состав прочих внеоборотных активов в консолидированном отчете о финансовом положении Группы.

ЗАЙМЫ ВЫДАННЫЕ И ДЕБИТОРСКАЯ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ

Займы выданные и дебиторская задолженность — это производные финансовые активы с фиксированными или определяемыми платежами, не котируемые на активном рынке. При первоначальном признании каждый заем и статья дебиторской задолженности отражаются по справедливой стоимости и впоследствии учитываются по амортизированной стоимости с использованием метода эффективной процентной ставки. Сомнительная дебиторская задолженность оценивается индивидуально, а убытки от обесценения признаются в составе прочих операционных расходов в консолидированном отчете о прибыли или убытке Группы.

ОБЕСЦЕНЕНИЕ ФИНАНСОВЫХ АКТИВОВ, ОТРАЖАЕМЫХ ПО АМОРТИЗИРОВАННОЙ СТОИМОСТИ

Убытки от обесценения признаются в прибыли или убытке по мере их возникновения в результате одного или более событий («событий, приводящих к убытку»), имевших место после первоначального признания финансового актива и влияющих на величину или сроки

расчетных будущих потоков денежных средств, связанных с финансовым активом, которые можно оценить с достаточной степенью надежности. Основными факторами, которые Группа принимает во внимание при рассмотрении вопроса об обесценении финансового актива, являются его просроченный статус и возможность реализации обеспечения, при наличии такового.

Убытки от обесценения всегда признаются путем создания резерва в такой сумме, чтобы привести балансовую стоимость актива к приведенной стоимости ожидаемых потоков денежных средств (которая не включает в себя будущие кредитные убытки, которые еще не были понесены), дисконтированных с использованием первоначальной эффективной ставки процента по данному активу. Расчет приведенной стоимости ожидаемых потоков денежных средств финансового актива, обеспеченного залогом, включает потоки денежных средств, которые могут возникнуть в результате обращения взыскания на предмет залога, за вычетом затрат на получение и продажу обеспечения, независимо от степени вероятности обращения взыскания на предмет залога.

Если в последующем периоде сумма убытка от обесценения снижается и это снижение может быть объективно отнесено к событию, наступившему после признания обесценения (как, например, повышение кредитного рейтинга дебитора), ранее отраженный убыток от обесценения восстанавливается посредством корректировки созданного резерва через прибыль или убыток за год.

Активы, реализация которых невозможна, и в отношении которых завершены все необходимые процедуры с целью полного или частичного возмещения и определена окончательная сумма убытка, списываются за счет сформированного резерва под обесценение. Последующее восстановление ранее списанных сумм начисляется на счет убытков от обесценения в составе прибылей или убытков за год.

Если условия обесцененного финансового актива, отражаемого по амортизированной стоимости, пересматриваются в результате переговоров или изменяются каким-либо иным образом в связи с финансовыми трудностями контрагента, обесценение определяется с использованием первоначальной эффективной ставки процента до пересмотра условий. После этого прекращается признание финансового актива, условия которого были пересмотрены, и признается новый актив по справедливой стоимости, но только если риски и выгоды, связанные с данным активом, значительно изменились. Это, как правило, подтверждается значительной разницей между приведенной стоимостью первоначальных и новых ожидаемых потоков денежных средств.

ПРЕДОПЛАТА

Предоплата отражается в данной консолидированной финансовой отчетности по фактическим затратам за вычетом резерва под обесценение. Предоплата классифицируется как долгосрочная, если ожидаемый срок получения товаров или услуг, относящихся к ней, превышает один год, или если предоплата относится к активу, который будет отражен в учете как долгосрочный при первоначальном признании. Сумма предоплаты за приобретение актива включается в его балансовую стоимость при получении Группой контроля над этим активом и наличии вероятности того, что будущие экономические выгоды, связанные с ним, будут получены Группой. Прочая предоплата списывается на прибыль или убыток при получении услуг, относящихся к ней. Если имеется признак того, что активы, товары или услуги, относящиеся к предоплате, не будут получены, балансовая стоимость предоплаты подлежит списанию, и соответствующий убыток от обесценения отражается в консолидированном отчете о прибыли или убытке Группы за год.

КРЕДИТОРСКАЯ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ ПОСТАВЩИКАМ И ПОДРЯДЧИКАМ И ПРОЧАЯ КРЕДИТОРСКАЯ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ

Торговая кредиторская задолженность начисляется по факту исполнения контрагентом своих договорных обязательств и учитывается по амортизированной стоимости с использованием метода эффективной ставки процента.

КРЕДИТЫ И ЗАЙМЫ

Кредиты и займы первоначально оцениваются по справедливой стоимости и впоследствии отражаются по амортизированной стоимости с использованием метода эффективной ставки процента.

Краткосрочные кредиты и займы включают в себя:

- процентные кредиты и займы со сроком погашения менее одного года;
- краткосрочную часть долгосрочных процентных кредитов и займов.

Долгосрочные кредиты и займы включают в себя обязательства со сроком погашения более одного года.

РАСХОДНЫЕ ЗАПЧАСТИ И ЗАПАСЫ

Материально-производственные запасы, в том числе расходные запчасти для воздушных судов, оцениваются по наименьшей из двух величин: фактической себестоимости или чистой стоимости возможной реализации. Фактическая себестоимость запасов определяется методом ФИФО. Устаревшие запасы, которые Группа не планирует использовать в своей деятельности, списываются в полной стоимости таких запасов.

НАЛОГ НА ДОБАВЛЕННУЮ СТОИМОСТЬ

Налог на добавленную стоимость («НДС»), относящийся к выручке от продажи товаров или оказания услуг отражается в качестве обязательства перед бюджетом на основе метода начисления. Доходы по внутренним перелетам в общем случае облагаются НДС по ставке 18%, а международные перелеты — по ставке 0%. Входящий НДС, подлежащий уплате поставщикам — резидентам РФ, а также НДС, уплаченный

на импортированные самолеты и запасные части, может быть возмещен за счет исходящего НДС, при соблюдении определенных ограничений. Возмещение входящего НДС, относящегося к продажам, обычно задерживается на срок до 6 месяцев, а иногда и больший срок из-за требований обязательных налоговых проверок и прочих административных вопросов. Входящий НДС, предъявленный к вычету на дату составления консолидированного отчета о финансовом положении, уменьшает обязательство по уплате исходящего НДС. В текущем периоде входящий НДС, подлежащий возмещению, но не предъявленный к вычету за отчетный период, отражается в консолидированном отчете о финансовом положении как НДС к получению. НДС к получению, в отношении которого не ожидается возмещение в течение двенадцати месяцев с отчетной даты, классифицируется как внеоборотный актив. Если в отношении дебиторской задолженности, признанной сомнительной, был создан резерв, то этот резерв отражается в полном объеме, включая сумму НДС.

ПРОГРАММА ПРЕМИРОВАНИЯ ПАССАЖИРОВ

С 1999 г. Компания запустила программу для часто летающих пассажиров — «Аэрофлот Бонус». Согласно правилам и условиям программы, заработанные бонусные мили позволяют совершить бесплатный перелет или повысить класс обслуживания при условии соответствия дополнительно предусмотренным условиям. В соответствии с разъяснением КРМФО (IFRIC) 13 «Программа лояльности клиентов» признание накопленных, но еще не использованных бонусных миль учитывается в качестве отложенной выручки при условии высокой вероятности их дальнейшего использования. Справедливая стоимость накопленных бонусных миль, заработанная участниками программы «Аэрофлот Бонус» при перелетах на рейсах Группы, отражается в качестве краткосрочной и долгосрочной отложенной выручки по программе премирования пассажиров (Примечание 24) в составе краткосрочных и долгосрочных обязательств в консолидированном отчете о финансовом положении Группы, соответственно. Справедливая стоимость бонусных миль, накопленных участниками программы «Аэрофлот Бонус» за пользование услугами, предоставленными партнерами данной программы, также как и промо-мили, отражается в качестве прочих начисленных краткосрочных и долгосрочных обязательств по программе премирования пассажиров (Примечания 23 и 28) в составе кредиторской задолженности и начисленных обязательств и прочих долгосрочных обязательств в консолидированном отчете о финансовом положении Группы, соответственно. Выручка отражается в момент предоставления авиатранспортных услуг пассажирам.

ВОЗНАГРАЖДЕНИЯ РАБОТНИКАМ

Начисление заработной платы, взносов в Пенсионный фонд РФ и фонды социального страхования, оплачиваемого ежегодного отпуска и отпуска по болезни, премий, а также неденежных льгот (таких как услуги здравоохранения и т.д.) проводится в том году, когда услуги, определяющие данные виды вознаграждения, были оказаны сотрудниками Группы.

РЕЗЕРВЫ ПОД ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Резерв под обязательство начисляется тогда и только тогда, когда у Группы имеется текущее обязательство (юридическое или вытекающее из практики), возникшее в результате прошлых событий и существует высокая вероятность того, что для урегулирования этого обязательства потребуются отток экономических выгод, а величина обязательства может быть оценена с достаточной степенью надежности. Сумма резервов пересматривается по состоянию на каждую отчетную дату и корректируется для отражения текущего состояния (Примечание 25). Если влияние изменения стоимости денег со временем является значительным, сумма резерва определяется на основании приведенной стоимости затрат, необходимых для погашения обязательства.

НАЛОГ НА ПРИБЫЛЬ

В данной консолидированной финансовой отчетности отражены расходы по налогу на прибыль в соответствии с требованиями законодательства, с использованием налоговых ставок и законодательных норм, которые действуют или по существу вступили в силу на конец отчетного периода. Расходы или доходы по налогу на прибыль включают текущий и отложенный налоги и отражаются в консолидированном отчете о прибыли или убытке за год, если они не должны быть отражены в составе прочего совокупного дохода или непосредственно в капитале в связи с тем, что относятся к операциям, которые также отражены в этом или другом периоде в составе прочего совокупного дохода или непосредственно в капитале.

Текущий налог на прибыль представляет собой сумму, которая ожидается к уплате налоговым органам или возмещению налоговыми органами в отношении налогооблагаемой прибыли или убытков за текущий и предшествующие периоды. Налогооблагаемая прибыль или убыток базируются на расчетных показателях, если консолидированная финансовая отчетность утверждается до подачи соответствующих налоговых деклараций. Прочие расходы по налогам, за исключением налога на прибыль, отражаются в составе прочих операционных расходов в консолидированном отчете о прибыли или убытке.

Отложенный налог на прибыль начисляется по методу балансовых обязательств в отношении отложенных налоговых убытков и временных разниц, возникающих между налогооблагаемой базой активов и обязательств и их балансовой стоимостью в консолидированном отчете о финансовом положении. В соответствии с исключением для первоначального признания, отложенный налог не признается в отношении временных разниц, возникающих при первоначальном признании актива или обязательства по операциям, не связанным с объединением бизнеса, если таковые при первоначальном признании не влияют ни на бухгалтерскую, ни на налогооблагаемую прибыль. Отложенные налоговые обязательства не начисляются в отношении временных разниц при первоначальном признании гудвила и впоследствии в отношении гудвила, не уменьшающего налогооблагаемую прибыль. Активы и обязательства по отложенному налогу определяются с использованием ставок налога, которые действуют или по существу вступили в силу на конец отчетного периода и которые, как ожидается, будут применяться в период, когда временные разницы или отложенные налоговые убытки, перенесенные на будущие периоды, будут реализованы.

Отложенные налоговые активы в отношении вычитаемых временных разниц и отложенных налоговых убытков признаются только в той мере, в которой существует вероятность восстановления временных разниц и получения в будущем налогооблагаемой прибыли, против которой могут быть использованы налогооблагаемые временные разницы.

Зачет отложенных налоговых активов и обязательств возможен, когда в законодательстве предусмотрено право зачета текущих налоговых активов и обязательств, и когда отложенные налоговые активы и обязательства относятся к налогу на прибыль, уплачиваемому одному и тому же налоговому органу либо одним и тем же налогооблагаемым лицом, либо разными налогооблагаемыми лицами при том, что существует намерение произвести расчеты путем взаимозачета. Отложенные налоговые активы могут быть зачтены против отложенных налоговых обязательств только в рамках каждого отдельного предприятия Группы.

Группа контролирует восстановление временных разниц, относящихся к налогам на дивиденды дочерних предприятий или к прибылям от их продажи. Группа не отражает отложенные налоговые обязательства по таким временным разницам кроме случаев, когда руководство ожидает восстановление временных разниц в обозримом будущем.

НЕОПРЕДЕЛЕННЫЕ НАЛОГОВЫЕ ПОЗИЦИИ

Неопределенные налоговые позиции Группы оцениваются руководством в конце каждого отчетного периода. Обязательства, отражающиеся в отношении позиций по налогу на прибыль, учитываются в тех случаях, когда руководство считает, что вероятность возникновения дополнительных налоговых обязательств, если налоговая позиция Группы будет оспорена налоговыми органами, выше, чем вероятность их отсутствия. Такая оценка производится на основании толкования налогового законодательства, действующего или по существу действующего на конец отчетного периода, а также любых известных постановлений судов или иных решений по подобным вопросам. Обязательства по штрафам, пеням и налогам, за исключением налога на прибыль, отражаются на основе наилучшей оценки руководством расходов, необходимых для урегулирования обязательств на конец отчетного периода.

ПЕНСИОННЫЕ ОТЧИСЛЕНИЯ

Группа производит определенные выплаты сотрудникам в связи с уходом на пенсию. Пенсионные обязательства представляют собой обязательства по пенсионным планам с установленными выплатами. Величина расходов и обязательств по таким планам оценивается методом прогнозируемой условной единицы. В рамках данного метода затраты на пенсионные выплаты отражаются в консолидированном отчете о прибыли или убытке с целью равномерного распределения затрат в течение среднего срока работы сотрудника. Прибыли и убытки, возникающие при изменении актуарных расчетов, сразу относятся на финансовые результаты. Пенсионные обязательства перед работниками, не достигшими пенсионного возраста, рассчитываются на основе минимальных годовых выплат и не учитывают возможное увеличение руководством величины пенсий в будущем. В случае если подобные пенсионные выплаты сотрудникам приходится на период свыше 12 месяцев с отчетной даты, то они дисконтируются; при этом применяется ставка дисконта, определяемая на основе средней ставки доходности по государственным облигациям на отчетную дату.

Группа также является участником пенсионного плана с фиксированными взносами, в соответствии с которым Группа обязуется осуществлять дополнительные пенсионные отчисления в размере определенного процента (20% в 2014 году) от перечислений, осуществляемых самими сотрудниками — участниками данной программы. Взносы, производимые Группой в отношении участия в пенсионном плане с фиксированными взносами, отражаются как расходы, в том периоде, к которому они относятся. В течение года Группа также производит взносы в государственный Пенсионный фонд РФ по ставкам, установленным в соответствии с законодательством РФ. Такие взносы относятся на расходы по мере возникновения.

УСТАВНЫЙ КАПИТАЛ

Обыкновенные акции отражаются как капитал. Дополнительные затраты, непосредственно относящиеся к выпуску новых акций или опционов, отражаются в составе капитала как уменьшение (за вычетом налога) суммы, полученной от выпуска. Сумма превышения справедливой стоимости полученных средств над номинальной стоимостью выпущенных акций отражается в капитале как эмиссионный доход.

ВЫПЛАТЫ, ОСНОВАННЫЕ НА АКЦИЯХ

Предоставленное работникам право на получение будущих компенсационных выплат за оказанные услуги в виде долевых инструментов (акций или опционов на акции) Компании оценивается по справедливой стоимости этих инструментов на дату предоставления работникам такого права и признается как расходы на оплату труда с соответствующим увеличением капитала на протяжении периода, необходимого для окончательного перехода безусловного права на данные инструменты.

Впоследствии на каждую отчетную дату производится уточнение оценок для отражения разницы ожидаемого количества инструментов, подлежащих передаче работникам в результате окончательного перехода права на эти инструменты при выполнении работником условий, связанных со стажем работы, а также выполнении рыночных условий результативности, и фактическим количеством инструментов, права на которые перешли работникам. Эффект от пересмотра первоначальных оценок, если таковой имеется, признается в составе прибыли и убытка в корреспонденции с капиталом Группы.

Выплаты, основанные на акциях, с неопределяемыми условиями оцениваются по справедливой стоимости на дату их предоставления с учетом данных условий; уточнение оценок для отражения фактических результатов впоследствии не производится.

СОБСТВЕННЫЕ АКЦИИ, ВЫКУПЛЕННЫЕ У АКЦИОНЕРОВ

В случае приобретения Компанией или ее дочерними предприятиями акций Компании, уплаченное возмещение, включая любые непосредственно относящиеся к этой операции прямые затраты за вычетом налога на прибыль, вычитается из общей суммы капитала, принадлежащего акционерам Компании до момента погашения, повторного выпуска или продажи этих акций. Собственные акции Компании, выкупленные у акционеров Компании или принадлежащие дочерним предприятиям Компании, отражаются как уменьшение капитала Группы.

Продажа таких акций или повторный выпуск данных акций в обращение не влияет на чистую прибыль за текущий год и отражается как изменение капитала Группы. При последующей продаже или повторном выпуске таких акций в обращение, полученное возмещение, за вычетом любых непосредственно относящихся к сделке дополнительных затрат и соответствующей суммы налога на прибыль, включается в состав капитала, принадлежащего акционерам Компании.

Выплаты Компанией дивидендов своим акционерам отражаются за вычетом дивидендов, относящихся к собственным акциям, выкупленным у акционеров.

ДИВИДЕНДЫ

Дивиденды отражаются в учете как обязательство и вычитаются из суммы капитала Компании в том периоде, в котором они были объявлены и утверждены акционерами Компании на общем собрании.

ПРИБЫЛЬ ИЛИ УБЫТОК НА АКЦИЮ

Прибыль на акцию рассчитывается путем деления прибыли или убытка за период, причитающейся акционерам Компании, на средневзвешенное количество обыкновенных акций, находившихся в обращении в течение указанного периода. При расчете разводненной прибыли на акцию учитываются акции, которые планируется использовать для исполнения опционной программы в случае, когда средняя за данный период рыночная цена обыкновенных акций превышает цену исполнения опционов.

ИЗМЕНЕНИЯ В ПРЕДСТАВЛЕНИИ КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ

Там, где это необходимо, сравнительные данные были скорректированы для приведения в соответствие с представлением результатов текущего года.

3. Существенные оценки и профессиональные суждения в применении учетной политики

Группа производит расчетные оценки и допущения, которые влияют на отражаемые в консолидированной финансовой отчетности суммы и на балансовую стоимость активов и обязательств в следующем финансовом году. Расчетные оценки и суждения подвергаются постоянному анализу и основаны на прошлом опыте руководства и других факторах, в том числе на ожиданиях относительно будущих событий, которые считаются обоснованными в сложившихся обстоятельствах. В процессе применения учетной политики руководство также использует профессиональные суждения, за исключением связанных с расчетными оценками. Профессиональные суждения, которые оказывают наиболее значительное влияние на суммы, отраженные в консолидированной финансовой отчетности, и расчетные оценки, которые могут привести к необходимости существенной корректировки балансовой стоимости активов и обязательств в течение следующего финансового года, включают следующие:

СРОКИ ПОЛЕЗНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ И ОСТАТОЧНАЯ СТОИМОСТЬ ОБЪЕКТОВ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ

Оценка сроков полезного использования объектов основных средств, а также их остаточной стоимости являются предметом профессионального суждения руководства, основанного на опыте использования аналогичных активов. При определении сроков полезного использования и остаточной стоимости активов руководство принимает во внимание следующие факторы: характер ожидаемого использования, оценку технологического устаревания и физического износ. Изменение каждого из названных условий или оценок может повлечь корректировку будущих расходов на амортизацию.

СТОИМОСТЬ БИЛЕТОВ, КОТОРЫЕ БЫЛИ ПРОДАНЫ, НО НЕ БУДУТ ИСПОЛЬЗОВАНЫ

Стоимость билетов, которые были проданы, но не будут использованы, признается как выручка от реализации на дату выдачи билетов с учетом анализа исторических данных по продажам. Оценка вероятности того, что билеты не будут использованы, является предметом профессионального суждения руководства. Изменение данных оценок может повлечь корректировку значения выручки в консолидированном отчете о прибыли или убытке (Примечание 5) и незаработанной транспортной выручки в консолидированном отчете о финансовом положении.

ПРОГРАММА ПРЕМИРОВАНИЯ ПассажиРОВ

По состоянию на отчетную дату Группа производит оценку и признает обязательства по бонусным милям, накопленным участниками программы «Аэрофлот Бонус» (Примечание 2). Оценка производится на основе статистической информации, доступной Группе, и отражает ожидаемое количество бонусных миль, которые будут использованы после отчетной даты, умноженное на их справедливую стоимость. Оценка справедливой стоимости бонусной мили, а также ожидания руководства в отношении количества бонусных миль, которые будут использованы участниками данной программы, являются предметом профессионального суждения руководства. Изменение данных оценок может повлечь корректировку отложенной выручки по программе премирования пассажиров в консолидированном отчете о финансовом положении (Примечание 24) и корректировку значения выручки в консолидированном отчете о прибыли или убытке (Примечание 5).

СОБЛЮДЕНИЕ НАЛОГОВОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Соблюдение налогового законодательства, в особенности в РФ, в значительной мере зависит от его интерпретации и может быть оспорено налоговыми органами. Руководство создает резерв на основе наилучших оценок возможных дополнительных начислений налоговых платежей и связанных с ними пеней и штрафов, которые Группе необходимо будет выплатить в том случае, если налоговые органы оспорят соблюдение Группой налогового законодательства (Примечание 39).

КЛАССИФИКАЦИЯ ДОГОВОРОВ АРЕНДЫ НА ФИНАНСОВУЮ И ОПЕРАЦИОННУЮ АРЕНДУ

Руководство применяет профессиональное суждение в части классификации договоров аренды воздушных судов на договора финансовой и операционной аренды, а именно все ли значительные риски и выгоды, связанные с владением активом переходят к Группе в соответствии с договором и, в частности, чтобы определить, какие риски и выгоды являются значительными. Изменение данных оценок может повлечь применение принципиально различного подхода к учету воздушного судна.

РАСЧЕТНОЕ ОБЕСЦЕНЕНИЕ ГУДВИЛА

Группа проводит тестирование гудвила на обесценение не реже одного раза в год. Возмещаемая стоимость генерирующих единиц определяется на основании расчета стоимости от ее использования. Данные расчеты требуют применения оценок, более подробно описанных в Примечании 21.

ПРИЗНАНИЕ ОТЛОЖЕННОГО НАЛОГОВОГО АКТИВА

Признанный отложенный налоговый актив представляет собой сумму налога на прибыль, которая может быть зачтена против будущих налогов на прибыль, и отражается в консолидированном отчете о финансовом положении. Отложенный налоговый актив признается только в том случае, если использование соответствующего налогового вычета является высоковероятным. Определение будущей налогооблагаемой прибыли и суммы налоговых вычетов, вероятных к зачету в будущем, основано на среднесрочном бизнес-плане, подготовленном руководством, и результатах его экстраполяции на будущее. Бизнес-план основан на ожиданиях руководства, которые считаются обоснованными в данных обстоятельствах.

4. Применение новых и/или пересмотренных международных стандартов финансовой отчетности и разъяснений к ним

НОВЫЕ СТАНДАРТЫ И ИНТЕРПРЕТАЦИИ, КОТОРЫЕ ВСТУПИЛИ В СИЛУ С 1 ЯНВАРЯ 2014 ГОДА

Следующие новые стандарты, изменения к стандартам и интерпретации являются обязательными для отчетных периодов Группы, начинающихся 1 января 2014 г.:

Разъяснение КРМФО (IFRIC) 21 – «Сборы» (выпущено 20 мая 2013 года и вступает в силу для годовых периодов, начинающихся 1 января 2014 года);

Изменения к МСФО (IFRS) 10, МСФО (IFRS) 12 и МСФО (IAS) 27 – «Инвестиционные компании» (выпущены 31 октября 2012 г. и вступают в силу для годовых периодов, начинающихся 1 января 2014 г. или позднее);

Взаимозачет финансовых активов и финансовых обязательств – Поправки к МСФО (IAS) 32 (выпущены в декабре 2011 года и вступают в силу для годовых периодов, начинающихся 1 января 2014 года или после этой даты);

Поправки к МСФО (IAS) 36 – «Раскрытие информации о возмещаемой сумме для нефинансовых активов» (выпущены в мае 2013 года и вступают в силу для годовых периодов, начинающихся 1 января 2014 года; досрочное применение разрешается в случае, если МСФО (IFRS) 13 применяется в отношении того же учетного и сравнительного периода);

Поправки к МСФО (IAS) 39 – «Новация производных инструментов и продолжение учета хеджирования» (выпущены в июне 2013 года и вступают в силу для годовых периодов, начинающихся 1 января 2014 года).

Данные стандарты, изменения к стандартам и интерпретации не оказали существенного влияния на консолидированную сокращенную промежуточную финансовую отчетность Группы.

НОВЫЕ СТАНДАРТЫ И ИНТЕРПРЕТАЦИИ

Ряд новых стандартов, изменений к стандартам и интерпретаций являются обязательными для годовых периодов с 1 января 2015 или после этой даты и не были применены досрочно:

МСФО (IFRS) 9 «Финансовые инструменты. Часть 1. Классификация и оценка» (выпущен в июне 2014 г. и вступает в силу с 1 января 2018 г. или позднее). В настоящее время Группа проводит оценку влияния этого стандарта на ее консолидированную финансовую отчетность;

Поправки к МСФО (IAS) 19 – «Пенсионные планы с установленными выплатами: взносы работников» (выпущены в ноябре 2013 года и вступают в силу для годовых периодов, начинающихся 1 июля 2014 года). Данные поправки были утверждены для применения в Российской Федерации;

МСФО (IFRS) 14 «Отсроченные платежи по деятельности, осуществляемой по регулируемым тарифам» (выпущен в январе 2014 г., вступает в силу для годовых периодов, начинающихся 1 января 2016 г. или позднее). Данный стандарт был утвержден для применения в Российской Федерации;

МСФО (IFRS) 15 «Выручка по договорам с клиентами» (выпущен 28 мая 2014 г., вступает в силу для годовых периодов, начинающихся с 1 января 2017 г. или позднее). В настоящее время Группа проводит оценку влияния этого стандарта на ее консолидированную финансовую отчетность;

Ежегодные усовершенствования Международных стандартов финансовой отчетности, 2012 год (выпущены в декабре 2013 г. и вступают в силу для годовых периодов, начинающихся с 1 июля 2014 г. или после этой даты). Данные изменения были утверждены для применения в Российской Федерации;

Ежегодные усовершенствования Международных стандартов финансовой отчетности, 2013 год (выпущены в декабре 2013 г. и вступают в силу для годовых периодов, начинающихся с 1 июля 2014 г. или после этой даты). Данные изменения были утверждены для применения в Российской Федерации;

Порядок учета сделок по приобретению долей участия в совместных операциях – изменения к МСФО (IFRS) 11 «Совместная деятельность» (выпущены 6 мая 2014 г. и вступают в силу для годовых периодов, начинающихся с 1 января 2016 г. или позднее). Данные изменения были утверждены для применения в Российской Федерации;

Разъяснения к допустимым методам начисления амортизации – изменения к МСФО (IAS) 16 «Основные средства» и МСФО (IAS) 38 «Нематериальные активы» (выпущены в мае 2014 г., и вступают в силу для годовых периодов, начинающихся с 1 января 2016 г. или позднее). Данные изменения были утверждены для применения в Российской Федерации;

Метод долевого участия в отдельной финансовой отчетности – поправки к МСФО (IAS) 27 (выпущены 12 августа 2014 года, вступают в силу для годовых периодов, начинающихся с 1 января 2016 г.);

Ежегодные усовершенствования Международных стандартов финансовой отчетности, 2014 год (выпущены в 25 сентября 2014 г. и вступают в силу для годовых периодов, начинающихся 1 января 2016 г. или после этой даты);

«Продажа или взнос активов в ассоциированное или совместное предприятие инвестором» – Поправки к МСФО (IFRS) 10 и МСФО (IAS) 28 (выпущены 11 сентября 2014 г. и вступают в силу для годовых периодов, начинающихся 1 января 2016 г. или после этой даты);

«Раскрытие информации» – Поправки к МСФО (IAS) 1 (выпущены в декабре 2014 г. и вступают в силу для годовых периодов, начинающихся 1 января 2016 г.);

«Применение исключения из требования консолидации для инвестиционных компаний» – Поправки к МСФО (IFRS) 10, МСФО (IFRS) 12 и МСФО (IAS) 28 (выпущены в декабре 2014 г. и вступают в силу для годовых периодов, начинающихся 1 января 2016 г.).

Если выше не указано иное, ожидается, что данные новые стандарты, изменения к стандартам и интерпретации существенно не повлияют на консолидированную финансовую отчетность Группы.

Стандарты, обязательные к применению для годовых отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2015 г. или после этой даты, не были утверждены для применения в РФ, если выше не указано иное.

5. Выручка от перевозок

	2014 г.	2013 г.
Регулярные пассажирские перевозки	253 613	230 594
Чартерные пассажирские перевозки	15 023	17 174
Грузовые перевозки	8 718	9 778
Итого выручка от перевозок	277 354	257 546

6. Прочая выручка

	2014 г.	2013 г.
Доходы по соглашениям с авиакомпаниями	21 605	16 886
Доходы от партнеров по программе премирования пассажиров	7 685	5 615

	2014 г.	2013 г.
Заправка топливом	2 815	2 154
Реализация бортового питания	1 118	1 217
Наземное обслуживание	1 000	902
Доходы гостиничного хозяйства	447	515
Продажи товаров беспошлинной торговли	604	420
Прочие доходы	7 143	5 701
Итого прочая выручка	42 417	33 410

7. Операционные расходы, за исключением расходов на оплату труда и амортизации

	2014 г.	2013 г.
Обслуживание ВС в аэропортах и на трассе	51 965	46 015
Расходы по операционной аренде	23 834	19 177
Техническое обслуживание ВС	19 224	20 374
Коммерческие и маркетинговые расходы	11 415	12 808
Административные и общехозяйственные расходы	10 791	8 663
Расходы по обслуживанию пассажиров	9 105	6 815
Услуги связи	7 784	5 903
Расходы на продукты для производства бортового питания	5 980	4 924
Таможенные пошлины	1 435	1 396
Расходы по страхованию	1 358	1 242
Себестоимость товаров беспошлинной торговли	362	192
Прочие расходы	8 875	5 468
Операционные расходы, за исключением авиационного топлива, расходов на оплату труда и амортизации	152 128	132 977
Авиационное топливо	87 199	79 128
Итого операционные расходы, за исключением расходов на оплату труда и амортизации	239 327	212 105

8. Расходы на оплату труда

	2014 г.	2013 г.
Заработная плата	42 379	36 703
Расходы по пенсионному обеспечению	7 980	6 930
Социальные отчисления во внебюджетные фонды	1 789	1 716
Итого расходы на оплату труда	52 148	45 349

Расходы по пенсионному обеспечению включают:

- обязательные отчисления в Пенсионный фонд РФ,
- отчисления в негосударственный пенсионный фонд в рамках пенсионного плана с фиксированными взносами, в соответствии с которым Группа осуществляет дополнительные пенсионные отчисления в размере определенного процента (20% в 2014 году, 20% в 2013 году) от перечислений, осуществляемых самими сотрудниками – участниками данной программы, а также
- увеличение чистой приведенной стоимости будущих вознаграждений, которые Группа планирует выплатить своим работникам при выходе на пенсию по программе пенсионных планов с установленными выплатами.

	2014 г.	2013 г.
Отчисления в Пенсионный фонд РФ	7 904	6 866
Пенсионный план с фиксированными взносами	37	45
Пенсионный план с установленными выплатами	39	19
Итого расходы по пенсионному обеспечению	7 980	6 930

9. Прочие операционные расходы и доходы, нетто

	2014 г.	2013 г.
Прибыль/(убыток) от выбытия основных средств	1 872	(377)
Доход от списания кредиторской задолженности	384	119
Штрафы и пени, полученные от поставщиков	307	207
Восстановление НДС	285	-
Полученное страховое возмещение	61	171
Списание НДС к возмещению	-	(20)
(Увеличение)/снижение резерва по сомнительным долгам	(3 103)	834
Увеличение начисленных резервов	(1 271)	(1 639)
Убыток от списания сомнительной задолженности	(33)	(616)
Прочие расходы и доходы, нетто	(3 394)	(1 728)
Итого операционные расходы и доходы, нетто	(4 892)	(3 049)

10. Финансовые доходы и расходы

Финансовые доходы:	2014 г.	2013 г.
Реализованная прибыль по производным финансовым инструментам (Примечание 22)	1 058	1 812
Процентные доходы по банковским вкладам и страховым депозитам	958	543
Прибыль от продажи инвестиций	1	331
Прочие финансовые доходы	454	-
Итого финансовые доходы	2 471	2 686

Финансовые расходы:	2014 г.	2013 г.
Убыток от курсовых разниц	(9 720)	(3 348)
Реализованный убыток по производным финансовым инструментам (Примечание 22)	(3 871)	(1 192)
Убыток от изменения справедливой стоимости производных финансовых инструментов (Примечание 22)	(9 869)	(939)
Процентные расходы	(4 934)	(3 320)
Прочие финансовые расходы	(5)	(15)
Итого финансовые расходы	(28 399)	(8 814)

Реализация результата хеджирования:	2014 г.	2013 г.
Неэффективная часть от хеджирования авиатоплива	(1 187)	-
Эффект от хеджирования выручки валютными обязательствами	(536)	-
Итого убыток от реализации результата хеджирования	(1 723)	-

11. Налог на прибыль

	2014 г.	2013 г.
Текущий налог на прибыль	6 559	6 224
(Доход)/расход по отложенному налогу на прибыль	(5 765)	145
Итого налог на прибыль	794	6 369

Ниже приводится сверка суммы, рассчитанной по применимой налоговой ставке, и суммы фактических расходов по налогу на прибыль:

	2014 г.	2013 г.
(Убыток)/прибыль до налогообложения	(16 352)	13 704
Ставка налога на прибыль в соответствии с законодательством РФ	20%	20%
Налог на прибыль, рассчитанный по ставке налога на прибыль в соответствии с законодательством РФ	3 270	(2 741)
Налоговый эффект статей, не уменьшающих налогооблагаемую прибыль или не включаемых в расчет налогооблагаемой прибыли:		
• Доходы, не облагаемые налогом на прибыль	737	105
• Расходы, не уменьшающие налогооблагаемую прибыль	(3 811)	(2 653)
• Непризнанные налоговые убытки текущего года	(477)	(36)
• Признание ранее непризнанных налоговых убытков	54	149
• Списание отложенных налоговых активов	(201)	(993)
• Корректировки по налогу на прибыль за прошлые периоды	(219)	(18)
• Отложенный налог на прибыль, учтенный в составе прочего совокупного дохода	(147)	(182)
Итого налог на прибыль	(794)	(6 369)

В течение года Группа пересмотрела свои оценки в отношении возможности использования отложенных налоговых активов ОАО «Оренбургские Авиалинии» и провела списание в размере 201 млн руб. (в 2013 году: 993 млн руб. в отношении ОАО «Владивосток Авиа»).

	31 декабря 2014 г.	Изменение за год	31 декабря 2013 г.	Изменение за год	31 декабря 2012 г.
Налоговый эффект временных разниц:					
Убытки, перенесенные на будущие налоговые периоды	1 017	560	457	(947)	1 404
Долгосрочные финансовые инвестиции	25	(6)	31	(1)	32
Дебиторская задолженность	(133)	(177)	44	(54)	98
Основные средства	9 933	8 700	1 233	(78)	1 309
Кредиторская задолженность	2 209	745	1 464	826	639
Производные финансовые инструменты	6 117	5 607	510	189	321
Отложенные налоговые активы до зачета	19 168	15 429	3 739	(65)	3 803
Зачет налога	(628)	936	(1 565)	(667)	(898)
Отложенные налоговые активы после зачета	18 540	16 365	2 174	(732)	2 905
Основные средства	(92)	2 317	(2 409)	(34)	(2 104)
Таможенные пошлины по импортированным самолетам, находящимся в операционной аренде	(461)	140	(601)	166	(767)
Долгосрочные финансовые инвестиции	(15)	-	(15)	157	(172)
Дебиторская задолженность	(164)	(3)	(161)	(56)	(105)
Кредиторская задолженность	(29)	(3)	(26)	(311)	14
Отложенные налоговые обязательства до зачета	(761)	2 451	(3 212)	(78)	(3 134)
Зачет налога	628	(936)	1 565	667	898
Отложенные налоговые обязательства после зачета	(133)	1 515	(1 647)	589	(2 236)
Изменения за год, нетто		17 880		(143)	
За вычетом отложенного налога, признанного непосредственно в составе капитала		(12 115)		(2)	
Доход / (расход) по отложенному налогу на прибыль за год		5 765		(145)	

У Группы существуют непризнанные потенциальные отложенные налоговые активы в отношении неиспользованных налоговых убытков, перенесенных на будущие периоды. Ниже представлены даты истечения срока перенесения налоговых убытков на будущие периоды:

	31 декабря 2014 г.	31 декабря 2013 г.
Отложенные налоговые убытки, которые истекают до:		
31 декабря 2018 г.	1 989	2 258
31 декабря 2019 г.	3 909	3 909
31 декабря 2021 г.	915	915
31 декабря 2022 г.	1 552	1 552
31 декабря 2023 г.	96	96
31 декабря 2024 г.	160	-
Итого налоговые убытки, перенесенные на будущие периоды	8 621	8 730

Отложенный налоговый актив, возникший в результате изменения справедливой стоимости производных финансовых инструментов в размере 12 115 млн руб. (в 2013 году: отложенное налоговое обязательство в размере 2 млн руб.), признан в настоящей консолидированной финансовой отчетности в составе прочего совокупного дохода.

Отложенное налоговое обязательство в отношении временной разницы в размере 205 млн руб. (в 2013 году: 192 млн руб.), связанное с инвестициями в дочерние предприятия Группы, не было признано в данной консолидированной финансовой отчетности, поскольку Группа в состоянии контролировать реализацию временной разницы, и данная реализация не ожидается в ближайшем обозримом будущем.

Руководство считает, что отложенные налоговые активы в сумме 13 814 млн руб. по состоянию на 31 декабря 2014 г. (на 31 декабря 2013 г.: 3 млн руб.) и отложенные налоговые обязательства в сумме 351 млн руб. по состоянию на 31 декабря 2014 г. (на 31 декабря 2013 г.: 3 млн руб.) могут быть возмещены в сроки свыше 12 месяцев после окончания отчетного периода.

12. Денежные средства и их эквиваленты

	31 декабря 2014 г.	31 декабря 2013 г.
Средства в кассе и на банковских счетах в рублях	13 211	9 776
Средства на банковских счетах в долларах США	7 626	4 023
Банковские депозиты со сроком погашения менее 90 дней в рублях	3 431	1 891
Банковские депозиты со сроком погашения менее 90 дней в долларах США	-	1 309
Средства на банковских счетах в прочих валютах	1 350	1 067
Средства на банковских счетах в евро	778	499
Денежные средства в пути	151	95
Итого денежные средства и их эквиваленты	26 547	18 660

Информация о подверженности Группы риску, связанному с изменением процентных ставок, и анализ чувствительности финансовых активов приводятся в Примечании 34. Большая часть денежных средств Группы размещена в российском банке, находящемся под контролем государства с высоким уровнем надежности — ОАО «Сбербанк России» (далее — «Сбербанк РФ») с долгосрочным кредитным рейтингом BVB по данным рейтингового агентства Fitch на 31 декабря 2014 г., (на 31 декабря 2013 г.: рейтинг BBB), а также в ОАО «Банк БФА» (далее — «Банк БФА») с долгосрочным кредитным рейтингом В по данным рейтингового агентства S&P на 31 декабря 2014 г. (на 31 декабря 2013 г.: рейтинг В).

На 31 декабря 2014 г. денежные средства в размере 186 млн руб. (на 31 декабря 2013 г.: 104 млн руб.) были ограничены в использовании и отражены в прочих внеоборотных активах в консолидированном отчете о финансовом положении Группы.

13. Страховые депозиты по аренде воздушных судов

Страховой депозит выдается лизингодателю как обеспечение полного, своевременного и добросовестного выполнения арендатором своих обязательств. Страховой депозит перечисляется лизингодателю одной или несколькими суммами. Обычно сумма гарантийного депозита равна трем ежемесячным арендным платежам. Арендатор имеет право заменить страховой депозит полностью или частично аккредитивом. Также страховой депозит может быть зачтен в счет последней оплаты лизингового платежа или любого платежа в случае какого-либо невыполнения обязательств со стороны арендатора. Страховой депозит возвращается в связи с прекращением или аннулированием договора аренды или возвратом ВС сразу после даты прекращения аренды и после выполнения арендатором своих

обязательств. Страховые депозиты по договорам аренды отражаются по амортизированной стоимости с применением средней рыночной ставки доходности от 3,7% годовых до 9,5% годовых в 2014 году (в 2013 году: от 5,0% до 9,5% годовых).

	Страховые депозиты по аренде ВС
На 1 января 2013 г.	1 322
Выплата страховых депозитов	322
Амортизация в течение года	241
Возврат страховых депозитов в течение года	(503)
Курсовая разница	111
На 31 декабря 2013 г.	1 493
Выплата страховых депозитов	304
Амортизация в течение года	127
Возврат страховых депозитов течение года	(372)
Курсовая разница	935
Списание выплаченного страхового депозита	(56)
На 31 декабря 2014 г.	2 431

	31 декабря 2014 г.	31 декабря 2013 г.
Краткосрочная часть страховых депозитов	321	405
Долгосрочная часть страховых депозитов	2 110	1 088
Итого страховые депозиты по аренде ВС	2 431	1 493

Ниже приводится анализ страховых депозитов по аренде ВС по кредитному качеству:

	31 декабря 2014 г.	31 декабря 2013 г.
Международные компании	2 408	1 473
Российские компании	23	20
Итого страховые депозиты по аренде ВС	2 431	1 493

14. Дебиторская задолженность и предоплаты

	31 декабря 2014 г.	31 декабря 2013 г.
Дебиторская задолженность по основной деятельности	29 683	24 889
Прочая финансовая дебиторская задолженность	5 119	1 547
За вычетом резерва под обесценение	(4 532)	(2 440)
Итого финансовая дебиторская задолженность	30 270	23 996
Предоплаты поставщикам	9 284	10 869
НДС и прочие налоги к возмещению	10 959	10 501
Предоплата за поставку ВС	4 498	8 197
Отложенные расходы по таможенным пошлинам в отношении импортированных самолетов, находящихся в операционной аренде, краткосрочная часть	842	935
Прочая дебиторская задолженность	916	1 193
Итого дебиторская задолженность и предоплаты	56 769	55 691

В составе дебиторской задолженности и предоплат отражаются предоплаты за приобретение ВС, поставка которых предполагается в течение 12 месяцев после отчетной даты. Изменение по строке «Предоплата за поставку ВС» связано с приближением срока поставки ВС, а также с возвратом предоплат в связи с поставкой ВС в текущем периоде.

Отложенные расходы по таможенным пошлинам в размере 842 млн руб. по состоянию на 31 декабря 2014 г. (на 31 декабря 2013 г.: 935 млн руб.) относятся к краткосрочной части оплаченных таможенных пошлин в отношении самолетов, импортированных на условиях операционной аренды. Данные таможенные пошлины признаются как расходы в составе операционных расходов в консолидированном отчете о прибыли или убытке Группы на протяжении срока действия договора операционной аренды. Долгосрочная часть отложенных расходов по таможенным пошлинам раскрывается в Примечании 17.

Анализ финансовой дебиторской задолженности в разрезе валют представлен в Примечании 34.

По состоянию на 31 декабря 2014 г. и 31 декабря 2013 г. Группа создала необходимый резерв под обесценение дебиторской задолженности и предоплаты.

Изменения величины резерва под обесценение дебиторской задолженности и предоплаты представлены в таблице:

	Резерв под обесценение
На 1 января 2013 г.	3 274
Увеличение резерва под обесценение	1 100
Использование резерва	(577)
Восстановление резерва	(1 357)
На 31 декабря 2013 г.	2 440
Увеличение резерва под обесценение	3 550
Использование резерва	(1 011)
Восстановление резерва	(447)
На 31 декабря 2014 г.	4 532

Анализ финансовой дебиторской задолженности по кредитному качеству приведен в Примечании 34.

15. Расходные запчасти и запасы

	31 декабря 2014 г.	31 декабря 2013 г.
Расходные запасные части	4 349	3 629
Топливо	714	362
Прочие запасы	2 129	1 370
Итого расходные запчасти и запасы, брутто-величина	7 192	5 361
За вычетом резерва под снижение стоимости расходных запчастей некондиционных запасов	(676)	(434)
Итого расходные запчасти и запасы	6 516	4 927

16. Долгосрочные финансовые инвестиции

	31 декабря 2014 г.	31 декабря 2013 г.
Инвестиции, имеющиеся в наличии для продажи:		
Ценные бумаги, имеющиеся в наличии для продажи	6 062	6 062
Вложения в паевые инвестиционные фонды	15	15
Инвестиционные сертификаты SITA	39	20
Итого инвестиции, имеющиеся в наличии для продажи (до начисления резерва под обесценение)	6 116	6 097
Прочие долгосрочные финансовые инвестиции:		
Займы выданные связанным сторонам и векселя связанных сторон (Примечание 36)	-	29
Итого прочие долгосрочные финансовые инвестиции (до начисления резерва под обесценение)	-	29
За вычетом резерва под обесценение долгосрочных финансовых инвестиций	(1)	(27)
Итого долгосрочные финансовые инвестиции	6 115	6 099

Ценные бумаги, имеющиеся в наличии для продажи, в основном отражают первоначальную стоимость инвестиций Группы в компанию с государственным влиянием ОАО «МАШ», которая занимается обслуживанием ВС, пассажиров и грузов российских и иностранных авиаперевозчиков, а также предоставлением услуг неавиационного характера предприятиям и организациям, действующим на территории аэропорта Шереметьево и на прилегающей территории, пассажирам аэропорта Шереметьево.

Более 80% акций предприятия принадлежат РФ в лице Федерального агентства по управлению государственным имуществом (Примечание 36).

Руководство не может оценить справедливую стоимость инвестиций Группы в акции ОАО «МАШ» с достаточной степенью надежности, так как общество не публиковало последнюю финансовую информацию о своей деятельности, акции данного предприятия не котируются на бирже и в общедоступных источниках отсутствует информация о цене недавних торговых сделок с этими акциями. На 31 декабря 2014 г. инвестиции отражены в консолидированном отчете о финансовом положении по их первоначальной стоимости в сумме 6 013 млн руб. (на 31 декабря 2013 г.: 6 013 млн руб.).

17. Прочие внеоборотные активы

	31 декабря 2014 г.	31 декабря 2013 г.
Отложенные расходы по таможенным пошлинам в отношении импортированных самолетов, находящихся в операционной аренде, долгосрочная часть	2 083	2 915
НДС, подлежащий возмещению в связи с приобретением ВС	328	1 886
Прочие внеоборотные активы	1 348	1 154
Итого прочие внеоборотные активы	3 759	5 955

18. Предоплаты за воздушные суда

По состоянию на 31 декабря 2014 г. и 31 декабря 2013 г. сумма долгосрочной части предоплат за ВС составила 29 241 млн руб. и 12 318 млн руб., соответственно. Изменение долгосрочной части предоплат связано с заключением новых договоров на поставку ВС Аэробус А320 и Аэробус А321.

По состоянию на 31 декабря 2014 г. и 31 декабря 2013 г. к суммам долгосрочной части предоплат за приобретение ВС относятся авансовые платежи за приобретение следующих ВС:

Ожидаемый тип аренды	Тип самолета	31 декабря 2014 г.		31 декабря 2013 г.	
		Количество самолетов, штук	Ожидаемый срок поставки	Количество самолетов, штук	Ожидаемый срок поставки
Тип аренды не определен	Боинг В787	22	2016–2019 гг.	22	2016–2019 гг.
Тип аренды не определен	Аэробус А350	22	2018–2023 гг.	22	2018–2023 гг.
Операционная аренда	SSJ 100	-	-	12	2015 г.
Финансовая аренда	Боинг В777	3	2016 г.	6	2015–2016 гг.
Тип аренды не определен	Аэробус А320	30	2016–2018 гг.	10	2016–2017 гг.
Тип аренды не определен	Аэробус А321	19	2016–2018 гг.	4	2016–2017 гг.

Предоплаты за приобретение ВС, поставка которых предполагается в течение 12 месяцев после отчетной даты, отражается в составе дебиторской задолженности и предоплат (Примечание 14).

19. Основные средства

	Собственные ВС и авиационные двигатели	Арендные ВС и авиационные двигатели	Земля и здания	Машины, оборудование и прочие основные средства	Незавершенное строительство	Итого
Первоначальная стоимость						
1 января 2013 г.	6 175	75 504	10 948	12 233	721	105 581
Приобретения	1 013	18 024	108	2 197	1 293	22 635
Капитализированные затраты	-	2 101	-	-	330	2 431
Выбытия	(774)	(1 032)	(34)	(748)	-	(2 588)
Ввод в эксплуатацию	-	-	66	416	(482)	-
31 декабря 2013 г.	6 414	94 597	11 088	14 098	1 862	128 059
Приобретения (i)	1 358	33 672	249	2 624	1 027	38 930
Капитализированные затраты	-	1 473	-	-	172	1 645
Выбытия (ii)	(902)	(3 218)	(16)	(661)	(7)	(4 804)
Ввод в эксплуатацию	60	200	397	878	(1 535)	-
31 декабря 2014 г.	6 930	126 724	11 718	16 939	1 519	163 830

	Собственные ВС и авиационные двигатели	Аренданные ВС и авиационные двигатели	Земля и здания	Машины, оборудование и прочие основные средства	Незавершенное строительство	Итого
Накопленная амортизация и обесценение						
На 1 января 2013 г.	(4 233)	(17 246)	(3 871)	(6 231)	(15)	(31 596)
Начисление за год	(887)	(6 866)	(370)	(1 711)	-	(9 834)
(Начисление)/ восстановление резерва под обесценение	(240)	-	-	56	1	(183)
Выбытия	731	1 032	4	564	-	2 331
На 31 декабря 2013 г.	(4 629)	(23 080)	(4 237)	(7 322)	(14)	(39 282)
Начисление за год	(382)	(8 851)	(396)	(1 711)	-	(11 340)
(Начисление)/ восстановление резерва под обесценение	17	-	-	8	(59)	(34)
Выбытия (ii)	884	1 462	6	518	-	2 870
31 декабря 2014 г.	(4 110)	(30 469)	(4 627)	(8 507)	(73)	(47 786)
Остаточная стоимость						
31 декабря 2013 г.	1 785	71 517	6 851	6 776	1 848	88 777
31 декабря 2014 г.	2 820	96 255	7 091	8 432	1 446	116 044

Приобретения за 2014 год в основном относятся к поступлению шести ВС Боинг В777, полученных на условиях финансовой аренды с первоначальной стоимостью 33 672 млн руб. (Приобретения за 2013 год в основном относятся к поступлению четырех ВС Боинг В777, полученных на условиях финансовой аренды с первоначальной стоимостью 18 024 млн руб.).

Выбытия за 2014 год в основном связаны с выбытием шести ВС типа Ту-204 дочерней компании ОАО «Владивосток Авиа», находившихся в финансовой аренде, с остаточной стоимостью 1 723 млн руб.

Величина капитализированных в 2014 году расходов по заемным средствам составила 362 млн руб. Ставка капитализации в 2014 году составила 2,9% годовых (в 2013 г.: 3,7% годовых).

По состоянию на 31 декабря 2014 г. имущество и земельные участки (включая право аренды), общей балансовой стоимостью 713 млн руб. (на 31 декабря 2013 г.: 771 млн руб.) были предоставлены в залог третьим лицам и связанным сторонам в качестве обеспечения по займам и кредитам, полученным Группой (Примечание 27).

По состоянию на 31 декабря 2014 г. стоимость полностью самортизированных основных средств составила 7 793 млн руб. (на 31 декабря 2013 г.: 5 552 млн руб.).

20. Нематериальные активы

	Программное обеспечение	Лицензии	Вложения в разработку ПО и НИОКР	Бренд и клиентская база	Прочие	Всего
Стоимость						
На 1 января 2013 г.	2 144	134	643	1 686	2	4 609
Приобретения	466	-	419	-	-	885
Выбытия	(3)	-	(14)	-	-	(17)
На 31 декабря 2013 г.	2 607	134	1 048	1 686	2	5 477
Приобретения	296	-	157	-	-	453
Выбытия	(637)	-	(21)	-	-	(658)
На 31 декабря 2014 г.	2 266	134	1 184	1 686	2	5 272
Накопленная амортизация						
На 1 января 2013 г.	(914)	(71)	-	(321)	(1)	(1 307)
Начисление за год	(521)	(19)	-	(284)	-	(824)
Выбытия	4	-	-	-	-	4
На 31 декабря 2013 г.	(1 431)	(90)	-	(605)	(1)	(2 127)
Начисление за год	(553)	-	-	(243)	-	(796)
Выбытия	412	1	-	-	-	413
На 31 декабря 2014 г.	(1 572)	(89)	-	(848)	(1)	(2 510)

	Программное обеспечение	Лицензии	Вложения в разработку ПО и НИОКР	Бренд и клиентская база	Прочие	Всего
Остаточная стоимость						
На 31 декабря 2013 г.	1 176	44	1 048	1 081	1	3 350
На 31 декабря 2014 г.	694	45	1 184	838	1	2 762

21. Гудвил

Совокупная балансовая величина гудвила, распределенного на предприятия Группы, представлена в следующей таблице:

Наименование ГЕ	31 декабря 2013 г.	31 декабря 2014 г.
АК Россия	5 357	5 357
Оренбургавиа	1 145	1 145
АК Аврора	158	158
Итого	6 660	6 660

Для целей проверки на предмет обесценения, гудвил распределяется между генерирующими единицами (далее — «ГЕ»), а именно предприятиями Группы, представляющими наиболее низкий из уровней внутри Группы, на котором гудвил отслеживается для целей внутреннего управления и который не превышает уровень операционного сегмента Группы.

Возмещаемая величина ГЕ была определена на основе расчета ценности ее использования, определенной посредством дисконтирования будущих потоков денежных средств, которые будут получены в результате деятельности каждой ГЕ.

Основные допущения, с учетом которых рассчитывались возмещаемые величины, касались ставки дисконтирования, темпа роста для расчета терминальной стоимости, утилизации ВС и денежных потоков.

АК РОССИЯ

Ставка дисконтирования была принята на уровне 17,5% годовых на 2015 — 2016 гг. и 13,4% годовых на последующие периоды (на 31 декабря 2013 г.: 12,9% годовых на весь прогнозный период). Данная ставка была рассчитана на основе безрисковой ставки по 10-летним государственным облигациям США, скорректированной на страновой риск (для РФ), валютный риск (рубли), риск инвестирования в акции и риск за малую капитализацию. При расчете было учтено среднеотраслевое значение коэффициентов D/E и Beta по состоянию на 31 декабря 2014 г.

Стоимость долга была рассчитана, исходя из эффективной ставки по долгосрочным кредитам АК Россия в рублях, а также эффективной ставки по финансовой аренде, скорректированной на валютный риск и доли обязательств по финансовой аренде в общем долге АК Россия.

Доначисленная ставка WACC составила 17,6% годовых (на 31 декабря 2013 г.: 16,1% годовых).

Темп роста для расчета терминальной стоимости был принят на уровне долгосрочного темпа роста ВВП РФ 2,3% годовых (в 2013 году: 3,5% годовых).

Для прогнозирования денежных потоков за основу был принят утвержденный бюджет АК Россия на 2014 год и ожидания руководства на последующие периоды.

ОРЕНБУРГАВИА

Ставка дисконтирования была принята на уровне 17,5% годовых на 2015 — 2016 гг. и 13,4% годовых на последующие периоды (на 31 декабря 2013 г.: 13,2% годовых на весь прогнозный период). Эта ставка была рассчитана на основе безрисковой ставки по 10-летним государственным облигациям США, скорректированной на страновой риск (для РФ), валютный риск (рубли), риск инвестирования в акции, риск за малую капитализацию, а также было учтено среднеотраслевое значение коэффициентов D/E и Beta по состоянию на 31 декабря 2014 г.

Стоимость долга была рассчитана исходя из эффективной ставки по долгосрочным кредитам Оренбургавиа в рублях.

Доначисленная ставка WACC составила 15,6% годовых (на 31 декабря 2013 г.: 16,5% годовых).

Прогнозный процент занятости пассажирских кресел составил 71,8%.

Темп роста для расчета терминальной стоимости был принят на уровне долгосрочного темпа роста ВВП РФ 2,3% (в 2013 году: 3,5%).

Для прогнозирования денежных потоков за основу был принят утвержденный бюджет Оренбургавиа на 2014 год и ожидания руководства на последующие периоды.

Руководство Группы провело анализ чувствительности результатов теста на обесценение гудвила к изменениям процента занятости пассажирских кресел как наиболее чувствительного показателя. В случае уменьшения этого показателя на 200 п.п., Группе необходимо будет признать обесценение гудвила, признанного при приобретении Оренбургавиа в полной сумме.

22. Производные финансовые инструменты

	31 декабря 2014 г.	31 декабря 2013 г.
Производные финансовые инструменты в составе активов		
В том числе:		
• Краткосрочные	431	1 034
• Долгосрочные	134	1 175
Итого производные финансовые инструменты в составе активов	565	2 209
Производные финансовые инструменты в составе обязательств		
В том числе:		
• Краткосрочные	26 312	213
• Долгосрочные	4 839	4 546
Итого производные финансовые инструменты в составе обязательств	31 151	4 759

На 31 декабря 2014 г. валовые суммы активов и обязательств по производным финансовым инструментам составляли 12 949 млн руб. и 43 535 млн руб. соответственно. Нетто-сумма после взаимозачета, отраженная в консолидированном отчете о финансовом положении, составляла 565 млн руб. в составе активов и 31 151 млн руб. в составе обязательств.

На 31 декабря 2013 г. валовые суммы производных финансовых инструментов составляли 2 209 млн руб. активов и 4 759 млн руб. обязательств, нетто-сумма после взаимозачета, составляла 794 млн руб. активов и 3 345 млн руб. обязательств.

Группа производит оценку справедливой стоимости и анализ производных финансовых инструментов на регулярной основе для целей подготовки консолидированной финансовой отчетности или по запросу руководства. Изменение справедливой стоимости производных финансовых инструментов, при оценке которых были использованы рыночные параметры 2 и 3 уровней:

	Производные финансовые инструменты	
	2014 г.	2013 г.
На 1 января	(2 551)	(1 605)
Производные финансовые инструменты 3 уровня, по которым не применяются специальные правила учета сделок хеджирования		
Изменение справедливой стоимости за год	(6 629)	(1 951)
Поступления производных финансовых инструментов	(427)	394
Расчеты по финансовым инструментам за период (примечание 10)	(2 779)	(35)
Производные финансовые инструменты 3 уровня, по которым применяются специальные правила учета сделок хеджирования		
Изменение справедливой стоимости за год	(13 939)	-
Поступления производных финансовых инструментов	(12)	-
Производные финансовые инструменты 2 уровня, по которым применяются специальные правила учета сделок хеджирования		
Изменение справедливой стоимости за год	(4 215)	(8)
Расчеты по финансовым инструментам за период (примечание 10)	(34)	655
На 31 декабря	(30 586)	(2 550)
В том числе:		
• Активы	565	2 209
• Обязательства	(31 151)	(4 759)
На 31 декабря	(30 586)	(2 550)

Для хеджирования рисков Группа использует следующие производные финансовые инструменты:

(а) Валютно-процентные свопы с фиксированной процентной ставкой

В целях хеджирования части выручки Группы, номинированной в Евро, от негативных колебаний курса евро по отношению к рублю в апреле и мае 2013 года Группа заключила с российским банком два договора о совершении сделок валютно-процентного свопа с фиксированной процентной ставкой. В результате тестирования эффективности данного производного финансового инструмента в качестве инструмента хеджирования, за 2014 год убыток от изменения его справедливой стоимости в сумме 4 060 млн руб. был отражен в составе прочего совокупного дохода вместе с возникшим отложенным налогом в сумме 849 млн руб.

При оценке справедливой стоимости инструмента были использованы рыночные параметры 2 уровня. Справедливая стоимость была определена на основании дисконтированных денежных потоков, указанных в договорах, с использованием ставки дисконтирования MosPrime для потоков в рублях и EURIBOR для потоков в евро. Денежные потоки по данному договору ожидаются вплоть до конца первого квартала 2016 года.

(б) Процентный своп с фиксированной процентной ставкой

В течение 2014 года Группой был закрыт процентный своп с фиксированной процентной ставкой в связи с истечением срока действия договора. Убыток в сумме 34 млн руб. в результате закрытия данной сделки был отражен в составе финансовых расходов за 2014 год. Снижение резерва по инструменту хеджирования и отложенного налога составило 30 млн руб. и 6 млн руб. соответственно, и было отражено в составе прочего совокупного дохода.

(в) Топливные опционы

По состоянию на 31 декабря 2014 г. Группа имела ряд опционных договоров, заключенных в 2012, 2013 и 2014 гг. с российскими банками с целью снижения риска роста стоимости авиатоплива. Убыток от изменения справедливой стоимости данных производных финансовых инструментов за 2014 год составил 9 364 млн руб. и отражен в консолидированном отчете о прибыли или убытке (за 2013 год: доход в размере 79 млн руб.), за исключением тех инструментов, в отношении которых Группой применялись специальные правила по учету хеджирования.

По ряду опционных договоров, заключенных в 2014 году Группа применяет модель учета хеджирования денежных потоков в соответствии с МСФО (IAS) 39 для снижения волатильности от изменения цен накупаемое авиатопливо.

Убыток от изменения справедливой стоимости опционных договоров, к которым применена модель по учету хеджирования, за 2014 год составил 13 952 млн руб., эффективная часть убытка в размере 12 763 млн руб. до вычета отложенного налога отражена в резерве по инструментам хеджирования, а неэффективная в размере 1 187 млн руб. в составе реализации результата хеджирования в консолидированном отчете о прибыли или убытке. На 31 декабря 2014 г. соответствующие производные финансовые инструменты в общей сумме 13 952 млн руб. включены в состав краткосрочных обязательств.

Аналогичная сделка, заключенная в сентябре 2013 года, была закрыта в первом полугодии 2014 года в связи с истечением срока действия договора. Положительное изменение справедливой стоимости в результате закрытия сделки в сумме 26 млн руб. было отражено в составе финансовых доходов и расходов консолидированного отчета о прибыли или убытке.

(г) Валютные опционы

С целью снижения риска негативного изменения курсов валют Группой заключен ряд валютных опционных договоров с несколькими российскими банками. Убыток от изменения справедливой стоимости данных производных финансовых инструментов за 2014 год, отраженный в консолидированном отчете о прибыли или убытке, составил 531 млн руб. (за 2013 год: убыток в размере 1 018 млн руб.).

За 2014 год доход от сделок по валютным и топливным опционам составил 1 058 млн руб., убыток — 3 837 млн руб. (за 2013 год: доход — 831 млн руб. и убыток — 866 млн руб.), которые были отражены в составе финансовых доходов и расходов соответственно.

ПРИНЦИПЫ ОЦЕНКИ ВАЛЮТНЫХ И ТОПЛИВНЫХ ОПЦИОНОВ

Положительная оценка будущих денежных потоков топливных и валютных опционов учитывается как активы или как обязательства, если их оценка является отрицательной. Изменения справедливой стоимости производных финансовых инструментов включаются в прибыль или убыток за отчетный период, если к ним не применяется учет хеджирования. При применении учета хеджирования эффективная часть учитывается в резерве по инструментам хеджирования.

При оценке справедливой стоимости валютных и топливных опционов были использованы рыночные параметры 3 уровня с применением метода «Монте-Карло». Для оценки были использованы следующие исходные данные:

- спот-цена базового актива, наблюдаемая в информационных системах на дату оценки;
- прогнозная цена на нефть марки Brent или прогнозный курс валюты, определенные на основании данных аналитиков на период действия опциона;
- волатильность, рассчитанная на основе исторических данных о ценах закрытия базового актива;
- соответствующая ставка денежного рынка (MosPrime, LIBOR, EURIBOR и др.).

23. Кредиторская задолженность и начисленные обязательства

	31 декабря 2014 г.	31 декабря 2013 г.
Кредиторская задолженность	27 097	18 989
Дивиденды к уплате	36	25
Прочая финансовая кредиторская задолженность	5 906	1 643
Итого финансовая кредиторская задолженность	33 039	20 657
Задолженность перед персоналом	6 906	7 152
НДС, подлежащий уплате за импортированные арендуемые самолеты	2 005	3 786
Авансы полученные (за исключением незаработанной транспортной выручки)	1 181	1 927
Задолженность по прочим налогам	3 838	981
Прочие краткосрочные обязательства по программе премирования пассажиров (Примечание 24)	1 489	896
Задолженность по налогу на прибыль	72	142
Таможенные пошлины, подлежащие уплате за импортированные арендуемые самолеты	115	267
Прочая кредиторская задолженность	307	441
Итого кредиторская задолженность и начисленные обязательства	48 952	36 249

По состоянию на 31 декабря 2014 г. задолженность перед персоналом в основном включает в себя задолженность по заработной плате, а также задолженность по социальным отчислениям во внебюджетные фонды в размере 4 132 млн руб. (на 31 декабря 2013 г.: 4 329 млн руб.) и начисления резерва по неиспользованным отпускам в размере 2 682 млн руб. (на 31 декабря 2013 г.: 2 266 млн руб.).

По состоянию на 31 декабря 2014 г. кредиторская задолженность и начисленные обязательства включают краткосрочную задолженность по НДС в размере 2 005 млн руб. (на 31 декабря 2013 г.: 3 786 млн руб.) и по таможенным пошлинам в размере 115 млн руб. (на 31 декабря 2013 г.: 267 млн руб.), относящимся к импортированным арендованным самолетам и которые подлежат уплате ежемесячно равными частями в течение 34 месяцев со дня прохождения данными активами таможенной очистки.

Анализ финансовой кредиторской задолженности, выраженной в валюте представлен в Примечании 34.

24. Отложенная выручка и прочие обязательства по программе премирования пассажиров

Отложенная выручка и прочие начисленные обязательства по программе премирования пассажиров (программа «Аэрофлот Бонус») на 31 декабря 2014 г. и 31 декабря 2013 г. представляют собой количество бонусных миль, накопленных при перелетах на рейсах Группы, но не использованных участниками данной программы, а также количество промо-миль и бонусных миль, накопленных участниками данной программы за пользование услугами, предоставленными партнерами данной программы, соответственно, и оцениваются по справедливой стоимости. Отложенная выручка и прочие начисленные обязательства по программе премирования пассажиров также включают обязательства по дисконтной программе Компании на 31 декабря 2014 г. и 31 декабря 2013 г., которые представляют собой справедливую стоимость купонов, дающих право на получение скидки при повторной покупке билетов на сайте Аэрофлота.

	31 декабря 2014 г.	31 декабря 2013 г.
Отложенная выручка по программе премирования пассажиров, краткосрочная часть	799	577
Отложенная выручка по программе премирования пассажиров, долгосрочная часть	2 560	1 862
Прочие краткосрочные обязательства по программе премирования пассажиров (Примечание 23)	1 489	896
Прочие долгосрочные обязательства по программе премирования пассажиров (Примечание 28)	3 279	2 451
Итого отложенная выручка и прочие обязательства по программе премирования пассажиров	8 127	5 786

25. Резервы под обязательства

	Судебные разбирательства	Налоговые риски	Периодические ремонты и ТО	Итого резервы под обязательства
На 1 января 2013 г.	102	122	-	224
Увеличение резерва за год	474	14	1 252	1 740
Уменьшение резерва за год	(12)	(89)	-	(101)
Процентные расходы при дисконтировании резерва	-	-	559	559

	Судебные разбирательства	Налоговые риски	Периодические ремонты и ТО	Итого резервы под обязательства
Убыток от курсовых разниц, нетто-величина	-	-	114	114
На 31 декабря 2013 г.	564	47	1 925	2 536
Увеличение резерва за год	1 055	-	2 224	3 279
Уменьшение резерва за год	(440)	(47)	(1 521)	(2 008)
Процентные расходы при дисконтировании резерва	-	-	634	634
Убыток от курсовых разниц, нетто-величина	193	-	2 181	2 374
Прочие изменения	-	-	379	379
На 31 декабря 2014 г.	1 372	-	5 822	7 194

	31 декабря 2014 г.	31 декабря 2013 г.
Краткосрочные обязательства	2 349	881
Долгосрочные обязательства	4 845	1 655
Итого резервы под обязательства	7 194	2 536

СУДЕБНЫЕ РАЗБИРАТЕЛЬСТВА

Группа является ответчиком по юридическим искам разного характера. Резервы под обязательства представляют собой наилучшую оценку руководством Группы вероятных убытков в результате имеющихся и потенциальных судебных исков (Примечание 39).

НАЛОГОВЫЕ РИСКИ

Группа создает резерв под условные обязательства и начисленные штрафы и пени на основании наилучшей оценки руководством суммы дополнительных налогов, необходимость в уплате которых может возникнуть (Примечание 39).

ПЕРИОДИЧЕСКИЕ РЕМОНТЫ И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Группа создала резерв по расходам на проведение периодических ремонтов и ТО ВС в операционной аренде в размере 5 822 млн руб. по состоянию на 31 декабря 2014 г. (на 31 декабря 2013 г.: 1 925 млн руб.).

26. Обязательства по финансовой аренде

Группа арендует ВС по соглашениям финансовой аренды у третьих лиц и связанных сторон (Примечание 36). Перечень ВС Группы, эксплуатировавшихся на условиях финансовой аренды по состоянию на 31 декабря 2014 г., приведен в Примечании 1.

	31 декабря 2014 г.	31 декабря 2013 г.
Общая сумма обязательств по финансовой аренде	170 485	86 514
Сумма будущих процентов по финансовой аренде	(21 207)	(14 478)
Итого обязательства по финансовой аренде	149 278	72 036
В том числе:		
• Краткосрочные обязательства по финансовой аренде	16 912	8 688
• Долгосрочные обязательства по финансовой аренде	132 366	63 348
Итого обязательства по финансовой аренде	149 278	72 036

Со сроком погашения:	31 декабря 2014 г.			31 декабря 2013 г.		
	Основная сумма долга	Сумма будущих процентов	Общая сумма	Основная сумма долга	Сумма будущих процентов	Общая сумма
По требованию или в течение 1 года	16 912	4 191	21 103	8 688	2 652	11 340
От 1 года до 5 лет	65 406	11 832	77 238	29 409	7 802	37 211
Более чем через 5 лет	66 960	5 184	72 144	33 939	4 024	37 963
Итого	149 278	21 207	170 485	72 036	14 478	86 514

По состоянию на 31 декабря 2014 г. начисленные проценты в размере 480 млн руб. (на 31 декабря 2013 г.: 251 млн руб.) были отражены в составе кредиторской задолженности и начисленных обязательств.

В течение 2014 года эффективная процентная ставка по финансовой аренде составляла 3,0% годовых (в 2013 году: 4,1% годовых).

Группа хеджирует валютный риск, возникающий по части будущей выручки, выраженной в долларах США, лизинговыми обязательствами, выраженными в той же валюте. Группа применяет модель учета хеджирования денежных потоков в соответствии с МСФО (IAS) 39. По состоянию на 31 декабря 2014 г. обязательства по финансовому лизингу в сумме 144 059 млн руб., выраженные в долларах США, были признаны в качестве инструмента хеджирования будущей высоковероятной выручки в той же сумме за период с 2015 г. по 2026 г. Группа ожидает, что отношения хеджирования являются высокоэффективными, так как будущие оттоки денежных средств, связанные с погашением обязательств по финансовому лизингу, соответствуют будущим поступлениям денежных средств от заехеджированной части выручки. На 31 декабря 2014 г. убыток от переоценки обязательств по финансовому лизингу в сумме 43 596 млн руб. до вычета отложенного налога, представляющий эффективную часть хеджирования, был отражен в составе резерва по хеджированию консолидированного отчета о совокупном доходе. Сумма, перенесенная из резерва по хеджированию в состав прибыли или убытка в период с даты начала учета операций хеджирования по отчетную дату, составила 536 млн руб.

В 2014 году сумма процентных расходов по договорам финансовой аренды составила 2 966 млн руб. (в 2013 году: 1 786 млн руб.).

Аренданные ВС и авиационные двигатели, балансовая стоимость которых раскрыта в Примечании 19, фактически представляют обеспечение обязательств по финансовой аренде, поскольку в случае невыполнения обязательств арендатором права на арендованный актив переходят к арендодателю.

27. Кредиты и займы

	31 декабря 2014 г.	31 декабря 2013 г.
Краткосрочные банковские кредиты, облигационные и прочие займы:		
Краткосрочные кредиты в долл. США	10 409	-
Краткосрочные кредиты в рублях РФ	1 603	1 000
Текущая часть облигационных займов в рублях РФ	102	101
Текущая часть долгосрочных банковских кредитов в долл. США	1 154	792
Текущая часть долгосрочных кредитов и займов в рублях РФ	4 075	3 136
Итого краткосрочные кредиты и займы	17 343	5 029
Долгосрочные банковские кредиты, облигационные и прочие займы:		
Долгосрочные кредиты в рублях РФ	5 575	5 636
Долгосрочные облигационные займы в рублях РФ	5 102	5 101
Долгосрочные кредиты и займы в долл. США	1 514	1 669
За вычетом:		
• Текущей части облигационных займов в рублях РФ	(102)	(101)
• Текущей части долгосрочных банковских кредитов в долл. США	(1 154)	(792)
• Текущей части долгосрочных кредитов и займов в рублях РФ	(4 075)	(3 136)
Итого долгосрочные кредиты и займы	6 860	8 377

Описание основных изменений по заемным средствам в течение 2014 года:

Группе были открыты кредитные линии в ОАО «Альфа-Банк» на общую сумму 3 600 млн руб. На 31 декабря 2014 г. сумма выбранных частей составляет 2 800 млн руб. Процентные ставки по кредитам составляют от 11,9% до 14,8% годовых. Кредиты выданы без обеспечения.

Группе была открыта кредитная линия в ОАО АКБ «РОСБАНК» на сумму 60 млн долл. США. На 31 декабря 2014 г. сумма выбрана полностью и составляла в рублевом эквиваленте с суммой непогашенных процентов 3 382 млн руб. Процентная ставка по кредиту составляет LIBOR +4,5% годовых. Кредит выдан без обеспечения.

Группе была открыта кредитная линия в ОАО «Нордеа Банк» на сумму 55 млн долл. США. На 31 декабря 2014 г. сумма выбранной части составила 44,85 млн долл. США, что в рублевом эквиваленте составило 2 523 млн руб. Процентная ставка по кредиту составляет LIBOR +5,0% годовых. Кредит выдан без обеспечения.

Группе были открыты кредитные сделки в ОАО «Московский кредитный банк» на общую сумму 4 000 млн руб., который может быть получен в рублях и иностранной валюте. На 31 декабря 2014 г. сумма выбранной части составляет 40 млн долл. США, что в рублевом эквиваленте с суммой непогашенных процентов составляет 2 253 млн руб. Процентная ставка по кредиту составляет 5,75% годовых. Кредит выдан без обеспечения.

Группе были открыты кредитные сделки в ПАО «ВТБ» на общую сумму 5 000 млн руб., который может быть получен в долл. США, евро и рублях. На 31 декабря 2014 г. сумма выбранной части составляет 40 млн долл. США, что в рублевом эквиваленте с суммой непогашенных процентов составляет 2 251 млн руб. Процентная ставка по кредиту составляет 7,5% годовых. Кредит выдан без обеспечения.

Группе была открыта кредитная линия в ПАО «Газпромбанк» на сумму 1 500 млн руб. На 31 декабря 2014 г. сумма долга составляет 750 млн руб. Процентная ставка по кредиту составляет 13,0% годовых. Кредит выдан без обеспечения.

По состоянию 31 декабря 2014 г. и 31 декабря 2013 г. справедливая стоимость банковских кредитов существенно не отличалась от их балансовой стоимости.

На 31 декабря 2014 г. у Группы есть размещенный биржевой облигационный займ серии БО-03 номинальной суммой 5 000 млн руб. с процентной ставкой 8,3% годовых. Данный облигационный займ был привлечен без обеспечения. На 31 декабря 2014 г. доходность к погашению составила 11,3% годовых.

По состоянию на 31 декабря 2014 г. в рамках кредитных линий, предоставленных различными кредитными организациями, Группа располагала возможностью дополнительного привлечения денежных средств в сумме 21 562 млн руб. (на 31 декабря 2013 г. — 16 229 млн руб.).

По состоянию на 31 декабря 2014 г. банковские кредиты в сумме 2 000 млн руб. (на 31 декабря 2013 г.: 1 600 млн руб.) были обеспечены залогом имущества и земельных участков (примечание 19).

28. Прочие долгосрочные обязательства

	31 декабря 2014 г.	31 декабря 2013 г.
Прочие долгосрочные обязательства по программе премирования пассажиров (Примечание 24)	3 279	2 451
НДС, подлежащий уплате за импортированные арендуемые самолеты	328	1 886
Обязательства по пенсионным планам с установленными выплатами — долгосрочная часть	659	707
Таможенные пошлины, подлежащие уплате за импортированные арендуемые самолеты	54	169
Прочие долгосрочные обязательства	164	85
Итого прочие долгосрочные обязательства	4 484	5 298

По состоянию на 31 декабря 2014 г. в состав прочих долгосрочных обязательств входила долгосрочная задолженность по НДС в размере 328 млн руб. (на 31 декабря 2013 г.: 1 886 млн руб.) и таможенным пошлинам в размере 54 млн руб. (на 31 декабря 2013 г.: 169 млн руб.), относящимся к импортированным арендованным самолетам и подлежащим уплате ежемесячно равными частями в течение 34 месяцев со дня прохождения данными активами таможенной очистки.

Долгосрочная задолженность по таможенным пошлинам, подлежащим уплате за импортированные арендуемые самолеты, была дисконтирована по ставке от 10,8% до 12,0% (на 31 декабря 2013 г.: от 9,8% до 12,0%).

29. Неконтролирующая доля участия

В таблице ниже представлена информация о дочернем предприятии (АК Россия), в котором имеется неконтролирующая доля участия, значительная для Группы.

	2014 г.	2013 г.
Процент прав голоса, приходящихся на неконтролирующую долю участия	25% плюс 1 акция	25% плюс 1 акция
Убыток, приходящийся на неконтролирующую долю участия за год	(1 356)	(158)
Накопленные убытки, приходящиеся на неконтролирующие доли участия в дочернем предприятии	(3 809)	(2 452)

Обобщенная финансовая информация по АК Россия представлена в таблице ниже:

	31 декабря 2014 г.	31 декабря 2013 г.
Краткосрочные активы	5 200	4 016
Внеоборотные активы	11 431	10 492
Краткосрочные обязательства	11 974	9 593
Долгосрочные обязательства	19 892	14 723

	2014 г.	2013 г.
Выручка	35 655	32 090
Убыток за год	(5 449)	(657)
Совокупный убыток за год	(5 449)	(657)

По состоянию на 31 декабря 2014 г. не существует значительных ограничений возможности получения доступа к активам дочернего предприятия или использования их для урегулирования обязательств дочернего предприятия.

30. Уставный капитал

По состоянию на 31 декабря 2014 г. и 31 декабря 2013 г. уставный капитал был равен 1 359 млн руб.

	Количество объявленных и размещенных обыкновенных акций (штук)	Количество собственных обыкновенных акций (штук)	Количество обыкновенных акций в обращении (штук)
На 31 декабря 2013 г.	1 110 616 299	(53 757 439)	1 056 858 860
На 31 декабря 2014 г.	1 110 616 299	(53 716 189)	1 056 900 110

Все выпущенные акции полностью оплачены. Общее количество разрешенных к дополнительному выпуску обыкновенных акций составляет 250 000 000 штук (на 31 декабря 2013 г.: 250 000 000 штук) с номинальной стоимостью один рубль за одну акцию (на 31 декабря 2013 г.: один рубль за одну акцию).

Каждая обыкновенная акция дает ее держателю право на один голос.

В 2014 году количество собственных акций, которыми владела Группа, снизилось на 41 250 акций в связи с исполнением опционной программы (примечание 36) (в 2013 году снижение составило 9 057 005 акций).

На 31 декабря 2014 г. собственные акции, выкупленные у акционеров, принадлежали дочерним предприятиям Группы, которые находятся в полной собственности Группы и Компании:

	31 декабря 2014 г. (штук)	31 декабря 2013 г. (штук)
ОАО «Аэрофлот»	-	227 696
ООО «Аэрофлот-Финанс»	53 714 098	53 527 652
ООО «Партнер» (далее – «Партнер»)	2 091	2 091
Итого собственные акции, выкупленные у акционеров	53 716 189	53 757 439

Указанные обыкновенные акции предоставляют права голоса в том же соотношении, что и прочие обыкновенные акции. Руководство Группы фактически контролирует осуществление права голоса, предоставляемое обыкновенными акциями, которые принадлежат предприятиям в составе Группы.

Акции Компании котируются на Московской Бирже и по состоянию на 31 декабря 2014 г. и 31 декабря 2013 г. торговались по цене 31,8 руб. за штуку и 84,1 руб. за штуку.

Компания осуществила эмиссию глобальных депозитарных расписок (ГДР) в декабре 2000 года. С целью повышения ликвидности программы ГДР в январе 2014 года было произведено изменение соотношения количества обыкновенных акций на одну ГДР до уровня 5:1. На 31 декабря 2014 г. ГДР Группы торговались на Франкфуртской фондовой бирже по цене 180 руб. за единицу. На 31 декабря 2013 года соотношение количества акций на одну ГДР составляло 100:1, а их стоимость на Франкфуртской фондовой бирже составляла 8 005 руб. за единицу.

31. Дивиденды

27 июня 2014 г. на ежегодном собрании акционеров Компании были утверждены дивиденды за 2013 год в размере 2,4984 руб. на акцию, что соответствует 2 774 млн руб. в пересчете на объявленные и размещенные акции Компании.

24 июня 2013 г. на ежегодном собрании акционеров Компании были утверждены дивиденды за 2012 год в размере 1,1636 руб. на акцию, что соответствует 1 292 млн руб. в пересчете на объявленные и размещенные акции Компании.

Все дивиденды объявляются и выплачиваются в рублях.

32. Операционные сегменты

В Группе существуют несколько операционных сегментов, но ни один из них, за исключением сегмента «Пассажирские перевозки», не отвечает количественному лимиту для отнесения сегмента к отчетному.

Результаты деятельности по направлениям пассажирских перевозок оцениваются на основе информации, представленной во внутренних управленческих отчетах, которые рассматриваются генеральным директором Группы. Распределение выручки от пассажирских перевозок по направлениям осуществляется исходя из географического расположения пунктов назначений при осуществлении воздушных перевозок. Выручка от пассажирских перевозок по направлениям используется для оценки результатов деятельности, так как Группа считает, что такая информация является наиболее значимой при оценке результатов.

	Пассажирские перевозки	Прочие	Исключение операций между сегментами	Итого по Группе
2014 г.				
Внешняя реализация	317 850	1 921	-	319 771
Реализация между сегментами	2	11 645	(11 647)	-
Итого выручка	317 852	13 566	(11 647)	319 771
Операционная прибыль	11 225	344	(301)	11 268
Финансовые доходы				2 471
Финансовые расходы				(28 399)
Реализация результата хеджирования				(1 723)
Доля в финансовых результатах ассоциированных предприятий				31
Убыток до налогообложения				(16 352)
Расход по налогу на прибыль				(794)
Убыток за год				(17 146)
На 31 декабря 2014 г.				
Активы по сегментам	262 661	8 568	(12 860)	258 369
Инвестиции в ассоциированные компании	-	142	-	142
Нераспределенные активы				19 207
Итого активы				277 718
Обязательства по сегментам	291 267	4 165	(4 413)	291 019
Нераспределенные обязательства				204
Итого обязательства				291 223
2014 г.				
Капитальные затраты и приобретения основных средств (Примечание 19)	39 951	622	-	40 573
Амортизация (Примечание 19)	11 118	222	-	11 340
2013 г.				
Внешняя реализация	288 652	2 304	-	290 956
Реализация между сегментами	10	9 204	(9 214)	-
Итого выручка	288 662	11 508	(9 214)	290 956
Операционная прибыль	18 597	1 400	(202)	19 795
Финансовые доходы				2 686
Финансовые расходы				(8 814)
Доля в финансовых результатах ассоциированных предприятий				37
Прибыль до налогообложения				13 704
Расход по налогу на прибыль				(6 369)
Прибыль за год				7 335
На 31 декабря 2013 г.				
Активы по сегментам	210 903	6 971	(11 480)	206 394
Инвестиции в ассоциированные компании		141	-	141
Нераспределенные активы				2 649

	Пассажирские перевозки	Прочие	Исключение операций между сегментами	Итого по Группе
Итого активы				209 184
Обязательства по сегментам	153 415	4 782	(5 282)	152 915
Нераспределенные обязательства				1 789
Итого обязательства				154 704
2013 г.				
Капитальные затраты и приобретения основных средств (Примечание 19)	24 614	452	-	25 066
Амортизация (Примечание 19)	9 670	164	-	9 834

Пассажирские перевозки	2014 г.	2013 г.
Международные рейсы из РФ в:		
СНГ	8 184	9 457
Европу	33 691	31 271
Страны БСВ и Африки	7 012	6 996
Азию	17 352	14 512
Америку	7 934	7 497
Итого выручка от пассажирских перевозок из РФ	74 173	69 733
Международные рейсы в РФ из:		
СНГ	7 881	9 487
Европы	34 292	32 116
Страны БСВ и Африки	7 148	7 301
Азии	18 074	15 414
Америки	7 921	7 326
Итого выручка от пассажирских перевозок в РФ	75 316	71 644
Внутренние перевозки пассажиров	104 009	89 215
Прочие международные перевозки пассажиров	115	2
Итого выручка от пассажирских перевозок	253 613	230 594

33. Представление финансовых инструментов по категориям оценки

Классификация финансовых активов и обязательств на категории для целей оценки по состоянию на 31 декабря 2014 г. представлена в таблицах ниже:

	Прим.	Займы и дебиторская задолженность	Финансовые активы, имеющиеся в наличии для продажи	Активы, оцениваемые по справедливой стоимости, изменения которой отражаются в составе прибыли или убытка	Производные финансовые инструменты (хеджирование)	Итого
Денежные средства и их эквиваленты	12	26 547	-	-	-	26 547
Краткосрочные финансовые инвестиции		960	1	-	-	961
Финансовая дебиторская задолженность	14	30 270	-	-	-	30 270
Страховые депозиты по аренде ВС	13	2 431	-	-	-	2 431
Производные финансовые инструменты	22	-	-	529	36	565
Долгосрочные финансовые инвестиции	16	-	6 115	-	-	6 115
Прочие внеоборотные активы		186	-	-	-	186
Итого финансовые активы		60 394	6 116	529	36	67 075

	Прим.	Обязательства, оцениваемые по справедливой стоимости, изменения которой отражаются в составе прибыли или убытка	Производные финансовые инструменты (хеджирование)	Прочие финансовые обязательства	Итого
Производные финансовые инструменты	22	(12 360)	(18 791)	-	(31 151)
Финансовая кредиторская задолженность	23	-	-	(33 039)	(33 039)
Обязательства по финансовой аренде	26	-	-	(149 278)	(149 278)
Кредиты и займы	27	-	-	(24 203)	(24 203)
Итого финансовые обязательства		(12 360)	(18 791)	(206 520)	(237 671)

Классификация финансовых активов и обязательств на категории для целей оценки по состоянию на 31 декабря 2013 г. представлена в таблицах ниже:

	Прим.	Займы и дебиторская задолженность	Финансовые активы, имеющиеся в наличии для продажи	Активы, оцениваемые по справедливой стоимости, изменения которой отражаются в составе прибыли или убытка	Производные финансовые инструменты (хеджирование)	Итого
Денежные средства и их эквиваленты	12	18 660	-	-	-	18 660
Краткосрочные финансовые инвестиции		530	-	-	-	530
Финансовая дебиторская задолженность	14	23 996	-	-	-	23 996
Страховые депозиты по аренде ВС	13	1 493	-	-	-	1 493
Производные финансовые инструменты	22	-	-	2 018	192	2 210
Долгосрочные финансовые инвестиции	16	29	6 070	-	-	6 099
Прочие внеоборотные активы		104	-	-	-	104
Итого финансовые активы		44 812	6 070	2 018	192	53 092

	Прим.	Обязательства, оцениваемые по справедливой стоимости, изменения которой отражаются в составе прибыли или убытка	Производные финансовые инструменты (хеджирование)	Прочие финансовые обязательства	Итого
Производные финансовые инструменты	22	(3 981)	(779)	-	(4 760)
Финансовая кредиторская задолженность	23	-	-	(20 657)	(20 657)
Обязательства по финансовой аренде	26	-	-	(72 036)	(72 036)
Кредиты и займы	27	-	-	(13 490)	(13 490)
Итого финансовые обязательства		(3 981)	(779)	(106 183)	(110 943)

34. Риски, связанные с финансовыми инструментами

Группа осуществляет функцию управления рисками, связанными с финансовыми инструментами, которые включают рыночный риск (валютный риск, риск изменения процентных ставок и риск изменения цен на топливо), кредитный риск, риск ликвидности и риск, связанный с управлением капиталом.

РИСК ЛИКВИДНОСТИ

Группа подвержена воздействию риска ликвидности, который заключается в потенциальной неспособности Группы выполнить свои финансовые обязательства при наступлении срока их погашения. Подход Группы к управлению ликвидностью заключается в том, чтобы обеспечить, насколько это возможно, постоянное наличие у Группы ликвидных средств, достаточных для погашения своих обязательств в срок, как в обычных условиях, так и в сложных финансовых ситуациях, без риска недопустимо высоких убытков или ущерба для репутации Группы. Группа осуществляет детальное планирование и прогнозирование денежных потоков для обеспечения ликвидности на достаточном уровне.

Далее в таблице представлена информация о финансовых обязательствах (исключая производные финансовые инструменты) Группы по состоянию на 31 декабря 2014 г. и 31 декабря 2013 г. в расшифровке по договорным срокам погашения (на основании времени, оставшегося с отчетной даты до контрактного срока погашения). Суммы, представленные в таблицах, отражают контрактные недисконтированные потоки денежных средств на соответствующие отчетные даты (с учетом будущих процентных выплат):

31 декабря 2014 г.	Средняя ставка		0-12 месяцев	1 года – 2 лет	2-5 лет	Более 5 лет	Итого
	Ставка по контракту	Эффективная ставка					
Займы и кредиты в иностранной валюте	5,3%	5,3%	11 798	366	-	-	12 164
Займы и кредиты в рублях	11,8%	11,8%	6 511	194	1 635	-	8 340
Облигационные займы в рублях	8,3%	8,3%	517	5 102	-	-	5 619
Обязательства по финансовой аренде	2,9%	3,0%	21 103	21 045	56 193	72 144	170 485
Финансовая кредиторская задолженность			33 039	-	-	-	33 039
Итого будущие выплаты, включая будущие процентные выплаты			72 968	26 707	57 828	72 144	229 647

31 декабря 2013 г.	Средняя ставка		0-12 месяцев	1 года – 2 лет	2-5 лет	Более 5 лет	Итого
	Ставка по контракту	Эффективная ставка					
Займы и кредиты в иностранной валюте	3,5%	3,5%	835	891	1	-	1 727
Займы и кредиты в рублях	11,5%	11,5%	4 693	2 703	-	-	7 396
Облигационные займы в рублях	8,3%	8,3%	516	415	5 108	-	6 039
Обязательства по финансовой аренде	3,9%	4,1%	11 340	9 860	27 351	37 963	86 514
Финансовая кредиторская задолженность			20 657	-	-	-	20 657
Итого будущие выплаты, включая будущие процентные выплаты			38 041	13 869	32 460	37 963	122 333

На 31 декабря 2014 г. Группа имеет чистые краткосрочные обязательства в сумме 42 923 млн руб. (на 31 декабря 2013 г.: чистые краткосрочные активы в сумме 13 494 млн руб.). В результате операций за 2014 год Группа отразила чистый убыток в размере 17 146 млн руб. (за 2013 г.: чистая прибыль 7 335 млн руб.). На финансовый результат за 2014 год существенно повлияли курсовые убытки, связанные с падением курса рубля к доллару США, и переоценка производных финансовых инструментов. Денежный поток от операционной деятельности в 2014 году был положительным и составил 35 977 млн руб. (за 2013 г.: 28 945 млн руб.).

Казначейство Группы обеспечивает гибкость финансирования за счет доступности кредитных линий. По состоянию на 31 декабря 2014 г. в рамках кредитных линий, предоставленных различными кредитными организациями, Группа располагала возможностью дополнительного привлечения денежных средств в сумме 21 562 млн руб. (на 31 декабря 2013 г.: 16 229 млн руб.). Дополнительно для улучшения ликвидности руководство планирует повышение операционной эффективности Группы и дальнейший рост денежного потока от операционной деятельности.

ВАЛЮТНЫЙ РИСК

Группа подвержена воздействию валютного риска в отношении выручки, а также операций по закупкам и привлечению заемных средств, которые выражены в валюте, отличной от рубля. В основном валютный риск возникает по операциям в Евро и долларах США.

Группа осуществляет регулярный анализ тенденций изменения курсов валют. С целью хеджирования риска негативного изменения курсов валют Группой заключен ряд валютных опционных договоров с несколькими российскими банками.

Группа использует обязательства по долгосрочной аренде, номинированные в долларах США, как инструменты хеджирования риска изменения курса доллара США в отношении выручки.

Величина валютного риска Группы, определенная исходя из номинальной стоимости финансовых инструментов, составила:

Млн руб.	Прим.	31 декабря 2014 г.				31 декабря 2013 г.			
		Долл. США	Евро	Прочая валюта	Итого	Долл. США	Евро	Прочая валюта	Итого
Денежные средства и их эквиваленты	12	7 626	778	1 350	9 754	4 023	499	1 067	5 589
Финансовая дебиторская задолженность		21 820	3 618	3 560	28 998	11 094	2 732	2 595	16 421
Страховые депозиты по аренде воздушных судов		2 408	-	-	2 408	1 473	-	-	1 473
Производные финансовые инструменты		529	36	-	565	76	192	-	268
Прочие внеоборотные активы		66	52	68	186	28	36	41	105
Итого активы		32 449	4 484	4 978	41 911	16 694	3 459	3 703	23 856
Финансовая кредиторская задолженность		9 444	4 085	785	14 314	6 480	2 530	480	9 490

Млн руб.	Прим.	31 декабря 2014 г.				31 декабря 2013 г.			
		Долл. США	Евро	Прочая валюта	Итого	Долл. США	Евро	Прочая валюта	Итого
Обязательства по финансовой аренде		146 436	-	-	146 436	69 034	-	-	69 034
Краткосрочные кредиты и займы и краткосрочная часть долгосрочных кредитов и займов	27	11 563	-	-	11 563	792	-	-	792
Долгосрочные займы и кредиты	27	360	-	-	360	877	-	-	877
Производные финансовые инструменты		17 325	4 839	-	22 164	852	750	-	1 602
Итого обязательства		185 128	8 924	785	194 837	78 035	3 280	480	81 795
Итого активы/ (обязательства), нетто		(152 679)	(4 440)	4 193	(152 926)	(61 341)	179	3 223	(57 939)

Ожидается также, что платежи в сумме приблизительно 2,3 млн евро, 2,3 млн евро и 126,4 млн евро, которые относятся к валютно-процентному СВОПу с фиксированной процентной ставкой, описанному в Примечании 22, будут произведены в марте и сентябре 2015 года и марте 2016 года, соответственно.

Повышение или понижение курсов нижеперечисленных валют к рублю на 50% по состоянию на 31 декабря 2014 г. и на 20% на 31 декабря 2013 г. привело бы к увеличению/(уменьшению) суммы прибыли после налогообложения на указанные ниже суммы. При проведении анализа предполагалось, что все остальные переменные, в частности процентные ставки, остаются неизменными.

	31 декабря 2014 г.		31 декабря 2013 г.	
	Процент изменения курса валют к рублю	Влияние на прибыль после налогообложения (увеличение/ (уменьшение))	Процент изменения курса валют к рублю	Влияние на прибыль после налогообложения (увеличение/ (уменьшение))
Увеличение курса валюты к рублю:				
Доллар США	50%	(57 803)	20%	(10 224)
Евро	50%	151	20%	123
Прочие валюты	50%	1 747	20%	537
Снижение курса валюты к рублю:				
Доллар США	50%	57 803	20%	10 224
Евро	50%	(151)	20%	(123)
Прочие валюты	50%	(1 747)	20%	(537)

На 31 декабря 2014 г. влияние указанного изменения курса доллара США к рублю на величину капитала Группы явилось бы уменьшение суммы капитала на 63 566 млн руб., изменение курса прочих валют не имело бы существенного влияния на капитал.

РИСК ИЗМЕНЕНИЯ ПРОЦЕНТНОЙ СТАВКИ

Группа подвержена риску, связанному с влиянием колебаний рыночных процентных ставок на ее финансовые результаты и денежные потоки. Изменение процентных ставок в основном оказывает влияние на изменение стоимости привлечения кредитов и займов (фиксированная процентная ставка) и на будущие денежные потоки (плавающая процентная ставка на кредиты и займы). В момент привлечения новых кредитов и займов, а также финансовой аренды руководство принимает решение исходя из предположения, что фиксированная или плавающая процентная ставка будет более выгодной для Группы на весь период времени до момента погашения.

По состоянию на 31 декабря 2014 г. и 31 декабря 2013 г. финансовые инструменты Группы распределялись по типам процентных ставок следующим образом:

	Балансовая стоимость	
	31 декабря 2014 г.	31 декабря 2013 г.
Финансовые инструменты с фиксированной процентной ставкой		
Финансовые активы	3 582	3 295
Финансовые обязательства	(38 112)	(31 435)
Итого финансовые инструменты с фиксированной ставкой	(34 530)	(28 140)
Финансовые инструменты с плавающей ставкой		
Финансовые обязательства с плавающей ставкой	(135 225)	(54 006)

В течение года Группа привлекала некоторые заемные средства на условиях применения плавающей процентной ставки (Примечание 27). Если бы плавающие составляющие процентных ставок в 2014 году были выше или ниже на 20% фактических плавающих составляющих

процентных ставок, то, при отсутствии изменений прочих переменных, изменение процентных расходов было бы несущественным (в 2013 году: не существенно).

Проценты по договорам финансовой аренды в основном начисляются на основании плавающих процентных ставок. В случае если бы в 2014 году плавающие составляющие этих ставок были бы на 20% выше или ниже фактических плавающих составляющих процентных ставок, то, при отсутствии изменений прочих переменных, изменение процентных расходов по договорам финансовой аренды было бы несущественным (в 2013 году: не существенно).

РИСК ИЗМЕНЕНИЯ ЦЕН НА АВИАТОПЛИВО

На результаты деятельности Группы существенное влияние оказывает изменение цен на авиатопливо. С целью хеджирования части расходов на авиатопливо от возможного будущего роста цен Группа заключила соглашения с несколькими российскими банками в 2012, 2013 и 2014 годах. В соответствии с условиями каждого соглашения Группа получит компенсацию от банка в виде разницы между фактической ценой на авиатопливо и максимальной ценой, указанной в договоре. В то же время, если фактическая цена на авиатопливо окажется ниже наименьшей цены, указанной в соглашении, Группа будет обязана выплатить компенсацию банку.

Если бы цена на нефть марки «Брент» на 31 декабря 2014 г. была бы выше или ниже на 50% фактической цены, то, при отсутствии изменений прочих переменных (включая прогнозы будущей цены на нефть) влияние на консолидированный финансовый результат и на величину капитала Группы было бы несущественным (на 31 декабря 2013 г.: несущественное влияние).

РИСКИ, СВЯЗАННЫЕ С УПРАВЛЕНИЕМ КАПИТАЛОМ

Группа осуществляет управление капиталом с целью обеспечить возможность функционирования в обозримом будущем при максимизации доходности акционеров Компании за счет оптимизации соотношения долга и капитала Группы.

Управление капиталом осуществляется в сравнении с конкурентами из сектора авиаперевозок на основе следующих показателей:

- чистый долг к общему капиталу,
- общий долг к EBITDA,
- чистый долг к EBITDA.

Общая сумма долга включает краткосрочные и долгосрочные (включая краткосрочную часть) кредиты и займы, обязательства по финансовой аренде, обязательства по уплате таможенных пошлин за импортированные арендованные самолеты и обязательство по пенсионному плану с установленными выплатами.

Размер чистого долга рассчитывается как разница между общей суммой долга и суммой денежных средств и их эквивалентов и краткосрочных финансовых инвестиций.

Общий капитал представляет собой сумму капитала, принадлежащего акционерам Компании, и чистого долга.

Показатель EBITDA представляет собой прибыль от операционной деятельности до вычета амортизации и расходов на уплату таможенных пошлин.

Значения показателей представлены ниже:

	На дату и за год, закончившийся 31 декабря 2014 г.	На дату и за год, закончившийся 31 декабря 2013 г.
Общий долг	174 309	86 585
Денежные средства и их эквиваленты и краткосрочные финансовые инвестиции	(27 508)	(18 932)
Чистый долг	146 801	67 653
Капитал, принадлежащий акционерам Компании	(3 631)	60 146
Общий капитал	143 170	127 798
EBITDA	24 840	31 849
Чистый долг / Общий капитал	1,0	0,5
Общий долг / EBITDA	7,0	2,7
Чистый долг / EBITDA	5,9	2,1

В течение 2014 и 2013 годов отсутствовали изменения в политике управления капиталом.

В 2014 и 2013 годах ни Группа, ни ее дочерние предприятия не имели требований в отношении капитала, установленные третьими сторонами, за исключением законодательно установленного минимально размера уставного капитала.

КРЕДИТНЫЙ РИСК

Кредитный риск представляет собой риск финансовых потерь для Группы, если клиент или контрагент по финансовому инструменту не выполняет своих договорных обязательств, и возникает, в основном, из денежных средств и их эквивалентов, финансовой дебиторской задолженности Группы и инвестиций в ценные бумаги.

Группа осуществляет сделки со следующими типами контрагентов:

- Группа имеет кредитные риски, связанные с туристическими агентствами и организациями отрасли. Значительная доля продаж Группы осуществляется через туристические агентства. В связи с тем, что дебиторская задолженность по туристическим агентствам диверсифицирована, в целом кредитный риск оценивается руководством как низкий.
- Задолженность других авиакомпаний и агентов перед Группой регулируется через клиринговую палату ИАТА. Расчеты на постоянной основе снижают кредитный риск в максимально возможной степени.

Руководство осуществляет мониторинг инвестиционной деятельности и, в соответствии с текущей политикой, инвестирует только в ликвидные ценные бумаги с высоким кредитным рейтингом, в связи с чем не ожидает, что контрагент не выполнит своих обязательств.

По состоянию на 31 декабря 2014 года общая сумма инвестиций в ценные бумаги составила 6 092 млн руб., а значительная часть финансовой дебиторской задолженности в сумме 17 314 млн руб. относится к задолженности, регулируемой через клиринговую палату.

Максимальная подверженность кредитному риску с учетом резерва под обесценение представлена ниже:

	31 декабря 2014 г.	31 декабря 2013 г.
Денежные средства и их эквиваленты (Примечание 12)	26 547	18 660
Финансовая дебиторская задолженность (Примечание 14)	30 270	23 996
Краткосрочные финансовые инвестиции	961	273
Долгосрочные финансовые инвестиции (Примечание 16)	6 115	6 099
Страховые депозиты по аренде ВС (Примечание 13)	2 431	1 493
Прочие внеоборотные активы	186	104
Итого финансовые активы, подверженные кредитному риску	66 510	50 625

Ниже приводится анализ финансовой дебиторской задолженности по кредитному качеству:

	31 декабря 2014 г.	31 декабря 2013 г.
Просроченная, но не обесцененная задолженность		
• с задержкой платежа менее 90 дней	58	119
• с задержкой платежа от 91 до 2 лет	32	-
Итого просроченная, но не обесцененная задолженность	90	119

КОНЦЕНТРАЦИЯ КРЕДИТНОГО РИСКА

По состоянию на 31 декабря 2014 г. большая часть денежных средств, а также долгосрочных финансовых инвестиций Группы размещена в двух банках (по состоянию на 31 декабря 2013 г.: в двух банках) и вложена в одну компанию (по состоянию на 31 декабря 2013 г.: одну компанию), что вызывает концентрацию кредитного риска для Группы.

35. Справедливая стоимость финансовых инструментов

Справедливая стоимость представляет собой сумму, на которую может быть обменян финансовый инструмент в ходе текущей операции между заинтересованными сторонами, за исключением случаев вынужденной продажи или ликвидации. Наилучшим подтверждением справедливой стоимости является котированная на активном рынке цена финансового инструмента.

Оценочная справедливая стоимость финансовых инструментов рассчитывалась Группой исходя из имеющейся рыночной информации (при ее наличии) и на основе надлежащих методик оценки. Однако для интерпретации рыночной информации в целях определения оценочной справедливой стоимости необходимо применять профессиональные суждения. При определении справедливой стоимости финансовых инструментов руководство использует всю имеющуюся рыночную информацию.

Финансовые инструменты, отраженные по справедливой стоимости. К данной категории относятся только производные финансовые инструменты, информация о которых представлена в Примечании 22.

Финансовые активы, отражаемые по амортизированной стоимости. Справедливая стоимость инструментов с плавающей процентной ставкой обычно равна их балансовой стоимости. Оценочная справедливая стоимость инструментов с фиксированной процентной ставкой основывается на методе дисконтирования сумм ожидаемых поступлений будущих денежных потоков с применением действующих процентных ставок на рынке заимствований для новых инструментов, предполагающих аналогичный кредитный риск и аналогичный срок погашения. Ставки дисконтирования зависят от кредитного риска со стороны контрагента. Балансовая стоимость финансовой дебиторской задолженности, страховых депозитов по аренде и займов выданных приблизительно равна их справедливой стоимости, которая относится к уровню 2 по иерархии справедливой стоимости. Денежные средства и их эквиваленты относятся к уровню 1 по иерархии справедливой стоимости и отражаются по амортизированной стоимости, которая приблизительно равна их текущей справедливой стоимости.

Обязательства, отражаемые по амортизированной стоимости. Справедливая стоимость финансовых инструментов определяется на основе рыночных котировок, если таковые имеются. Оценочная справедливая стоимость инструментов с фиксированной процентной ставкой и установленным сроком погашения, не имеющих рыночной котировки, основывается на дисконтировании ожидаемых денежных потоков с применением текущих процентных ставок для новых инструментов с аналогичным кредитным риском и сроком до погашения. Балансовая и справедливая стоимости финансовой кредиторской задолженности (Примечание 23), обязательств по финансовой аренде (Примечание 26), займов и кредитов, а также облигационных займов (Примечание 27) на 31 декабря 2014 г. и 31 декабря 2013 г. существенно не отличались. Справедливая стоимость финансовой кредиторской задолженности, обязательств по финансовой аренде, а также займов и кредитов отнесена к уровням 2, тогда как облигационных займов — к уровню 1 по иерархии справедливой стоимости.

36. Операции со связанными сторонами

Стороны обычно считаются связанными, если они находятся под общим контролем, или одна из сторон имеет возможность контролировать другую сторону, или может оказывать значительное влияние на принимаемые ею решения по вопросам финансово-хозяйственной деятельности или осуществлять над ней совместный контроль. При рассмотрении взаимоотношений с каждой из возможных связанных сторон принимается во внимание экономическое содержание таких взаимоотношений, а не только их юридическая форма.

Остатки по операциям со связанными сторонами по состоянию на 31 декабря 2014 г. и 31 декабря 2013 г., а также статьи доходов и расходов по операциям со связанными сторонами за год, закончившийся 31 декабря 2014 г. и 31 декабря 2013 г., представлены ниже.

АССОЦИИРОВАННЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

Остатки по операциям с ассоциированными предприятиями по состоянию на 31 декабря 2014 г. и 31 декабря 2013 г., а также статьи доходов и расходов по операциям с ассоциированными предприятиями за год, закончившийся 31 декабря 2014 г. и 31 декабря 2013 г., представлены ниже.

	31 декабря 2014 г.	31 декабря 2013 г.
Активы		
Дебиторская задолженность	1	38
Обязательства		
Кредиторская задолженность и начисленные обязательства	140	75

Суммы задолженности по расчетам между Группой и ассоциированными предприятиями в основном будут погашены в денежной форме.

	2014 г.	2013 г.
Операции		
Продажи ассоциированным предприятиям	19	17
Приобретение товаров и услуг у ассоциированных предприятий	1 372	1 306

Приобретение товаров и услуг у ассоциированных предприятий, в основном, включало услуги авиационной безопасности.

ОРГАНИЗАЦИИ С ГОСУДАРСТВЕННЫМ ВЛИЯНИЕМ

По состоянию на 31 декабря 2014 г. и 31 декабря 2013 г. 51,17% акций Компании принадлежало РФ в лице Федерального агентства по управлению государственным имуществом. Группа осуществляет деятельность в такой экономической среде, в которой предприятия и кредитные организации напрямую или косвенно контролируются Правительством РФ через муниципальные власти, агентства, сообщества и прочие организации, и в совокупности относятся к организациям с государственным влиянием.

Группа приняла решение применить освобождение от раскрытия информации об индивидуально несущественных сделках и остатках по расчетам с государством и его связанными сторонами, так как российское государство осуществляет контроль, совместный контроль или оказывает значительное влияние на такие стороны.

Операции Группы с организациями с государственным влиянием, включают, но не ограничиваются следующими операциями:

- банковские услуги,
- операции с производными финансовыми инструментами,
- инвестиции в ОАО «МАШ»,
- покупку услуг по аэронавигационному обеспечению и аэропортовые услуги; а также
- государственные субсидии, в том числе, на покрытие убытков от перевозки пассажиров по двум государственным программам перевозки жителей Калининградской области и Дальнего Востока в европейскую часть России и обратно.

Ниже представлены остатки производных финансовых инструментов и денежных средств на расчетных и валютных счетах банков с государственным влиянием:

	31 декабря 2014 г.	31 декабря 2013 г.
Активы		
Денежные средства	15 781	11 726
Производные финансовые инструменты		
• Сбербанк РФ	529	1 253
• ПАО «Газпромбанк»	-	105
Обязательства		
Производные финансовые инструменты		
• Сбербанк РФ	(9 887)	(2 912)
• ПАО «ВТБ»	(4 613)	(29)

Величина обязательств Группы по финансовой и операционной аренде раскрыта в Примечаниях 26 и 37. Доля обязательств перед государственными компаниями в отношении финансовой аренды составляет около 12%, в отношении операционной аренды около 7% (в 2013 году: 20% и 8%, соответственно).

За год, закончившийся 31 декабря 2014 г., доля операций с организациями с государственным влиянием составила менее 12% от операционных расходов и менее 3% от выручки (в 2013 году: менее 13% и менее 2%, соответственно). Данные расходы включают преимущественно расходы на услуги аэронавигации и обслуживание ВС в аэропортах с государственной долей владения, а также поставки горюче-смазочных материалов организациями с государственной долей владения.

По состоянию на 31 декабря 2014 г. Группа выдала гарантии организации с государственной долей владения под обеспечение обязательств в рамках тендерных процедур в размере 398 млн руб. (на 31 декабря 2013 г.: 788 млн руб.).

По состоянию на 31 декабря 2014 г. в некоторых дочерних компаниях Группы неконтролирующей долей участия в сумме 3 862 млн руб. (на 31 декабря 2013 г.: 2 452 млн руб.) владеет государство или организации с государственным влиянием.

К операциям с государством также относятся расчеты и обороты по налогам, сборам и таможенным пошлинами, которые раскрыты в Примечаниях 7, 8, 9, 11, 14, 17, 23 и 28.

ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ КЛЮЧЕВОГО РУКОВОДЯЩЕГО ПЕРСОНАЛА

Вознаграждение ключевому руководящему персоналу (членам Совета директоров и Правления, а также руководству летного и наземного состава, обладающему полномочиями и ответственностью в вопросах руководства, контроля и планирования деятельности Группы), включая заработную плату и премии, а также прочие компенсации, составило 953 млн руб. (в 2013 году: 738 млн руб.).

Указанные вознаграждения главным образом представлены краткосрочными выплатами. Суммы приведены до вычета налога на доходы физических лиц, но не включают обязательные страховые взносы во внебюджетные фонды. Согласно российскому законодательству Группа отчисляет средства в Пенсионный фонд РФ как часть обязательных страховых взносов за всех своих сотрудников, в том числе ключевой руководящий персонал.

ПРОГРАММЫ ПРЕМИРОВАНИЯ, ОСНОВАННЫЕ НА КАПИТАЛИЗАЦИИ

В 2013 году Группа утвердила программы премирования для руководящего персонала Группы и членов Совета Директоров Компании. Данные программы действуют в течение 3 лет и включают в себя по 3 транша выплат денежными средствами. Суммы выплат зависят как от абсолютного роста капитализации Компании, так и от динамики роста капитализации Компании по сравнению с компаниями аналогами по итогам отчетного периода. Справедливая стоимость обязательств по программам премирования была определена на основании консенсус прогноза роста капитализации Компании до 2015 года.

Расходы, связанные с программами премирования, составили 566 млн руб. в 2014 году и были отражены в составе расходов на оплату труда в консолидированном отчете о прибыли или убытке Группы (в 2013 году: 345 млн руб.). непогашенная сумма обязательства по этим программам на 31 декабря 2014 г. составила 247 млн руб. (на 31 декабря 2013 г. составила 345 млн руб.).

ОПЦИОННАЯ ПРОГРАММА

В 2010 году Группа утвердила программу премирования опционами на акции для ключевого руководящего персонала (далее — «Опционная программа»). Опционная программа действовала в течение 3 лет и включала в себя 3 транша, начисленные в трехлетний период с 1 января 2011 г. по 31 декабря 2013 г. Необходимым условием получения права на опцион являлась постоянная занятость в Компании участников в течение периода действия Опционной программы.

Справедливая стоимость услуг, полученных в обмен на предоставленные опционы, оценивалась на основе справедливой стоимости данных опционов. Оценка справедливой стоимости полученных услуг основывалась на модели «Блэка — Шоулза». В модели использовались следующие переменные:

Рыночная стоимость акции на дату представления прав, руб.	55,8
Ожидаемая волатильность, %	40
Безрисковая процентная ставка, %	5

В течение 2013 года в составе расходов на оплату труда в консолидированном отчете о прибыли или убытке Группы было отражено восстановление неиспользованных опционов в количестве 1 796 300 штук на сумму 33,9 млн руб. На 31 декабря 2014 г обязательства по Опционной программе полностью погашены (на 31 декабря 2013 г. обязательства по Опционной программе составили 207,5 млн руб.).

ПЕРЕКРЕСТНОЕ ВЛАДЕНИЕ АКЦИЯМИ

По состоянию на 31 декабря 2014 г. компаниям ООО «Аэрофлот-Финанс» и ООО «Партнер», дочерним предприятиям Группы со 100%-ной долей участия, принадлежало 53 714 098 обыкновенных акций и 2 091 обыкновенных акций Компании, соответственно (на 31 декабря 2013 г.: 53 527 652 обыкновенных акций и 2 091 обыкновенных акций Компании, соответственно) (Примечание 30).

37. Обязательства по операционной аренде

Будущие минимальные суммы арендных платежей по нерасторжимым договорам операционной аренды ВС и прочим договорам аренды с третьими лицами и связанными сторонами (Примечание 36) приведены ниже:

	31 декабря 2014 г.	31 декабря 2013 г.
По требованию или в течение 1 года	42 694	20 132
От 1 года до 5 лет	179 654	95 086
После 5 лет	209 804	137 073
Итого обязательства по операционной аренде	432 152	252 291

Указанные суммы представляют собой базовую величину арендной платы и не включают отчисления на техническое обслуживание, выплачиваемые арендодателю на основании фактического налета часов, и другие переменные расходы.

Перечень ВС Группы, эксплуатирувавшихся на условиях операционной аренды по состоянию на 31 декабря 2014 г., приведен в Примечании 1. Согласно условиям операционной аренды ВС получены в аренду на срок от 2 до 16 лет с возможностью продления срока аренды.

Группой был заключен ряд договоров с российскими банками, в соответствии с которыми банки гарантируют оплату обязательств Группы по заключенным договорам аренды ВС.

38. Договорные обязательства по капитальным вложениям

По состоянию на 31 декабря 2014 г. Группа заключила договоры на покупку в будущем основных средств у третьих лиц на общую сумму 776 579 млн руб. (на 31 декабря 2013 г.: 289 682 млн руб.). Данные договорные обязательства в основном относятся к приобретению 6 ВС типа Боинг В777 (на 31 декабря 2013 г.: 12 ВС), 22 ВС типа Боинг В787 (на 31 декабря 2013 г.: 22 ВС), 22 ВС Аэробус А350 (на 31 декабря 2013 г.: 22 ВС) и 62 ВС типа Аэробус А320/321 (на 31 декабря 2013 г.: нет). Группа планирует использовать указанные ВС на условиях операционной или финансовой аренды, в связи с чем не ожидает оттока денежных средств по заключенным договорам приобретения.

39. Условные обязательства

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СРЕДА, В КОТОРОЙ ГРУППА ОСУЩЕСТВЛЯЕТ СВОЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Политическая и экономическая нестабильность, наблюдаемая в регионе, включая события в Украине, оказывали и могут в дальнейшем оказывать негативное влияние на экономику Российской Федерации, в том числе ослабление рубля и сложности в привлечении внешних

заимствований. В настоящее время существует угроза ужесточения санкций против Российской Федерации и ряда физических и юридических лиц. Финансовые рынки находятся в состоянии неопределенности и волатильности. Эти и другие события могут оказать влияние на деятельность Группы и ее финансовое положение. По оценкам руководства, эффект указанных санкций на финансовый результат Группы не является значительным. Группа продолжает следить за ситуацией и осуществлять комплекс мер по минимизации влияния возможных рисков на операционную деятельность Группы и ее финансовое положение.

Основную часть своих операций Группа осуществляет на территории РФ. Как следствие, Группа может быть подвержена рискам, характерным для экономических и финансовых рынков РФ, обладающих признаками развивающихся рынков. Юридическое и налоговое законодательство продолжает развиваться, но характеризуется наличием различных толкований и внесением частых изменений, что наряду с прочими законодательными и налоговыми барьерами накладывает дополнительные сложности на компании, осуществляющие деятельность в РФ. Настоящая консолидированная финансовая отчетность отражает оценку руководства Группы влияния российской бизнес-среды на деятельность и финансовое положение Группы. Будущее состояние российской бизнес-среды может отличаться от оценок руководства.

УСЛОВНЫЕ НАЛОГОВЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Налоговая система РФ продолжает развиваться и характеризуется частыми изменениями законодательных норм, официальных разъяснений и судебных решений, временами нечетко изложенных и противоречивых, что допускает их неоднозначное толкование различными налоговыми органами. Проверками и расследованиями в отношении правильности исчисления налогов занимаются несколько регулирующих органов, имеющих право налагать крупные штрафы и начислять пени. Правильность исчисления налогов в отчетном периоде может быть проверена в течение трех последующих календарных лет; однако при определенных обстоятельствах этот срок может увеличиваться. В последнее время практика в РФ такова, что налоговые органы занимают более жесткую позицию в части интерпретации и требований соблюдения налогового законодательства.

Данные обстоятельства могут привести к тому, что налоговые риски в РФ будут гораздо выше, чем в других странах. Руководство Группы, исходя из своего понимания применимого российского налогового законодательства, официальных разъяснений и судебных решений, считает, что налоговые обязательства в данной консолидированной финансовой отчетности отражены в адекватной сумме. Тем не менее, трактовка этих положений соответствующими органами может быть иной и, в случае если они смогут доказать правомерность своей позиции, это может оказать значительное влияние на настоящую консолидированную финансовую отчетность.

Измененное российское законодательство в области трансфертного ценообразования вступило в силу с 1 января 2012 г. Новые правила трансфертного ценообразования являются технически более сложными и, в определенной мере, в большей степени соответствуют международным принципам трансфертного ценообразования, разработанным Организацией экономического сотрудничества и развития. Руководство Группы подготовило документацию по трансфертному ценообразованию для того, чтобы соответствовать новому законодательству, и уверено, что ценовая политика и внедренные процедуры достаточны для выполнения требований законодательства по трансфертному ценообразованию.

Изменения в налоговом законодательстве или его применение в части таких вопросов, как трансфертное ценообразование, могут существенно увеличить эффективную налоговую ставку Группы.

Помимо указанных выше вопросов руководство полагает, что Группа не имеет иные значительные возможные обязательства по состоянию на 31 декабря 2014 г., связанные с налоговыми рисками, вероятность которых оценивается «больше, чем незначительная» (на 31 декабря 2013 г.: риски в сумме 7 611 млн руб. в основном относящиеся к учету НДС по определенному виду операций, имеющихся у одного из дочерних предприятий Группы).

Данные значения являются оценочными, возникающими в результате неопределенности в интерпретации применимого российского налогового законодательства и соответствующих требований к документации. Руководство намерено решительно защищать позиции и интерпретации Группы, использовавшиеся при исчислении налогов, отраженных в данной консолидированной финансовой отчетности, если они будут оспорены налоговыми органами.

СТРАХОВАНИЕ

Группа осуществляет страхование в соответствии с требованиями законодательства. Группа также страхует риски по различным программам добровольного страхования, включая ответственность руководителей, ответственность Группы, риски утраты имущества ВС в операционной и финансовой аренде.

СУДЕБНЫЕ РАЗБИРАТЕЛЬСТВА

В течение отчетного периода Группа принимала участие (как в качестве истца, так и в качестве ответчика) в нескольких судебных разбирательствах, возникших в ходе обычной финансово-хозяйственной деятельности. По мнению руководства, в настоящее время не существует каких-либо текущих судебных разбирательств или исков, которые могут оказать существенное влияние на результаты деятельности или финансовое положение Группы.

СОБЫТИЯ ПОСЛЕ ОТЧЕТНОЙ ДАТЫ

В период с января по февраль 2015 года на условиях операционной аренды Группа получила два ВС Боинг В737, два ВС SJS 100, один ВС Аэробус А319. За этот период вышло два ВС Боинг В737.



8.1 СВЕДЕНИЯ О ДОЧЕРНИХ И ЗАВИСИМЫХ ОБЩЕСТВАХ

(по состоянию на 31 декабря 2014 года)

Полное и сокращенное наименование	Доля, %	Цель участия	Форма	Финансовые параметры участия (по состоянию на 31.12.2014), руб.	Основной вид деятельности по Уставу	Выручка за 2014 год, тыс. руб.	Прибыль (убыток) за 2014 год, тыс. руб.	Размер дивидендов, полученных в 2014 году, руб.
Открытое акционерное общество «Авиакомпания «Россия», ОАО «Авиакомпания «Россия»	75 (минус 1 акция)	Консолидация авиационных активов для построения эффективной компании — национального авиаперевозчика на базе ОАО «Аэрофлот» с внедрением лучших стандартов корпоративного управления	Акции	689 173 000	Осуществление внутренних и международных воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и выполнение авиационных работ, включая осуществление деятельности по обеспечению пассажиров и багажа	35 843 845	320 249	0,00
Открытое акционерное общество «Авиакомпания «Аврора», ОАО «Авиакомпания «Аврора»	51,0132	Консолидация авиационных активов для построения эффективной компании — национального авиаперевозчика на базе ОАО «Аэрофлот» с внедрением лучших стандартов корпоративного управления	Акции	242 930	Выполнение коммерческих пассажирских и грузовых воздушных перевозок на внутренних и международных воздушных линиях, а также выполнение иных авиационных работ	10 266 727	163 032	0,00
Открытое акционерное общество «Владивосток Авиа», ОАО «Владивосток Авиа»	52,16	Консолидация авиационных активов для построения эффективной компании — национального авиаперевозчика на базе ОАО «Аэрофлот» с внедрением лучших стандартов корпоративного управления	Акции	274 122 792	Выполнение авиаперевозок пассажиров, багажа, почты, грузов на внутренних и международных авиалиниях	84 961	(1 985 859)	0,00
Открытое акционерное общество «Оренбургские авиалинии», ОАО «Оренбургские авиалинии»	100	Консолидация авиационных активов для построения эффективной компании — национального авиаперевозчика на базе ОАО «Аэрофлот» с внедрением лучших стандартов корпоративного управления	Акции	665 503 000	Осуществление внутренних и международных коммерческих воздушных перевозок	21 772 166	(4 452 468)	0,00
Открытое акционерное общество «ДОНАВИА», ОАО «ДОНАВИА»	100	Консолидация авиационных активов для построения эффективной компании — национального авиаперевозчика на базе ОАО «Аэрофлот» с внедрением лучших стандартов корпоративного управления	Акции	328 863 260	Осуществление внутренних и международных коммерческих воздушных перевозок	9 964 164	58 352	0,00
Общество с ограниченной ответственностью «Добролёт», ООО «Добролёт»	100	Консолидация авиационных активов для построения эффективной компании — национального авиаперевозчика на базе ОАО «Аэрофлот» с внедрением лучших стандартов корпоративного управления	Доля	1 414 400 000	Авиационные перевозки пассажиров, багажа, грузов, почты по международным и внутренним авиалиниям на коммерческой основе в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Российской Федерации и других нормативно-правовых актов Российской Федерации и Общества в области гражданской авиации, а также лицензиями на эксплуатацию авиалиний, выдаваемыми в установленном порядке	277 233	(321 935)	0,00
Общество с ограниченной ответственностью «Бюджетный перевозчик», ООО «Бюджетный перевозчик»	100	Консолидация авиационных активов для построения эффективной компании — национального авиаперевозчика на базе ОАО «Аэрофлот» с внедрением лучших стандартов корпоративного управления	Доля	1 200 000 000	Авиационные перевозки пассажиров, багажа, грузов, почты по международным и внутренним авиалиниям на коммерческой основе в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Российской Федерации и других нормативно-правовых актов Российской Федерации и Общества в области гражданской авиации, а также лицензиями на эксплуатацию авиалиний, выдаваемыми в установленном порядке	112 350	(272 309)	0,00
Закрытое акционерное общество «Шеротель», ЗАО «Шеротель»	100	Обеспечивает размещение по минимальным контролируемым тарифам экипажей, пассажиров (в сбойных ситуациях) ОАО «Аэрофлот», дочерних и зависимых авиакомпаний ОАО «Аэрофлот»	Акции	882 812 538,63	Строительство, оборудование и реконструкция гостиничных комплексов, офисно-гостиничных комплексов, офисов и объектов вспомогательного значения, переработка углеводородов, эксплуатация гостиничных комплексов, офисно-гостиничных комплексов и офисов	1 405 382	480 080	16 000
Акционерная компания с ограниченной ответственностью «АЛТ Рейсбюро А/С»	100	Оказание туристических и сопутствующих услуг (продажа авиабилетов, визовая поддержка)	Акции	452 915	Организация путешествий, в т.ч. групповых, в рамках бюро путешествий, а также связанная с этим торговля	111 173	(11 408)	0,00
Общество с ограниченной ответственностью «Аэрофлот — Финанс», ООО «Аэрофлот — Финанс»	99,9999	Обеспечивает реализацию инвестиционных проектов ОАО «Аэрофлот». Примеры — приобретение акций ОАО «Аэрофлот» у НРБ, приобретение акций авиакомпаний Росавиа	Доля в уставном капитале	5 729 228 886,27	Оказание информационных и консультационных услуг по поводу выпуска и обращения ценных бумаг, сбор и предоставление информации о конъюнктуре рынка ценных бумаг и финансового рынка заинтересованным физическим и юридическим лицам	1 615	(2 636 738)	0,00
Закрытое акционерное общество «Аэромар», ЗАО «Аэромар»	51	Обеспечивает поставку бортового питания, оказание услуг по уборке и эквипировке салонов ВС ОАО «Аэрофлот», дочерних и зависимых авиакомпаний по минимальным контролируемым тарифам	Акции	28 050	Производство и поставка бортового питания и напитков на борт воздушных судов, а также предоставление комплекса иных услуг российским и иностранным авиакомпаниям, и предоставление иных услуг общественного питания, включая приготовление и доставку питания по заказам предприятий и организаций	11 324 767	742 139	162 386,55
Общество с ограниченной ответственностью «Транснаутик Аэро ГмбХ»	49	Агент по продаже грузовых перевозок в Германии	Доля в уставном капитале	105 154	Маркетинг и прием фрахтовых заказов на воздушные перевозки по всему миру с помощью авиакомпании «Аэрофлот» и других авиакомпаний, производящих воздушные перевозки грузов, а также помощь в создании структур воздушных перевозок грузов в России и других странах СНГ и все связанные с этим операции	В стадии банкротства		
Акционерное общество «АэроМАШ — Авиационная Безопасность», АО «АэроМАШ — АБ»	45	Обеспечивает авиационную безопасность в аэропортах, прежде всего в базовом аэропорту ОАО «Аэрофлот» — Шереметьево	Акции	45 000	Предполетный досмотр пассажиров, членов экипажей гражданских воздушных судов, обслуживающего персонала, ручной клади, багажа, грузов, почты и бортовых запасов	2 420 175,00	53 826,00	14 209,65
Открытое акционерное общество «Международный аэропорт Шереметьево», ОАО «МАШ»	8,96	Базовый аэропорт для ОАО «Аэрофлот»	Акции	2 259 687 350	Обслуживание воздушных судов, пассажиров и грузов	19 150 545,00	(15 918 467,00)	0,00
Публичное акционерное общество «Транспортная Клиринговая Палата», ПАО «ТКП»	3,85	Обеспечивает профессиональную организацию взаиморасчетов между агентствами и авиакомпаниями	Акции	50 000	Организация, проведение и совершенствование взаиморасчетов по выручке за перевозки пассажиров, багажа, почты, грузов, за страхование пассажиров, багажа, почты, грузов и другие оказанные услуги между участниками и субъектами системы взаиморасчетов	1 969 123,00	819 387,00	27 530,23
Негосударственное образовательное частное учреждение среднего профессионального образования, НОЧУ СПО «Авиационная школа Аэрофлота»	—	Подготовка летных кадров, авиационных специалистов. Стратегический актив, созданный с целью восполнения нехватки квалифицированных специалистов для ОАО «Аэрофлот» и других авиакомпаний	Вклад Учредителя	1 339,33	Профессиональная подготовка, повышение квалификации и переподготовка специалистов в области гражданской авиации и туристической отрасли в соответствии с конкретными потребностями государственных и региональных органов и организаций (учреждений, предприятий), а также организаций иных форм собственности и частных лиц	254 348,00	45,00	0,00

* ОАО «Аэрофлот» участвует в ОАО «Владивосток Авиа» через ОАО «Авиакомпания «Аврора».

8.2

СВЕДЕНИЯ О КРУПНЫХ СДЕЛКАХ, СДЕЛКАХ С ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬЮ

№ п.п.	Наименование контрагента	Предмет сделки	Цена, руб.	Срок	Заинтересованные лица	Основание заинтересованности	Орган управления, принявший решение
I квартал 2014							
1	ОАО «ДОНАВИА»	Оказание услуг по организации приема в собственных пунктах продаж ОАО «Аэрофлот» наличных платежей за перевозку корреспонденции на регулярных рейсах ОАО «ДОНАВИА» и по оформлению соответствующих перевозочных документов	717 895	15.02.2014 – 15.02.2015	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот», член Правления ОАО «Аэрофлот» Сапрыкин Д. П. является членом Совета директоров ОАО «ДОНАВИА»	Общество владеет 20 и более процентами акций (долей, паев) юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке; лицо занимает должность в органах управления юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке	Протокол заседания Совета директоров от 27.02.2014 № 15
II квартал 2014							
2	ОАО «Владивосток Авиа»	Аренда нежилого помещения	Ежемесячная арендная плата – 68 794 руб., но не более 4 127 640 руб. с учетом НДС за весь срок сделки	26.02.2013 – 25.01.2018	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот», член Правления ОАО «Аэрофлот» Сапрыкин Д. П. является членом Совета директоров ОАО «Владивосток Авиа»	Аффилированное лицо Общества владеет 20 и более процентами акций (долей, паев) юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке	
III квартал 2014							
3	ОАО «Авиакомпания «Аврора»	Купля-продажа обыкновенных именных бездокументарных акций ОАО «Авиакомпания «Аврора», размещаемых в рамках дополнительного выпуска	123 970 000	До полного исполнения сторонами обязательств по договору купли-продажи акций, но не позднее 1 года с момента подписания договора купли-продажи акций	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот», член Правления ОАО «Аэрофлот» Сапрыкин Д. П. является членом Совета директоров ОАО «Авиакомпания «Аврора»; член Правления ОАО «Аэрофлот» Антонов В. Н. является членом Совета директоров ОАО «Авиакомпания «Аврора»	Общество владеет 20 и более процентами акций (долей, паев) юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке; лицо занимает должность в органах управления юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке	Протокол заседания Совета директоров от 17.07.2014 № 1
4	ЗАО «Аэромар»	Организация розничной торговли на бортах воздушных судов	534 468,84	01.04.2014 – 31.03.2017	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот», член Правления ОАО «Аэрофлот» Сапрыкин Д. П. является членом Совета директоров ЗАО «Аэромар»; член Правления ОАО «Аэрофлот» Зингман В. Я. является членом Совета директоров ЗАО «Аэромар»	Общество владеет 20 и более процентами акций (долей, паев) юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке; лицо занимает должность в органах управления юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке	Протокол заседания Совета директоров от 11.07.2014 № 20
IV квартал 2014							
5	НОЧУ СПО «Авиационная школа Аэрофлота»	Аренда помещений	883 094,38		Член Попечительского совета НОЧУ СПО «Авиационная школа Аэрофлота» Чалик И. П. является членом Правления ОАО «Аэрофлот»	Лицо занимает должность в органах управления юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке	

№ п.п.	Наименование контрагента	Предмет сделки	Цена, руб.	Срок	Заинтересованные лица	Основание заинтересованности	Орган управления, принявший решение
6	ЗАО «Аэромар»	Продажа прачечной как имущественного комплекса (недвижимое имущество – здание прачечной)	8 243 600	31.12.2014	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот», член Правления ОАО «Аэрофлот» Сапрыкин Д. П. является членом Совета директоров ЗАО «Аэромар»; член Правления ОАО «Аэрофлот» Зингман В. Я. является членом Совета директоров ЗАО «Аэромар»	Общество владеет 20 и более процентами акций (долей, паев) юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке; лицо занимает должность в органах управления юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке	Протокол заседания Совета директоров от 18.09.2014 № 4
7	ЗАО «Аэромар»	Продажа прачечной как имущественного комплекса (движимое имущество – оборудование прачечной)	3 424 000	31.12.2014	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот», член Правления ОАО «Аэрофлот» Сапрыкин Д. П. является членом Совета директоров ЗАО «Аэромар»; член Правления ОАО «Аэрофлот» Зингман В. Я. является членом Совета директоров ЗАО «Аэромар»	Общество владеет 20 и более процентами акций (долей, паев) юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке; лицо занимает должность в органах управления юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке	Протокол заседания Совета директоров от 18.09.2014 № 4
8	ОАО «Авиакомпания «Россия»	Аренда недвижимости	54 161,21	01.04.2014 – 31.03.2017	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот», член Правления ОАО «Аэрофлот» Сапрыкин Д. П. является членом Совета директоров ОАО «Авиакомпания «Россия»; член Совета директоров ОАО «Аэрофлот» Пахомов Р. В. является членом Совета директоров ОАО «Авиакомпания «Россия»	Общество владеет 20 и более процентами акций (долей, паев) юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке; лицо занимает должность в органах управления юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке	Протокол заседания Совета директоров от 11.06.2014 № 20
9	ОАО «Оренбургские авиалинии»	Договор займа	705 000 000	09.12.2014	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот», член Правления ОАО «Аэрофлот» Сапрыкин Д. П. является членом Совета директоров ОАО «Оренбургские авиалинии»	Общество владеет 20 и более процентами акций (долей, паев) юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке; лицо занимает должность в органах управления юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке	Протокол заседания Совета директоров от 02.12.2014 № 8
10	ОАО «Оренбургские авиалинии»	Договор займа	866 246,58	Не более 1 года с момента представления	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот», член Правления ОАО «Аэрофлот» Сапрыкин Д. П. является членом Совета директоров ОАО «Оренбургские авиалинии»	Общество владеет 20 и более процентами акций (долей, паев) юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке; лицо занимает должность в органах управления юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке	Протокол заседания Совета директоров от 25.09.2014 № 5
11	ОАО «Оренбургские авиалинии»	Договор займа	26 664 246,57	Не более 1 года с момента представления	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот», член Правления ОАО «Аэрофлот» Сапрыкин Д. П. является членом Совета директоров ОАО «Оренбургские авиалинии»	Общество владеет 20 и более процентами акций (долей, паев) юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке; лицо занимает должность в органах управления юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке	Протокол заседания Совета директоров от 25.09.2014 № 5

№ п.п.	Наименование контрагента	Предмет сделки	Цена, руб.	Срок	Заинтересованные лица	Основание заинтересованности	Орган управления, принявший решение
12	ОАО «Оренбургские авиалинии»	Оказание технической поддержки эксплуатации ВС в г. Самаре, г. Омске, г. Екатеринбурге.	229 900	01.04.2014 – 01.04.2019	Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот», член Правления ОАО «Аэрофлот» Сапрыкин Д. П. является членом совета директоров ОАО «Оренбургские авиалинии»	Общество владеет 20 и более процентами акций (долей, паев) юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке; лицо занимает должность в органах управления юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке	Протокол заседания Совета директоров от 27.02.2014 № 15
13	ООО «Бюджетный перевозчик»	Оказание технической поддержки эксплуатации воздушных судов ООО «Бюджетный перевозчик»	354 126,11	01.10.2014 – 31.12.2015	Большинство членов Правления ОАО «Аэрофлот» являются членами Совета директоров ООО «Бюджетный перевозчик»	Общество владеет 20 и более процентами акций (долей, паев) юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке; лицо занимает должность в органах управления юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке	Протокол заседания Совета директоров от 28.10.2014 № 6
14	ООО «Бюджетный перевозчик»	Предоставление ООО «Бюджетный перевозчик» комплекса телекоммуникационных услуг AIRCOM по обеспечению связи борт-земля	62 765,68	28.10.2014 – 28.10.2019	Большинство членов Правления ОАО «Аэрофлот» являются членами Совета директоров ООО «Бюджетный перевозчик»	Общество владеет 20 и более процентами акций (долей, паев) юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке; лицо занимает должность в органах управления юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке	Протокол заседания Совета директоров от 28.10.2014 № 6
15	ООО «Бюджетный перевозчик»	Внесение денежных средств в уставный капитал ООО «Бюджетный перевозчик»	1 200 000 000		Большинство членов Правления ОАО «Аэрофлот» являются членами Совета директоров ООО «Бюджетный перевозчик»	Общество владеет 20 и более процентами акций (долей, паев) юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке; лицо занимает должность в органах управления юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке	Протокол заседания Совета директоров ОАО «Аэрофлот» от 11.09.2014 № 3
16	ОАО «Нордеа Банк»	Дополнительное соглашение к Кредитному договору об открытии кредитной линии	2 558 000 000		Член Совета директоров ОАО «Аэрофлот» Коган И. В. является членом Совета директоров ОАО «Нордеа Банк»	Лицо занимает должность в органах управления юридического лица, являющегося стороной, выгодоприобретателем, посредником или представителем в сделке	Протокол заседания Совета директоров ОАО «Аэрофлот» от 02.12.2014 № 8

8.3 СДЕЛКИ, СОВЕРШЕННЫЕ ЧЛЕНАМИ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ ОАО «АЭРОФЛОТ»

	ФИО	Должность	Вид сделки (покупка/продажа)	Дата	Количество	Доля от УК
1	Савельев Виталий Геннадьевич	Генеральный директор, член Совета директоров, председатель Правления	Покупка	09.12.2014	36 400	0,003%
2	Савельев Виталий Геннадьевич	Генеральный директор, член Совета директоров, председатель Правления	Покупка	11.12.2014	893 100	0,083%
3	Савельев Виталий Геннадьевич	Генеральный директор, член Совета директоров, председатель Правления	Покупка	12.12.2014	163 500	0,098%
4	Савельев Виталий Геннадьевич	Генеральный директор, член Совета директоров, председатель Правления	Покупка	15.12.2014	258 700	0,121%

8.4 СВЕДЕНИЯ О РЕЗУЛЬТАТАХ ИСПОЛНЕНИЯ ПОРУЧЕНИЙ ПРЕЗИДЕНТА И ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№ п/п	Вид документа, дата, номер	Краткое содержание поручения	Исполнение
1.	Обеспечение прозрачности финансово-хозяйственной деятельности организаций (Федеральный закон от 25.12.2008 № 273-ФЗ «О противодействии коррупции», Указ Президента Российской Федерации от 02.04.2013 № 309 «О мерах по реализации отдельных положений Федерального закона «О противодействии коррупции», Национальный план противодействия коррупции на 2014–2015 годы, утвержденный Указом Президента Российской Федерации от 11.04.2014 № 226)		
1.1	Поручение директора Департамента государственной службы и кадров Правительства Российской Федерации Сороко А. А. от 05.02.2014 № П17-5003 (вх. от 10.02.2014 № 921)	До 30 апреля 2014 года представить в Департамент государственной службы и кадров Правительства Российской Федерации сведения о своих доходах, расходах, об имуществе и обязательствах имущественного характера, о доходах, расходах, об имуществе и обязательствах имущественного характера супруги (супруга) и несовершеннолетних детей за 2013 год	Сведения предоставлены в установленный срок
1.2	Протокол совещания у заместителя министра экономического развития Российской Федерации Фомичева О. В. от 12.08.2014 № 56-ОФ (вх. от 25.08.2014 № 6473)	П.3. Рекомендовать Компаниям до настоящего времени не присоединившимся к Антикоррупционной хартии российского бизнеса (далее – Хартия): рассмотреть вопрос о присоединении к Хартии в целях выполнения Компаниями обязанности принимать меры по предупреждению коррупции, предусмотренной ст. 13.3 Федерального закона «О противодействии коррупции»; при принятии решений о присоединении к Хартии в возможно короткие сроки направить необходимые документы для включения в Сводный реестр участников Хартии в одну из бизнес-ассоциаций – инициаторов принятия Хартии	Решение о присоединении к Антикоррупционной хартии российского бизнеса принято Правлением ОАО «Аэрофлот» 15.09.2014 (протокол № 14); заявление о присоединении к Антикоррупционной хартии российского бизнеса направлено в Торгово-промышленную палату Российской Федерации (исх. от 20.10.2014 № ГД-1445); получено свидетельство о присоединении к Антикоррупционной хартии российского бизнеса 05.11.2014 № 0514
1.3	Постановление Правительства Российской Федерации от 09.01.2014 № 10 (вх. от 13.01.2014 № 158)	О порядке сообщения отдельным категориям лиц о получении подарка в связи с их должностным положением или исполнением ими служебных (должностных) обязанностей, сдачи и оценки подарка, реализации (выкупа) и зачисления средств, вырученных от его реализации	Выполняется. С должностными лицами ОАО «Аэрофлот» заключены дополнительные соглашения в части установления обязанности соблюдать запреты и ограничения, исполнять обязанности, установленные в целях противодействия коррупции нормативными правовыми актами Российской Федерации.
1.4	Поручение Председателя Правительства Российской Федерации от 05.05.2014 № ДМ-П17-3229 (вх. № 3465 от 08.05.2014)	Прошу обеспечить реализацию Национального плана противодействия коррупции на 2014–2015 годы, утвержденного Указом Президента Российской Федерации от 11.04.2014 № 226	Правлением ОАО «Аэрофлот» 15.11.2013 утвержден Кодекс корпоративной этики ОАО «Аэрофлот», разделы 10 и 11 которого, содержат положения о противодействии коррупции, предупреждении и разрешении конфликтов интересов.
1.5	Поручение заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Рогозина Д. О. от 01.10.2014 № РД-П17-7398 (вх. от 06.10.2014 № 7589)	Во исполнение подпункта "с" пункта 2 Национального плана противодействия коррупции на 2014–2015 годы в срок до 01.08.2015: 2. Организациям, созданным для выполнения задач, поставленных перед Правительством Российской Федерации (по списку) обеспечить разработку и принятие нормативных правовых актов в соответствии с разделом III прилагаемого перечня и направить информацию в Правительство Российской Федерации	Приказом генерального директора ОАО «Аэрофлот» от 11.02.2015 № 54 утвержден План мероприятий по противодействию коррупции в ОАО «Аэрофлот» на 2015 год, которым предусмотрена разработка и утверждение локальных актов ОАО «Аэрофлот» и проведение определенных мероприятий по противодействию коррупции
1.6	Постановление Председателя Правительства Российской Федерации Медведева Д. А. от 18 декабря 2014 г. № 1405 «О некоторых вопросах противодействия коррупции» (вх. от 25.12.2014 № 9775)	П. 2. ...сведения о доходах, расходах, об имуществе и обязательствах имущественного характера подлежат размещению в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» на официальных сайтах организаций	Выполняется. Сведения будут опубликованы на официальном сайте ОАО «Аэрофлот» в сроки, установленные нормативными правовыми актами Российской Федерации

№ п/п	Вид документа, дата, номер	Краткое содержание поручения	Исполнение
1.7	Ст. 92 Федерального закона от 26.12.1995 № 208-ФЗ «Об акционерных обществах» Глава VIII приказа ФСФР России от 04.10.2011 № 11-46/пз-н «Об утверждении Положения о раскрытии информации эмитентами эмиссионных ценных бумаг» Приказ Минэкономразвития Российской Федерации от 11.05.2011 № 208 «Об утверждении раскрытия информации открытыми акционерными обществами, акции которых находятся в государственной собственности, и государственными (муниципальными) унитарными предприятиями»	Раскрывать информацию в объеме и порядке, которые установлены федеральным органом исполнительной власти по рынку ценных бумаг. Раскрывать информацию акционерным обществам, включенным в прогнозный план приватизации	Выполняется. Положение об организации информационного взаимодействия через Межведомственный портал по управлению государственной собственностью утверждено Советом директоров ОАО «Аэрофлот» (протокол от 04.04.2012 № 11). Отчеты о работе с акционерами и инвестиционным сообществом ежеквартально докладываются Совету директоров ОАО «Аэрофлот». ОАО «Аэрофлот» в полном объеме соблюдают требования законодательства Российской Федерации о раскрытии информации, в том числе вся информация раскрывается на странице ОАО «Аэрофлот» в сети Интернет и в ленте новостей
1.8	Абз. 7 п. 2 протокола совещания у Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации И. И. Шувалова от 03.10.2013 № ИШ-П13-98пр	Публиковать решения советов директоров, не относящиеся к коммерческой тайне	Выполняется в рамках требований действующего законодательства Российской Федерации о раскрытии информации
2	Распоряжение Правительства Российской Федерации от 29.05.2013 № 867-р «Об утверждении плана мероприятий («дорожной карты») «Расширение доступа субъектов малого и среднего предпринимательства к закупкам инфраструктурных монополий и компаний с государственным участием» (далее — План), приказа Минэкономразвития России от 21.06.2013 № 3552 «Об организации работ по выполнению плана мероприятий («дорожной карты») «Расширение доступа субъектов малого и среднего предпринимательства к закупкам инфраструктурных монополий и компаний с государственным участием»		
2.1	Директивы Правительства Российской Федерации от 24.10.2013 № 6362п-П13 (вх. от 09.12.2013 № 9085)	Обеспечить эффективность взаимодействия заказчика с субъектами малого и среднего предпринимательства (далее — субъекты МСП), в том числе в части закупок инновационной продукции: создать Советательный орган, отвечающий за общественный аудит эффективности проводимых закупок; разработать Положение о Советательном органе, обеспечить открытость его деятельности; обеспечить контроль эффективности системы «единого окна» заказчика для внедрения инновационной продукции и результатов научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ субъектов МСП, а также обеспечения взаимного трансфера технологий; обеспечить максимальную открытость деятельности Советательного органа, отвечающего за общественный аудит эффективности проводимых закупок; сформировать раздел в Годовом отчете акционерного общества; разработать с участием представителей Советательного органа, утвердить и ввести в действие Положение о порядке и правилах внедрения инновационных решений в деятельность заказчика; внести изменения в положение о закупках или иные распорядительные документы заказчика, в которых участниками закупки являются только субъекты МСП, предусматривающие: • право выбора субъектами МСП условий обеспечения заявки; • осуществление заказчиком возврата обеспечения заявки субъектов МСП в течение 7 рабочих дней; • обязательства заказчика по сроку подписания договора (не более 20 рабочих дней) с субъектами МСП; • обязательства заказчика по срокам оплаты выполненных работ (не более 10 рабочих дней); • возможность переуступки прав требования по договорам субъектов МСП в пользу финансово-кредитных организаций; разработать и ввести для менеджмента заказчика КПЭ «доля закупок у субъектов МСП, в том числе инновационной продукции»; включить в систему КПЭ для менеджмента показатель производительности труда с ростом не менее 5 процентов в год до достижения к 2018 году среднеотраслевых значений, характерных для аналогичных зарубежных компаний; внести изменения в документы заказчика о формировании соответствующей статистической информации и включить в систему КПЭ менеджмента показатель экономии энергетических ресурсов не менее 5 процентов в год до достижения к 2018 году среднеотраслевых значений, характерных для аналогичных зарубежных компаний; включить в систему КПЭ для менеджмента показатель уровня экологичности производства товаров и выполнения работ на уровне не ниже значений, характерных для аналогичных зарубежных компаний	Советательный орган создан (приказ от 19.06.2014 № 188), персональный состав Советательного органа утвержден указанием от 18.12.2014 № 242/У. Положение о Советательном органе разработано (РИ-ГД-227, приложение к приказу от 19.06.2014 № 188). В работе. Планируется к исполнению в II квартале 2015 года. Исполняется. Публикации осуществляются на официальном сайте ОАО «Аэрофлот» (в разделе «новости» https://www.aeroflot.ru) Раздел в годовом отчете сформирован. Проект Положения о порядке внедрения инновационных решений разработан, направлен членом Советательного органа, отвечающего за общественный аудит эффективности проводимых закупок. Срок утверждения — июнь 2015 года. Выполнено. Выполнено. Выполнено. Выполнено.

№ п/п	Вид документа, дата, номер	Краткое содержание поручения	Исполнение
2.2	Директивы Правительства Российской Федерации от 07.12.2013 № 7377п-П13 (вх. от 27.01.2014 № 486)	Обеспечить эффективность взаимодействия заказчика с субъектами малого и среднего предпринимательства (далее — субъекты МСП), в том числе в части закупок инновационной продукции. Увеличить долю закупок в электронной форме в общем ежегодном объеме, открытых конкурентных закупок в объеме и сроках, предусмотренных п. 7 «дорожной карты» • доля закупок в электронной форме в общем объеме, открытых конкурентных закупок, проведенных в 2015 году, составляет не менее 45 процентов • доля закупок в электронной форме в общем объеме, открытых конкурентных закупок, проведенных в 2016 году, составляет не менее 50 процентов • доля закупок в электронной форме в общем объеме, открытых конкурентных закупок, проведенных в 2017 году, составляет не менее 60 процентов • доля закупок в электронной форме в общем объеме, открытых конкурентных закупок, проведенных в 2018 году, составляет не менее 70 процентов	Выполняется с учетом специфики бизнеса ОАО «Аэрофлот» Установлен целевым показателем исполнения КПЭ в 2015 году Планируется к исполнению в 2016 году Планируется к исполнению в 2017 году Планируется к исполнению в 2018 году
		В положение о закупках или иные распорядительные документы заказчика (при утверждении особенностей закупок у субъектов МСП) отдельными документами внести изменения, предусматривающие ежегодное выделение не менее 20 процентов от ежегодного объема закупок вида стандартной продукции на закупки инновационной продукции, которая может быть замещена инновационной продукцией, разработанной субъектами МСП. Разработать пилотную программу партнерства с объединениями предпринимателей малого и среднего предпринимательства.	В работе. Соответствующие изменения в Положение о закупках будут представлены на утверждение Совету директоров ОАО «Аэрофлот». Срок исполнения — июнь 2015 года В работе. Пилотная программа партнерства разрабатывается с учетом требований Постановления Правительства Российской Федерации от 11.12.2014 № 1352 «Об особенностях участия субъектов малого и среднего предпринимательства в закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» и будет представлена на утверждение Совету директоров ОАО «Аэрофлот» по итогам внутрикorporативного согласования. Срок исполнения — июнь 2015 года Исполняется. В работе. Планируется к утверждению по результатам аудита НИУ «Высшая школа экономики». Работы будут организованы по факту утверждения Методики. Работы будут организованы по факту утверждения Методики по итогам 2015 года. Примечание: ОАО «Аэрофлот» не производит товаров с жизненным циклом. Одной из основных сфер деятельности компании является предоставление услуг авиаперевозки. Поэтому в ОАО «Аэрофлот» при проведении процедур закупки как один из критериев выбора используется совокупная стоимость владения
3	Разработка и актуализации стратегии, эффективность, долгосрочное планирование		
3.1	Перечень поручений Президента Российской Федерации от 27.12.2013 № Пр-3086 Справка по материалам заседания Правительства Российской Федерации от 30.01.2014, протокол № 3	Разработать и утвердить Инвестиционную программу, Программу долгосрочного развития. Срок вынесения программ в Правительство Российской Федерации: Инвестиционная программа — в течение 1 полугодия 2014 года; Программа долгосрочного развития — до 01.10.2014	Программа долгосрочного развития и Инвестиционная программа разработаны, заслушаны на Экспертном совете Аппарата Правительства Российской Федерации, доработаны с учетом замечаний и предложений, утверждены Советом директоров (протокол от 02.12.2014 № 8) и одобрены Правительственной комиссией по транспорту 04.12.2014
3.2	Абзац 2 пункта 2 протокола совещания у первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации И. И. Шувалова от 03.10.2013 № ИШ-П13-98пр	Утвердить Стратегии до конца 2014 года	
3.3	Поручение заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А. В. Дворковича от 07.02.2014 № АД-П9-882 (вх. от 10.02.2014 № 954)	Прошу представить план-график рассмотрения инвестиционных программ Срок — до 25 февраля 2014 года	
3.4	Поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А. В. Дворковича от 17.03.2014 № АД-П9-1810 (вх. от 24.03.2014 № 2106)	Прошу совместно с Минэкономразвития России, Экспертным советом при Правительстве РФ обеспечить подготовку и представление проектов инвестиционных программ открытых акционерных обществ и федеральных государственных унитарных предприятий для рассмотрения с учетом ранее данных поручений в Правительстве РФ в сроки, указанные в приложении	

№ п/п	Вид документа, дата, номер	Краткое содержание поручения	Исполнение
3.5	Письмо и.о. директора Департамента Правительства Российской Федерации по формированию системы «Открытое правительство» М.Германа о направлении до 16.05.2014 информации по паспортам инвестиционных проектов, включенных в инвестиционную программу за 2014 г., инвестиционной программе в сфере услуг авиоперевозок и инфраструктуры в связи с реализацией поручения Правительства РФ от 17.03.2014 № АД-П9-1810 (вх. от 14.05.2014 № 3593)	В рамках работ по реализации поручения Правительства Российской Федерации от 17 марта 2014 г. № АД-П9-1810 на рассмотрение Экспертного совета при Правительстве Российской Федерации поступил проект инвестиционной программы ОАО «Аэрофлот». С целью подготовки экспертного заключения на проект указанной инвестиционной программы необходимо дополнительно представить: <ul style="list-style-type: none"> • паспорта инвестиционных проектов, включенных в инвестиционную программу за 2014 год 	
3.6	Поручение заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А. В. Дворковича от 01.09.2014 № АД-П9-6701 (вх. от 08.09.2014 № 6832)	Соколову М. Ю. — ускорить исполнение поручения Правительства Российской Федерации и обеспечить представление проектов инвестиционных программ открытых акционерных обществ (Поручение от 17.03.2014 № АД-П9-1810), обеспечить совместно с Экспертным советом подготовку и представление проектов долгосрочных программ развития акционерных обществ для рассмотрения в Правительстве Российской Федерации (в соответствии с планом-графиком)	
3.7	Поручение заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А. В. Дворковича от 30.10.2014 № АД-П9-8128 (вх. от 31.10.2014 № 8301) Поручение директора Департамента промышленности и инфраструктуры Правительства Российской Федерации Е. Дитрих от 18.11.2014 № П9-55899 (вх. от 19.11.2014 №№ 8711, 8713, 8715)	Завершить подготовку и представление в Правительство Российской Федерации согласованных проектов долгосрочной программы развития и инвестиционной программы ОАО «Аэрофлот» для рассмотрения на заседании Правительственной комиссии по транспорту 17.11.2014	
3.8	Поручение Президента Российской Федерации от 27.12.2013 № Пр-3086; Поручение Правительства Российской Федерации от 30.12.2013 № ДМ-П13-9589; Директивы Правительства Российской Федерации от 17.07.2014 № 4955п-П13	Обеспечить утверждение долгосрочной программы развития, порядок проведения ее аудита: <ul style="list-style-type: none"> • обеспечить разработку и утверждение долгосрочной программы развития; • обеспечить проведение аудита реализации ДПР и утверждение стандарта проведения такого аудита; • обеспечить внесение изменений в Положение о вознаграждении единоличного исполнительного органа акционерного общества 	Советом директоров ОАО «Аэрофлот» (протокол от 29.01.2015 № 10) утверждены: стандарт проведения аудиторской проверки реализации ДПР Группы Аэрофлот; техническое задание для проведения аудита реализации ДПР Группы Аэрофлот
3.9	Пп.6.2, 6.3, 6.4 п.6 раздела 2 Плана мероприятий по обеспечению производительности труда, созданию и модернизации высокопроизводительных рабочих мест, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 23.01.2003 № 91-р Директивы Правительства Российской Федерации от 31.10.2014 № 7389п-П13	О рассмотрении в срок до 30.12.2014 на заседаниях советов директоров акционерных обществ вопроса «О повышении производительности труда» и принятии решений, обеспечивающих: <ul style="list-style-type: none"> • разработку комплекса мер (перечня мероприятий), направленных на повышение производительности труда в обществе (далее — перечень мероприятий) с определением целевых значений показателей реализации указанных мероприятий; • включение перечня мероприятий, значений показателей реализации указанных мероприятий, а также значений показателя производительности труда (далее — ППТ), методика которого приведена в приказе Росстата от 23.09.2014 № 576, в долгосрочную программу развития общества с учетом положений Методических рекомендаций по разработке долгосрочных программ развития, одобренных Поручением Правительства Российской Федерации от 15.04.2014 № ИШ-П13-2583; • включение целевых показателей ППТ в перечень ключевых показателей эффективности деятельности менеджмента, которые должны учитываться при принятии решений об оплате труда и кадровых решениях, а также увязку достижения значений ППТ с размером вознаграждения менеджмента общества; • внесение изменений в трудовой договор (контракт) с единоличным исполнительным органом общества в части включения в него обязанности по достижению значений ППТ, определенных в долгосрочной программе развития общества; • заполнение годовой формы федерального статистического наблюдения «Сведения о производительности труда по предприятиям сектора нефинансовых корпораций с государственным участием» в личном кабинете общества на межведомственном портале по управлению государственной собственностью с учетом норм приказа Росстата от 23.09.2014 № 576 	Вопрос рассмотрен на заседании Совета директоров ОАО «Аэрофлот» 02.12.2014 (протокол № 8, вопрос 4) Перечень мероприятий по повышению производительности труда ОАО «Аэрофлот» подготовлен и утвержден 19.02.2015 (№ 14/ПП) Работа будет организована в первом полугодии 2015 года

№ п/п	Вид документа, дата, номер	Краткое содержание поручения	Исполнение
3.10	Протокол заседания Правительственной комиссии по транспорту от 04.12.2014 № 6 (вх. от 17.12.2014 № 9510)	1. О долгосрочной программе развития и инвестиционной программе ОАО «Аэрофлот» п. 3. ОАО «Аэрофлот» (В. Г. Савельеву) по итогам деятельности авиакомпании и с учетом ситуации на рынке авиоперевозок провести анализ реализации параметров долгосрочной программы развития ОАО «Аэрофлот» в первом полугодии 2015 года и при необходимости провести актуализацию параметров программы. О результатах доложить до 20.07.2015 п. 4. Минпромторгу России, министру Российской Федерации М. А. Абызову совместно с ОАО «Аэрофлот» и ОАО «ОАК» обеспечить формирование согласованных графиков производства и поставок авиакомпании самолетов Superjet и МС-21 п. 5. Минэкономразвития России, Минтрансу России, Росимущество совместно с ОАО «Аэрофлот» и ГК «Ростех» с учетом изменившейся социально-экономической обстановки определить сроки и условия продажи миноритарного пакета акций ОАО «Аэрофлот», принадлежащего Российской Федерации, в соответствии с ранее принятыми решениями и внести в установленном порядке проект директивы в Правительство Российской Федерации	Работа будет организована в первом полугодии 2015 года Графики сформированы Работа организована во взаимодействии с Минэкономразвития России, Минтрансом России, Росимуществом
3.11	Поручение Президента Российской Федерации от 07.05.2014 № Пр-1032 Поручение Правительства Российской Федерации от 13.05.2014 № ИШ-П13-3464	Обеспечить деятельность единого казначейства общества и его дочерних и зависимых обществ, предполагающую централизацию управления финансовыми потоками группы компаний, минимизацию финансовых рисков и операционных расходов, а также максимизацию доходности от инвестирования свободных финансовых ресурсов. Совету директоров обществ: <ul style="list-style-type: none"> • обеспечить разработку и утверждение структуры единого казначейства общества, его дочерних и зависимых организаций (далее — группа компаний), предполагающей централизацию управления финансовыми потоками группы компаний, минимизацию финансовых рисков и операционных расходов, а также максимизацию доходности от инвестирования свободных финансовых ресурсов; • разработку и утверждение внутренних документов группы компаний, регламентирующих деятельность казначейства и системы управления потоками 	Вопрос рассматривался на заседании Совета директоров ОАО «Аэрофлот» (протокол от 25.09.2014 № 5, вопрос 8). Правлению ОАО «Аэрофлот» поручено: 1. Провести анализ действующей системы управления финансовыми потоками Общества, его дочерних и зависимых организаций, результаты анализа направить в Минфин России Срок: до 31.10.2014 Анализ действующей системы управления финансовыми потоками ОАО «Аэрофлот», его дочерних и зависимых обществ проведен, рассмотрен на заседании Правления ОАО «Аэрофлот» (протокол от 29.10.2014 № 19) и направлен в Минфин России (исх. от 05.11.2014 № 403-3298) 2. С учетом результатов анализа разработать и утвердить структуру единого казначейства. Срок: до 30.03.2015 3. Разработать и утвердить внутренние документы Группы «Аэрофлот», регламентирующие деятельность единого казначейства. Срок: до 30.06.2015 4. Обеспечить функционирование единого казначейства. Срок: не позднее 30.06.2015
3.12	Протокол встречи Председателя Правительства Российской Федерации, Медведева Д. А. с членами Экспертного совета при Правительстве Российской Федерации от 28.05.2014 № ДМ-П36-46пр, (вх. от 06.06.2014 № 4370)	О совершенствовании корпоративного управления в компаниях с государственным участием и управления госимуществом	Советом директоров ОАО «Аэрофлот» 02.12.2014 предварительно одобрен План мероприятий по внедрению в ОАО «Аэрофлот» ключевых рекомендаций Кодекса корпоративного управления. Советом директоров предложено Правлению ОАО «Аэрофлот» приступить к реализации мероприятий с составлением месячного графика (вопрос рассмотрен на Правлении ОАО «Аэрофлот» 16.01.2015). Реализация мероприятий предусмотрена планом с февраля 2015 года
4	Увеличение закупок продукции у российских производителей		
4.1	Директивы Правительства Российской Федерации от 14.07.2014 № 4537п-П13	Внести дополнение в Положение о закупке товаров, работ, услуг в части закупки нефте- и газохимической продукции преимущественно у российских производителей	Выполнено. Изменения утверждены решением Совета директоров ОАО «Аэрофлот» от 25.09.2014 (протокол № 5). По итогам 2014 года доля закупок авиаГСМ у российских производителей составляет 69 % от общего объема закупок
4.2	Директивы Правительства Российской Федерации от 24.11.2014 № 7850п-П13	Внести дополнение в Положение о закупке товаров, работ, услуг в части закупки автомобильной, сельскохозяйственной, дорожно-строительной и коммунальной техники, продукции транспортного машиностроения для пищевой и перерабатывающей промышленности, а также металлопродукции, в том числе труб большого диаметра преимущественно у российских производителей, за исключением случаев отсутствия производства в Российской Федерации указанных товаров и их аналогов	Выполнено. Изменения утверждены решением Совета директоров ОАО «Аэрофлот» от 19.01.2015 (протокол № 9)

№ п/п	Вид документа, дата, номер	Краткое содержание поручения	Исполнение
4.3	Поручение заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Д. О. Рогозина РД-П7-6038 от 07.08.2014 (вх. от 13.08.2014 № 6124)	Минтранс России (М. Ю. Соколову) Минпромторг России (Д. В. Мантурову) Минфин России (А. Г. Силуанову) Объясните, как будут реализовываться планы по приобретению авиакомпанией «Добролёт» самолетов «Боинг-737-800» в условиях введенных в отношении нее рядом зарубежных компаний жестких санкций. С учетом принятых санкций, направленных на остановку эксплуатации в Российской Федерации части самолетов фирмы «Боинг», представьте совместно с ОАО «Аэрофлот» и ОАО «ОАК» согласованные предложения по мерам, исключающим ослабление позиций российских авиакомпаний на рынке воздушных перевозок, а также по снижению их критической зависимости от иностранной техники и услуг. Доложите в Правительство Российской Федерации, в какие сроки и за какие деньги вы готовы обеспечить предложение современной продукции российского авиапрома российским авиакомпаниям	Информация по вопросу снижения зависимости российских авиаперевозчиков от иностранной техники и услуг направлена в Минтранс России (исх. от 27.08.2014 № 04-1224). Информация по развитию парка воздушных судов ООО «Добролёт» направлена в Минтранс России (исх. от 27.08.2014 № 04-1223)
4.4	Аппарат Правительства Российской Федерации, Рогозин Д. О. от 27.03.2014 № РД-П7-2037 (вх. от 01.04.2014 № 2371)	Рассмотрите поставленные вопросы совместно с заинтересованными организациями авиационной промышленности и авиакомпаниями. О результатах доложите на очередном заседании межведомственной рабочей группы	Вопросы рассмотрены на заседании межведомственной рабочей группы по разработке мер государственной поддержки производства и продаж гражданских самолетов при Правительстве Российской Федерации 21.10.2014 с участием представителей ОАО «Аэрофлот»
5	Программа отчуждения непрофильных активов (далее — НПА)		
5.1	Пп. «к» п.1 Поручения Президента Российской Федерации от 06.12.2011 № Пр-3668	Советам директоров необходимо: проанализировать активы акционерных обществ на предмет обоснованного выделения непрофильных активов; обеспечить рассмотрение и принятие решения по программе отчуждения НПА (утвердить).	Программа отчуждения НПА ОАО «Аэрофлот» утверждена Советом директоров 26.07.2012 (протокол № 1). Информация размещена в личном кабинете Общества на МВ-портале (исх. от 30.07.2012 № 09-1785).
5.2	Пп. «в» п.2 Указа Президента Российской Федерации от 07.05.2012 № 596 «О долгосрочной государственной экономической политике»	Дополнительно: необходимо не только отчуждать НПА, но и выводить их из сферы влияния акционерных обществ. К НПА могут быть отнесены также доли в ДЗО, не задействованные в основной деятельности	Отчет о ходе реализации непрофильных активов предоставляется в установленные Правительством Российской Федерации сроки
6	Обеспечение энергоэффективности предприятий		
6.1	Поручение Правительства Российской Федерации от 19.06.2008	Обеспечить разработку программ энергосбережения	Программа энергосбережения и повышения экологической эффективности ОАО «Аэрофлот» до 2020 года одобрена Советом директоров ОАО «Аэрофлот» 18.08.2008 (протокол № 2). Результаты реализации докладываются в Совет директоров на регулярной основе при рассмотрении вопросов реализации Стратегии ОАО «Аэрофлот»; Отчет о ходе исполнения программы направлен в Минэкономразвития России 05.08.2014 (исх. № 150-611)
6.2	Федеральный закон от 23.11.2009 № 261-ФЗ «Об энергосбережении и повышении энергетической эффективности...»; ч. 2 ст. 15 гл. 4, ст. 25 гл. 7 Приказ Минэнерго России от 19.04.2010 № 182	Составить энергетический паспорт организации; утвердить программу в области энергосбережения и повышения энергоэффективности	
7	Взаимодействие с ОАО «МАШ» и перспективы развития аэропорта Шереметьево		
7.1	Поручение первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации И. И. Шувалова ИШ-П9-2003 на обращение ОАО «Аэрофлот» от 13.03.2014 № ГД-378 о рассмотрении возможности внесения изменений в Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» и выделении необходимых денежных средств на проведение работ по проектированию и строительству перрона в южном терминальном комплексе аэропорта Шереметьево (вх. от 31.03.2014 № 2337)	Прошу рассмотреть обращение с учетом концепции развития аэропортов Московского авиационного узла и доложить	Вопрос строительства перрона в аэропорту Шереметьево на принципах государственно-частного партнерства рассмотрен в Минтрансе России (протокол от 16.04.2014 № ВО-34). ОАО «Аэрофлот» было поручено предоставить в Росавиацию согласованные с ОАО «МАШ» предложения о варианте реализации проекта за счет средств авиакомпании, включая: технико-экономические и финансовые расчеты проекта; механизм компенсации ОАО «МАШ» расходов (части расходов) ОАО «Аэрофлот»; юридическую схему проекта
7.2	Протокол совещания у заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А. В. Дворковича от 27.11.2014 № АД-П9-192пр (вх. от 05.12.2014 № 9192)	П. 3 Рекомендовать ОАО «МАШ» и ОАО «Аэрофлот» принять меры для гармонизации своих долгосрочных программ развития	Долгосрочные программы ОАО «МАШ» и ОАО «Аэрофлот» рассмотрены на заседании правительственной комиссии по транспорту (протокол от 04.12.2014 № 6), сформированы конкретные поручения (вх. от 17.12.2014 № 9510)
7.3	Протокол заседания Правительственной комиссии по транспорту от 04.12.2014 № 6 (вх. от 17.12.2014 № 9510)	Об основных параметрах долгосрочной программы развития и инвестиционной программы ОАО «МАШ». П. 3. Минтрансу России (М. Ю. Соколову) совместно с ОАО «Аэрофлот» и ОАО «МАШ» с учетом прогноза пассажирооборота и результатов моделирования подготовить взаимосогласованный график проведения работ по реконструкции и строительству терминальных мощностей аэропорта Шереметьево	Работа организована в рамках совместной рабочей группы. Подготовлен и согласован план работы, охватывающий все этапы проектирования. Выбрана подрядная организация, с которой заключен договор. Окончание работ в мае 2015 года. Информация направлена в Минтранс России (исх. от 29.01.2015 № 01-106)

№ п/п	Вид документа, дата, номер	Краткое содержание поручения	Исполнение
8	Об эксплуатации самолетов SSJ100		
8.1	Поручение первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Шувалова И. И., заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Дворковича А. В. от 26.09.2014 № ИШ-П9-7267 (вх. от 29.09.2014 № 7389)	Минтранс России (Соколову М. Ю.) совместно с ОАО «Аэрофлот» (Андросову К. Г.) рассмотреть возможность расширения авиационного парка ОАО «Аэрофлот» за счет передачи в операционное управление различных воздушных судов, обеспечивающих региональные перевозки. Соответствующие предложения представить в Правительство Российской Федерации до 29.09.2014	Направлен ответ в Минтранс России о возможности расширения авиационного парка ОАО «Аэрофлот» за счет передачи в операционное управление различных ВС, обеспечивающих региональные перевозки (исх. от 29.09.2014 № 11-1365)
8.2	Поручение Президента Российской Федерации Путина В. В. от 01.10.2014 № Пр-2316 на докладную генерального директора ОАО «Аэрофлот» от 09.09.2014 об использовании отечественной техники (вх. от 02.10.2014 № 7492)	Организуите совещание с моим участием с приглашением перевозчика и производителей	Протокол совещания у помощника Президента Российской Федерации А. Белоусова от 04.10.2014
8.3	Протокол совещания у помощника Президента Российской Федерации А. Белоусова от 04.10.2014	Поручения: Вопрос 1. П. 2. Рекомендовать ОАО «Аэрофлот» и ОАО «ОАК» в установленном порядке обеспечить согласование условий на поставку, включая условия финансирования, 20 воздушных судов «Сухой Суперджет 100». Вопрос 2. П. 1. Создать рабочую группу из представителей ЗАО «ГСС», ОАО «ОАК» и ОАО «Аэрофлот». П. 2. Рабочей группе провести: сравнительный анализ времени, необходимого для ремонта и технического обслуживания воздушных судов «Сухой Суперджет 100» в сравнении с зарубежными эксплуатантами данного самолета, а также в сравнении с иными типами воздушных судов, находящихся в эксплуатации в ОАО «Аэрофлот»; анализ причин, влияющих на сроки ремонта и технического обслуживания при эксплуатации воздушных судов «Сухой Суперджет 100» в ОАО «Аэрофлот», и согласовать мероприятия по их устранению; анализ причин малого налета часов в ходе эксплуатации воздушных судов «Сухой Суперджет 100» и согласовать мероприятия по увеличению налета. Согласованные результаты представить в Администрацию Президента Российской Федерации	Меморандум о намерениях заключения соглашения о поставке 20 новейших российских самолетов «Сухой Суперджет 100» подписан 15.01.2015 генеральным директором ОАО «Аэрофлот» и председателем Совета директоров ЗАО «ГСС». Рабочая группа создана, разработан и 17.10.2014 утвержден план совместных мероприятий по повышению эффективности эксплуатации воздушных судов «Сухой Суперджет 100»
9	Транспортная доступность Республики Крым и г. Севастополя		
9.1	Протокол совещания у Председателя Правительства Российской Федерации Д. А. Медведева от 24.03.2014 № ДМ-П16-19пр (вх. от 27.03.2014 № 2259)	П. 28. Минтрансу России (М. Ю. Соколову), Минэкономразвития России (А. В. Улюкаеву), Минфину России (А. Г. Силуанову), ФАС России (И. Ю. Артемьеву) с участием ОАО «РЖД» и ОАО «Аэрофлот» в недельный срок представить в установленном порядке в Правительство Российской Федерации предложения по организации надежной работы инфраструктуры, обеспечивающей транспортную доступность Республики Крым и города федерального значения — Севастополя, включая вопросы: увеличения количества авиарейсов в Республику Крым и город федерального значения Севастополь, в том числе с использованием низкобюджетного перевозчика и субсидирования таких авиаперевозок за счет средств федерального бюджета, а также обеспечения в необходимом объеме авиатопливом; развития наземной инфраструктуры аэропортов, расположенных на территории Крымского федерального округа, а также их сертификации, в том числе по нормам ИКАО	Предложения по обеспечению транспортной доступности Республики Крым направлены в Минтранс России Соколову М. Ю.
9.2	Поручение директора департамента промышленности и инфраструктуры Правительства Российской Федерации Уварова А. К. (вх. от 27.03.2014 № 2258)	Обеспечить представление в Правительство Российской Федерации не позднее 28 марта 2014 г. предложений по организации надежной работы инфраструктуры, обеспечивающей транспортную доступность Республики Крым и города федерального значения Севастополя	
9.3	Поручение Президента Российской Федерации Путина В. В. по итогам совещания по вопросам развития транспорта № Пр-866 от 10.04.2014 (вх. от 21.04.2014 № 2996)	П. 2. Минтрансу России совместно с Минэкономразвития России обеспечить установление ОАО «Аэрофлот» специального тарифа на период летнего туристического сезона 2014 года на перевозку одного пассажира и его багажа по маршруту Москва-Симферополь и в обратном направлении на все места в салоне экономического класса. Итоговый размер указанного тарифа не должен превышать 7500 рублей в обоих направлениях с учетом всех возможных такс и сборов	Единый уровень тарифов в салоне экономического класса на воздушной линии Москва-Симферополь-Москва установлен (4000 руб. - «в одну сторону»; 7500 руб. - «туда-обратно») (исх. от 28.04.2014 № 407.05-153, от 05.05.2014 № 407-165)
9.4	Протокол совещания у заместителя Председателя Правительства Российской Федерации О. Ю. Голодец от 18.04.2014 № ОГ-П12-98пр	П. 6 раздела 1 «О работе детских оздоровительных организаций, расположенных на территории Республики Крым и г. Севастополя, в оздоровительную кампанию 2014 года»: Минтрансу России совместно с ОАО «Аэрофлот» и другими авиакомпаниями обеспечить указанные перевозки воздушным транспортом по льготным тарифам (7,5 тыс. руб.)	

№ п/п	Вид документа, дата, номер	Краткое содержание поручения	Исполнение
9.5	Запрос Минтранса России об исполнении п. 2 поручений Президента Российской Федерации по итогам совещания по вопросам развития транспорта № 01-01-02/1487 от 23.04.2014 (вх. от 23.04.2014 № 3141)	О предоставлении позиции ОАО «Аэрофлот» по вопросу установления специального тарифа на период летнего сезона 2014 года на перевозку одного пассажира и его багажа по маршруту Москва-Симферополь-Москва на все места эконом класса	
9.6	Администрация Президента Российской Федерации, Летуновский В. от 03.06.2015 № А8ВП-185-5 Протокол рабочего совещания в Контрольном управлении Президента Российской Федерации по вопросу исполнения поручений Президента Российской Федерации от 18.04.2014 № Пр-866 и от 21.05.2014 № Пр-1145 в части обеспечения доступности перевозок пассажиров на территории Крымского федерального округа и в обратном направлении от 03.06.2014 (вх. от 10.06.2014 № 4444)	Представить: сведения о заключенных договорах, о предоставлении субсидий; анализ по загруженности авиалиний: количество перевозок, технические возможности, привлечение дополнительных судов, предельные показатели по перевозке пассажиров и предложения по их достижению. Расчет, анализ, экономическое обоснование стоимости (кресло/пассажир), себестоимости билета, рентабельности; предложения по снижению стоимости авиабилетов по приближению к установленной Президентом Российской Федерации предельной величине тарифа по маршрутам воздушных перевозок в г. Симферополь; официальный прогноз по пассажиропотоку в период с июня по октябрь текущего года; рассмотреть возможность взаимодействия с трансферными компаниями, туристическими операторами по организации перевозок пассажиров по территории Крымского федерального округа в привязке к осуществляемым рейсам. Информацию предоставить в трехдневный срок	Информация о готовности ОАО «Аэрофлот» участвовать в программе субсидируемых перевозок на маршрутах Москва — Симферополь, Санкт-Петербург — Симферополь в период курортного сезона 2014 года при условии принятия соответствующего Постановления Правительства Российской Федерации направлена в Росавиацию (исх. от 04.07.2014 № 407.05-261)
10	Федеральная программа «Подготовка и переподготовка резерва управленческих кадров (2010 — 2015 годы)»		
10.1	Поручение заместителя руководителя Аппарата Правительства Российской Федерации И. В. Лобанова от 18.01.2014 № 159п-П17 (вх. от 20.01.2014 № 302)	Представить в департамент государственной службы и кадров Правительства Российской Федерации сведения о выпускниках федеральной программы в целях оценки эффективности реализации федеральной программы «Подготовка и переподготовка резерва управленческих кадров (2010-2015 годы)»	Сведения направлены (исх. от 31.01.2014 № 12-150)
10.2	Письмо заместителя руководителя Аппарата Правительства Российской Федерации И. В. Лобанова (вх. от 13.03.2014 № 1871)	Представить к 1 апреля 2014 г. предложения по кандидатам из числа лиц, включенных в базовый и перспективный уровни федерального резерва управленческих кадров (Поручение Правительства Российской Федерации от 20 июля 2012 года М Ад-П17-4145), для обучения в рамках реализации федеральной программы «Подготовка и переподготовка резерва управленческих кадров (2010-2015 годы)»	Информация направлена
10.3	Телеграмма Аппарата Правительства Российской Федерации, Лобанов И. от 11.04.2014 № 2141П-П17 (вх. от 14.04.2014 № 2749)	О предоставлении сведений о выпускниках федеральной программы «Подготовка и переподготовка резерва управленческих кадров 2010-2015 годы» (далее — Федеральная программа). В этой связи просьба обеспечить участие резервистов: в мероприятиях по формированию индивидуальных планов профессионального развития в дистанционном формате с 23 апреля 2014 на базе ресурсного центра Федеральной программы	Работники ОАО «Аэрофлот» приняли участие в мероприятиях (исх. от 21.04.2014 № 12-585, исх. от 08.09.2014 № 12-1267)
10.4	Телеграмма заместителя руководителя Аппарата Правительства Российской Федерации И. Лобанова от 28.08.2014 № НР 5488П-П17 (вх. от 29.08.2014 № 6601)	Просьба обеспечить участие резервистов в указанных мероприятиях федеральной программы «Подготовка и переподготовка резерва управленческих кадров (2010-2015) базового и перспективного уровней резерва управленческих кадров в период с 15 сентября по 11 октября 2014 г. на базе Московского государственного университета имени М. В. Ломоносова	
11	Отдельные поручения Правительства Российской Федерации		
11.1	Поручение заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Д. Н. Козака от 30.12.2013 № ДК-П12-9506 (вх. от 09.01.2014 № 1)	П. 5. Обеспечить выделение сил и средств, необходимых для обслуживания 2500 статистов в аэропорту г. Сочи при проведении учения в целях имитации нештатной ситуации в период проведения XXII зимних Олимпийских игр и XI Паралимпийских игр 2014 года в г. Сочи, 10 января 2014 года.	ОАО «Аэрофлот» приняло участие в межведомственном учении по реагированию на внештатную ситуацию, связанную с закрытием международного аэропорта г. Сочи в период проведения зимних Олимпийских игр «Сочи-2014», которое проводилось под руководством заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Козака Д. Н.
	Поручение заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Д. Н. Козака от 16.01.2014 № ДК-П12-189 (вх. от 16.01.2014 № 258)	П. 4. Обеспечить выделение сил и средств, согласно операционному плану учений и расписанию прилетов и вылетов авиарейсов, вовлеченных в учение в международном аэропорту г. Сочи в целях проведения межведомственного учения по реагированию на нештатную ситуацию, связанную с закрытием международного аэропорта г. Сочи в период проведения XXII зимних Олимпийских игр и XI Паралимпийских игр 2014 года в г. Сочи	По итогам учения дана положительная оценка действиям оперативных штабов в аэропорту г. Сочи и авиакомпаний-перевозчиков в условиях сбойной ситуации
11.2	Протокол совещания у заместителя Председателя Правительства РФ Козака Д. Н. от 25.03.2014 (вх. от 31.03.2014 № 2335)	П. 6. Минтрансу России (М. Ю. Соколову), Минфину России (А. Г. Силуанову), ОАО «Аэрофлот» до 15 апреля 2014 года принять согласованные решения по повышению доступности авиаперелетов в г. Сочи в рамках исполнения поручения Правительства Российской Федерации от 24 марта 2014 г. № ДМ-П16-19пр (пункт 28)	В период летнего расписания 2014 г. на воздушной линии Москва — Сочи — Москва ОАО «Аэрофлот» осуществлялось 6 ежедневных рейсов на воздушных судах повышенной вместимости В737, А321, А330. Другие перевозки Группы «Аэрофлот» выполняли прямые рейсы между Сочи и Санкт-Петербургом, Екатеринбург, Омском и Краснодаром

№ п/п	Вид документа, дата, номер	Краткое содержание поручения	Исполнение
11.3	Протокол совещания у первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации И. И. Шувалова от 27.05.2014 № ИШ-П9-54пр «О системе формирования платы за воздушные перевозки» (вх. от 09.06.2014 № 4393)	П. 3. Минтрансу России, ФАС России, ФСТ России совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и ведущими российскими авиакомпаниями провести анализ фактических затрат авиакомпаний при выполнении авиаперевозок (обеспечение авиаГСМ, обслуживание в аэропорту, аэронавигационные и иные сборы, услуги кредитных организаций, налогообложение затраты на авиационную технику и прочие затраты), себестоимости авиаперевозок, ценообразования, мер государственной поддержки, в сравнении с аналогичными показателями авиакомпаний США и Евросоюза, а также рассмотреть экономические последствия для авиакомпаний от изменения системы ценообразования на пассажирские авиаперевозки. О результатах доложить в Правительство Российской Федерации до 25.07.2014	Проведен ряд совещаний в Минтрансе России с участием представителей авиакомпаний, ФАС, АНО «Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов», РСПП, Общественного совета при Минтрансе и а/п Пулково. Анализ фактических затрат при выполнении перевозок, себестоимости и ценообразования направлен в Департамент государственной политики в области гражданской авиации (исх. от 18.07.14 № 401-28)
11.5	Поручение заместителя Председателя Правительства Российской Федерации О. Ю. Голодец от 22.07.2014 № ОГ-П8-5496 Во исполнение перечня поручений Президента Российской Федерации по итогам заседания Совета при Президенте Российской Федерации по науке и образованию от 23.06.2014 № Пр-1627 (вх. от 28.07.2014 № 5667)	П. 2 Правительству Российской Федерации с участием органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, общероссийских объединений работодателей, а также государственных корпораций и акционерных обществ, в уставном капитале которых доля участия Российской Федерации превышает 50 процентов: разработать и представить в установленном порядке предложения: по расширению практики целевого обучения в организациях, осуществляющих образовательную деятельность по образовательным программам высшего образования в области инженерного дела, технологии и технических наук; по подготовке методики расчета на среднесрочную и долгосрочную перспективу потребности субъектов Российской Федерации, отраслей экономики и крупнейших работодателей в инженерно-технических кадрах	Информация об участии ОАО «Аэрофлот» в процессе целевого отбора абитуриентов для обучения по программе «Летная эксплуатация воздушных судов» направлена в Минобрнауки Российской Федерации (исх. от 23.09.2014 № 12-1342)
11.6	Поручение заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А. В. Дворковича от 11.08.2014 № АД-П9-6062 на письмо ОАО «Аэрофлот» о принятии комплекса мер для защиты от штрафных санкций, налагаемых Госавиаслужбой Украины в связи с выполнением полетов в г. Симферополь (вх. от 13.08.2014 № 6162)	Минтрансу России (М. Ю. Соколову) Прошу с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти в кратчайшие сроки рассмотреть обращение и доложить предложения.	Вопрос находится в стадии обсуждения. Минтрансом России проводятся совещания с участием представителей авиакомпаний
11.7	Поручение Президента Российской Федерации В. В. Путина от 10.09.2014 № ПР-2169 (вх. от 18.12.2014 № 9549)	П. 2. Оказать содействие Дальневосточному и Северо-Восточному федеральным университетам в формировании и пополнении фондов целевого капитала, организовать взаимодействие по вопросам подготовки кадров, использования перспективных разработок и результатов научных исследований	Решение о выделении 50 млн рублей на формирование Фонда целевого капитала Дальневосточного федерального университета принято на заседании Правления ОАО «Аэрофлот» 19.12.2014 (протокол № 23); договор согласован в установленном порядке, подписан. В соответствии с условиями договора перечисление денежных средств запланировано на апрель 2015 года
11.8	Протокол совещания у заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Д. А. Козака от 15.12.2014 № ДК-П12-239-пр (вх. от 18.12.2014 № 9542)	п.7. Олимпийскому комитету России (А. Д. Жукову), ОАО «Аэрофлот» (В. Г. Савельеву) совместно с Минтрансом России до 26 декабря 2014 года решить вопрос о перелетах участников мероприятий рейсами Москва — Сочи — Москва в рамках квот по партнерскому договору, заключенному АНО «Оргкомитет «Сочи-2014» с ОАО «Аэрофлот»	Заключены дополнительные соглашения к договору о партнерстве. Информация об оформлении авиабилетов Москва — Сочи — Москва направлена в Департамент социального развития Правительства Российской Федерации (исх. от 26.01.2015 № 506-12)

8.5 СВЕДЕНИЯ О СОБЛЮДЕНИИ КОДЕКСА КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ

№ п/п	Принцип (принципы) корпоративного управления или ключевой критерий (рекомендация)	Краткое описание того, в какой части принцип или ключевой критерий не соблюдается	Объяснение ключевых причин, факторов и обстоятельств, в силу которых принцип или ключевой критерий не соблюдается или соблюдается не в полном объеме, описание используемых альтернативных механизмов и инструментов корпоративного управления
1. Права акционеров и равенство условий для акционеров при осуществлении ими своих прав			
1.1.	Общество должно обеспечивать равное и справедливое отношение ко всем акционерам при реализации ими права на участие в управлении обществом. Система и практика корпоративного управления должны обеспечивать равенство условий для всех акционеров – владельцев акций одной категории (типа), включая миноритарных (мелких) акционеров и иностранных акционеров, и равное отношение к ним со стороны общества		
1.1.1.	В обществе утвержден внутренний документ, определяющий основные процедуры подготовки, созыва и проведения общего собрания акционеров, соответствующий рекомендациям Кодекса корпоративного управления, включая обязанность общества: <ul style="list-style-type: none"> сообщать акционерам о проведении общего собрания акционеров и предоставлять доступ к материалам, в том числе размещать сообщение и материалы на сайте общества в сети Интернет, не менее чем за 30 дней до даты его проведения (если законодательством Российской Федерации не предусмотрен больший срок); раскрывать информацию о дате составления списка лиц, имеющих право на участие в общем собрании акционеров, не менее чем за 7 дней до ее наступления; предоставлять к общему собранию акционеров дополнительную информацию и материалы по вопросам повестки дня в соответствии с рекомендациями Кодекса корпоративного управления 	Соблюдается	
1.1.2.	Обществом приняты на себя обязанности по предоставлению акционерам в ходе подготовки и проведения общего собрания акционеров возможности задавать вопросы о деятельности общества членам органов управления и контроля, членам комитета по аудиту, главному бухгалтеру, аудиторам общества, а также кандидатам в органы управления и контроля. Указанные обязанности закреплены в уставе или во внутренних документах общества	Не соблюдается	Реализуется на практике в полном объеме. Соответствующее право фиксируется при проведении Общего собрания акционеров в форме совместного присутствия путем утверждения акционерами распорядка дня Общего собрания акционеров
1.1.3.	Обществом приняты на себя обязанности придерживаться принципа недопустимости совершения действий, приводящих к искусственному перераспределению корпоративного контроля (например, голосование «квазиказначейскими» акциями, принятие решения о выплате дивидендов по привилегированным акциям в условиях ограниченных финансовых возможностей, принятие решения о невыплате определенных в уставе общества дивидендов по привилегированным акциям при наличии достаточных источников для их выплаты). Указанные обязанности закреплены в уставе или во внутренних документах общества	Не соблюдается	Соответствующая норма не закреплена во внутренних документах ОАО «Аэрофлот»
1.1.4.	Иные ключевые, по мнению общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления		
1.2.	Акционерам должна быть предоставлена равная и справедливая возможность участвовать в прибыли общества посредством получения дивидендов		
1.2.1.	В обществе утвержден внутренний документ, определяющий дивидендную политику общества, соответствующую рекомендациям Кодекса корпоративного управления, и устанавливающий в том числе: <ul style="list-style-type: none"> порядок определения части чистой прибыли (для общества, составляющих консолидированную финансовую отчетность, – минимальной части (доли) консолидированной чистой прибыли), направляемой на выплату дивидендов, условия, при соблюдении которых объявляются дивиденды; минимальный размер дивидендов по акциям общества разных категорий (типов); обязанность раскрытия документа, определяющего дивидендную политику общества, на сайте общества в сети Интернет 	Соблюдается	
1.2.2.	Иные ключевые, по мнению общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления		
2. Совет директоров общества			
2.1.	Совет директоров определяет основные стратегические ориентиры деятельности общества на долгосрочную перспективу, ключевые показатели деятельности общества, осуществляет стратегическое управление обществом, определяет основные принципы и подходы к организации в обществе системы управления рисками и внутреннего контроля, контролирует деятельность исполнительных органов общества, определяет политику общества по вознаграждению членов совета директоров и исполнительных органов, а также реализует иные ключевые функции		

№ п/п	Принцип (принципы) корпоративного управления или ключевой критерий (рекомендация)	Краткое описание того, в какой части принцип или ключевой критерий не соблюдается	Объяснение ключевых причин, факторов и обстоятельств, в силу которых принцип или ключевой критерий не соблюдается или соблюдается не в полном объеме, описание используемых альтернативных механизмов и инструментов корпоративного управления
2.1.1.	В обществе сформирован совет директоров, который: <ul style="list-style-type: none"> определяет основные стратегические ориентиры деятельности общества на долгосрочную перспективу, ключевые показатели деятельности общества; контролирует деятельность исполнительных органов общества; определяет принципы и подходы к организации управления рисками и внутреннего контроля в обществе; определяет политику общества по вознаграждению членов совета директоров, исполнительных органов и иных ключевых руководящих работников общества 	Соблюдается	
2.1.2.	Иные ключевые, по мнению общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления		
2.2.	Совет директоров должен являться эффективным и профессиональным органом управления общества, способным выносить объективные независимые суждения и принимать решения, отвечающие интересам общества и его акционеров. Председатель совета директоров должен способствовать наиболее эффективному осуществлению функций, возложенных на совет директоров. Заседания совета директоров, подготовка к ним и участие в них членов совета директоров должны обеспечивать эффективную деятельность совета директоров		
2.2.1.	Председателем совета директоров является независимый директор или среди избранных независимых директоров определен старший независимый директор, координирующий работу независимых директоров и осуществляющий взаимодействие с председателем совета директоров	Не соблюдается	Учитывая сбалансированность состава Совета директоров, качество предварительной проработки выносимых на Совет директоров вопросов (в том числе, на уровне комитетов с участием независимых директоров) и высокую активность независимых директоров внедрение данной рекомендации не представляется необходимым
2.2.2.	Внутренними документами общества закреплена процедура подготовки и проведения заседаний совета директоров, обеспечивающая членам совета директоров возможность надлежащим образом подготовиться к их проведению, и предусматривающая, в частности: <ul style="list-style-type: none"> сроки уведомления членов совета директоров о предстоящем заседании; сроки направления документов (бюллетеней) для голосования и получения заполненных документов (бюллетеней) при проведении заседаний в заочной форме; возможность направления и учета письменного мнения по вопросам повестки дня для членов совета директоров, отсутствующих на очном заседании; возможность обсуждения и голосования посредством конференц-связи и видео-конференц-связи 	Соблюдается	
2.2.3.	Наиболее важные вопросы решаются на заседаниях совета директоров, проводимых в очной форме. Перечень таких вопросов соответствует рекомендациям Кодекса корпоративного управления*	Соблюдается	
2.2.4.	Иные ключевые, по мнению общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления		
2.3.	В состав совета директоров должно входить достаточное количество независимых директоров		
2.3.1.	Независимые директора составляют не менее одной трети избранного состава совета директоров	Соблюдается	
2.3.2.	Независимые директора в полном объеме соответствуют критериям независимости, рекомендованным Кодексом корпоративного управления	Соблюдается	
2.3.3.	Совет директоров (комитет по номинациям (кадрам, назначениям)) проводит оценку соответствия кандидатов в члены совета директоров критериям независимости	Соблюдается	
2.3.4.	Иные ключевые, по мнению общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления		
2.4.	Совет директоров должен создавать комитеты для предварительного рассмотрения наиболее важных вопросов деятельности общества		
2.4.1.	Советом директоров общества создан комитет по аудиту, состоящий из независимых директоров, функции которого закреплены во внутренних документах и соответствуют рекомендациям Кодекса корпоративного управления**	Соблюдается частично	Руководителем Комитета по аудиту является независимый директор. Большинство членов Комитета являются независимыми директорами. Учитывая сбалансированность состава Комитета, качество предварительной проработки вопросов и высокую активность независимых директоров внедрение данной рекомендации не представляется необходимым.

* Указан в пункте 168 части Б Кодекса корпоративного управления.
 ** Указаны в пункте 172 части Б Кодекса корпоративного управления.

№ п/п	Принцип (принципы) корпоративного управления или ключевой критерий (рекомендация)	Краткое описание того, в какой части принцип или ключевой критерий не соблюдается	Объяснение ключевых причин, факторов и обстоятельств, в силу которых принцип или ключевой критерий не соблюдается или соблюдается не в полном объеме, описание используемых альтернативных механизмов и инструментов корпоративного управления
2.4.2.	Советом директоров общества создан комитет по вознаграждениям (может быть совмещен с комитетом по номинациям (кадрам, назначениям)), состоящий из независимых директоров, функции которого соответствуют рекомендациям Кодекса корпоративного управления*	Соблюдается частично	В ОАО «Аэрофлот» создан Комитет по кадрам и вознаграждениям, возглавляемый независимым директором. Большинство членов Комитета являются независимыми директорами. Учитывая сбалансированность состава Комитета, качество предварительной проработки вопросов и высокую активность независимых директоров внедрение данной рекомендации не представляется необходимым. Функции Комитета также являются сбалансированными
2.4.3.	Советом директоров общества создан комитет по номинациям (кадрам, назначениям) (может быть совмещен с комитетом по вознаграждениям), большинство членов которого являются независимыми директорами, функции которого соответствуют рекомендациям Кодекса корпоративного управления**	Соблюдается частично	
2.4.4.	Иные ключевые, по мнению общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления		
2.5.	Совет директоров должен обеспечивать проведение оценки качества работы совета директоров, его комитетов и членов совета директоров		
2.5.1.	Оценка качества работы совета директоров проводится на регулярной основе не реже одного раза в год, при этом не реже одного раза в три года такая оценка проводится с привлечением внешней организации (консультанта)	Не соблюдается	Вопрос о внедрении соответствующей практики рассматривается
2.5.2.	Иные ключевые, по мнению общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления		
3. Корпоративный секретарь общества			
3.1	Эффективное текущее взаимодействие с акционерами, координация действий общества по защите прав и интересов акционеров, поддержка эффективной работы совета директоров обеспечиваются корпоративным секретарем (специальным структурным подразделением, возглавляемым корпоративным секретарем)		
3.1.1.	Корпоративный секретарь подотчетен совету директоров, назначается и снимается с должности по решению или с согласия совета директоров	Соблюдается	
3.1.2.	В обществе утвержден внутренний документ, определяющий права и обязанности корпоративного секретаря (Положение о корпоративном секретаре), содержание которого соответствует рекомендациям Кодекса корпоративного управления***	Соблюдается	Функции корпоративного секретаря в Обществе выполняет департамент корпоративного управления и исполнительный секретарь Совета директоров. Аппарат исполнительного секретаря Совета директоров ОАО «Аэрофлот» действует на основании Положения о Совете директоров ОАО «Аэрофлот», утвержденного Годовым общим собранием акционеров ОАО «Аэрофлот» 27 июня 2014 года, протокол № 36 от 30 июня 2014 года. Деятельность департамента корпоративного управления регламентирована Положением о департаменте корпоративного управления ОАО «Аэрофлот», утвержденным Приказом от 20.11.2013 № 7.
3.1.3.	Корпоративный секретарь занимает позицию, не совмещаемую с выполнением иных функций в обществе. Корпоративный секретарь наделен функциями в соответствии с рекомендациями Кодекса корпоративного управления****. Корпоративный секретарь располагает достаточными ресурсами для осуществления своих функций	Соблюдается	
3.1.4.	Иные ключевые, по мнению общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления		
4. Система вознаграждения членов совета директоров, исполнительных органов и иных ключевых руководящих работников общества			
4.1.	Уровень выплачиваемого обществом вознаграждения должен быть достаточным для привлечения, мотивации и удержания лиц, обладающих необходимой для общества компетенцией и квалификацией. Выплата вознаграждения членам совета директоров, исполнительным органам и иным ключевым руководящим работникам общества должна осуществляться в соответствии с принятой в обществе политикой по вознаграждению		
4.1.1.	В обществе регламентированы все выплаты, льготы и привилегии, предоставляемые членам совета директоров, исполнительных органов и иным ключевым руководящим работникам общества	Соблюдается	
4.1.2.	Иные ключевые, по мнению общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления		
4.2.	Система вознаграждения членов совета директоров должна обеспечивать сближение финансовых интересов директоров с долгосрочными финансовыми интересами акционеров		

* Указаны в пункте 180 части Б Кодекса корпоративного управления.

** Указаны в пункте 186 части Б Кодекса корпоративного управления.

*** Указаны в пункте 217 части Б Кодекса корпоративного управления.

**** Указаны в пункте 218 части Б Кодекса корпоративного управления.

№ п/п	Принцип (принципы) корпоративного управления или ключевой критерий (рекомендация)	Краткое описание того, в какой части принцип или ключевой критерий не соблюдается	Объяснение ключевых причин, факторов и обстоятельств, в силу которых принцип или ключевой критерий не соблюдается или соблюдается не в полном объеме, описание используемых альтернативных механизмов и инструментов корпоративного управления
4.2.1.	Общество не применяет других форм денежного вознаграждения членов совета директоров кроме фиксированного годового вознаграждения	Не соблюдается	Вознаграждение членов Совета директоров ОАО «Аэрофлот» состоит из фиксированной и переменной части. Размер переменной (премиальной) части вознаграждения устанавливается при условии достижения динамики уровня капитализации ОАО «Аэрофлот», соизмеримой с динамикой индекса ММВБ. Расчет и сравнение динамики уровня рыночной капитализации ОАО «Аэрофлот» и индекса ММВБ за предшествующие сравнению 52 недели проводится 1 раз в год. Общим собранием акционеров было принято решение об утверждении действующей политики в области вознаграждения членов Совета директоров ОАО «Аэрофлот»
4.2.2.	В обществе членам совета директоров не предоставляется возможность участия в опционных программах и право реализации принадлежащих им акций общества не обуславливается достижением определенных показателей деятельности	Соблюдается	
4.2.3.	Иные ключевые, по мнению общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления		
4.3.	Система вознаграждения исполнительных органов и иных ключевых руководящих работников общества должна предусматривать зависимость вознаграждения от результата работы общества и их личного вклада в достижение этого результата		
4.3.1.	В обществе внедрена программа долгосрочной мотивации членов исполнительных органов и иных ключевых руководящих работников общества	Соблюдается	
4.3.2.	Иные ключевые, по мнению общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления		
5. Система управления рисками и внутреннего контроля			
5.1.	В обществе должна быть создана эффективно функционирующая система управления рисками и внутреннего контроля, направленная на обеспечение разумной уверенности в достижении поставленных перед обществом целей		
5.1.1.	Советом директоров определены принципы и подходы к организации системы управления рисками и внутреннего контроля в обществе	Соблюдается	Ведется работа по совершенствованию
5.1.2.	В обществе создано отдельное структурное подразделение по управлению рисками и внутреннему контролю	Соблюдается частично	Ведется работа по совершенствованию
5.1.3.	В обществе разработана и внедрена антикоррупционная политика общества, определяющая меры, направленные на формирование элементов корпоративной культуры, организационной структуры, правил и процедур, обеспечивающих недопущение коррупции	Соблюдается частично	Ведется работа по совершенствованию
5.1.4.	Иные ключевые, по мнению общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления		
5.2.	Для систематической независимой оценки надежности и эффективности системы управления рисками и внутреннего контроля и практики корпоративного управления общество должно организовывать проведение внутреннего аудита		
5.2.1.	В обществе сформировано отдельное структурное подразделение, осуществляющее функции внутреннего аудита, функционально подчиненное совету директоров общества. Функции указанного подразделения соответствуют рекомендациям Кодекса корпоративного управления и к таким функциям, в частности, относятся: <ul style="list-style-type: none"> оценка эффективности системы внутреннего контроля; оценка эффективности системы управления рисками; оценка корпоративного управления (в случае отсутствия комитета по корпоративному управлению) 	Соблюдается	
5.2.2.	Руководитель подразделения внутреннего аудита подотчетен совету директоров общества, назначается и снимается с должности по решению совета директоров общества	Соблюдается	
5.2.3.	В обществе утверждена политика в области внутреннего аудита (Положение о внутреннем аудите), определяющая цели, задачи и функции внутреннего аудита	Соблюдается	
5.2.4.	Иные ключевые, по мнению общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления		

№ п/п	Принцип (принципы) корпоративного управления или ключевой критерий (рекомендация)	Краткое описание того, в какой части принцип или ключевой критерий не соблюдается	Объяснение ключевых причин, факторов и обстоятельств, в силу которых принцип или ключевой критерий не соблюдается или соблюдается не в полном объеме, описание используемых альтернативных механизмов и инструментов корпоративного управления
6. Раскрытие информации об обществе, информационная политика общества			
6.1.	Общество и его деятельность должны быть прозрачными для акционеров, инвесторов и иных заинтересованных лиц		
6.1.1.	В обществе утвержден внутренний документ, определяющий информационную политику общества, соответствующую рекомендациям Кодекса корпоративного управления. Информационная политика общества включает следующие способы взаимодействия с инвесторами и иными заинтересованными лицами: • организация специальной страницы сайта общества в сети «Интернет», на которой размещаются ответы на типичные вопросы акционеров и инвесторов, регулярно обновляемый календарь корпоративных событий общества, а также иная полезная для акционеров и инвесторов информация; • регулярное проведение встреч членов исполнительных органов и иных ключевых руководящих работников общества с аналитиками; • регулярное проведение презентаций (в том числе в форме телеконференций, веб-кастов) и встреч с участием членов органов управления и иных ключевых руководящих работников общества, в том числе сопутствующих публикации бухгалтерской (финансовой) отчетности общества, либо связанных с основными инвестиционными проектами и планами стратегического развития общества	Соблюдается	Ведется работа по совершенствованию
6.1.2.	Реализация обществом информационной политики осуществляется исполнительными органами общества. Контроль за надлежащим раскрытием информации и соблюдением информационной политики осуществляет совет директоров общества	Соблюдается	
6.1.3.	В обществе установлены процедуры, обеспечивающие координацию работы всех служб и структурных подразделений общества, связанных с раскрытием информации или деятельностью которых может привести к необходимости раскрытия информации	Соблюдается	
6.1.4.	Иные ключевые, по мнению общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления		
6.2.	Общество должно своевременно раскрывать полную, актуальную и достоверную информацию об обществе для обеспечения возможности принятия обоснованных решений акционерами общества и инвесторами		
6.2.1.	При наличии существенной доли иностранных инвесторов в капитале в обществе обеспечивается параллельно с раскрытием информации на русском языке раскрытие наиболее существенной информации об обществе (в том числе сообщения о проведении общего собрания акционеров, годового отчета общества) на иностранном языке, который является общепринятым на финансовом рынке	Соблюдается	
6.2.2.	В обществе обеспечивается раскрытие информации не только о нем самом, но и о подконтрольных ему юридических лицах, имеющих для него существенное значение	Соблюдается	
6.2.3.	Общество раскрывает годовую и промежуточную (полугодовую) консолидированную или индивидуальную финансовую отчетность, составленную в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности (МСФО). Годовая консолидированная или индивидуальная финансовая отчетность раскрывается вместе с аудиторским заключением, а промежуточная (полугодовая) консолидированная или индивидуальная финансовая отчетность — вместе с отчетом о результатах обзорной аудиторской проверки или аудиторским заключением	Соблюдается	
6.2.4.	Обществом раскрыт специальный меморандум, содержащий планы в отношении общества лица, контролирующего общество. Указанный меморандум составлен в соответствии с рекомендациями Кодекса корпоративного управления*	Не соблюдается	Данное положение представляется не применимым по отношению к Обществу
6.2.5.	В обществе обеспечивается раскрытие подробной информации о биографических данных членов совета директоров, включая информацию о том, являются ли они независимыми директорами, а также оперативное раскрытие информации об утрате членом совета директоров статуса независимого директора	Соблюдается	
6.2.6.	Общество раскрывает информацию о структуре капитала в соответствии с рекомендациями Кодекса корпоративного управления	Соблюдается	

* Указаны в пункте 279 части Б Кодекса корпоративного управления.

№ п/п	Принцип (принципы) корпоративного управления или ключевой критерий (рекомендация)	Краткое описание того, в какой части принцип или ключевой критерий не соблюдается	Объяснение ключевых причин, факторов и обстоятельств, в силу которых принцип или ключевой критерий не соблюдается или соблюдается не в полном объеме, описание используемых альтернативных механизмов и инструментов корпоративного управления
6.2.7.	Годовой отчет общества содержит дополнительную информацию, рекомендуемую Кодексом корпоративного управления: • краткий обзор наиболее существенных сделок, в том числе взаимосвязанных сделок, совершенных обществом и подконтрольными ему юридическими лицами за последний год; • отчет о работе совета директоров (в том числе комитетов совета директоров) за год, содержащий, в том числе, сведения о количестве очных (заочных) заседаний, об участии каждого из членов совета директоров в заседаниях, описание наиболее существенных вопросов и наиболее сложных проблем, рассмотренных на заседаниях совета директоров и комитетов совета директоров, основных рекомендаций, которые комитеты давали совету директоров; • сведения о прямом или косвенном владении членами совета директоров и исполнительных органов общества акциями общества; • сведения о наличии у членов совета директоров и исполнительных органов конфликта интересов (в том числе связанного с участием указанных лиц в органах управления конкурентов общества); • описание системы вознаграждения членов совета директоров, в том числе размер индивидуального вознаграждения по итогам года по каждому члену совета директоров (с разбивкой на базовое, дополнительное вознаграждение за председательство в совете директоров, за председательство (членство) в комитетах при совете директоров, размер участия в долгосрочной мотивационной программе, объем участия каждого члена совета директоров в опционной программе, при наличии таковой), компенсаций расходов, связанных с участием в совете директоров, а также расходов общества на страхование ответственности директоров как членов органов управления; сведения о суммарном вознаграждении за год: а) по группе из не менее пяти наиболее высокооплачиваемых членов исполнительных органов и иных ключевых руководящих работников общества с разбивкой по каждому виду вознаграждения; б) по всем членам исполнительных органов и иным ключевым руководящим работникам общества, на которых распространяется действие политики общества в области вознаграждения, с разбивкой по каждому виду вознаграждения; сведения о вознаграждении за год единоличного исполнительного органа, которое он получил или должен получить от общества (юридического лица из группы организаций, в состав которой входит общество) с разбивкой по каждому виду вознаграждения, как за исполнение им обязанностей единоличного исполнительного органа, так и по иным основаниям	Соблюдается	
6.2.8.	Иные ключевые, по мнению общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления		
6.3.	Предоставление обществом информации и документов по запросам акционеров должно осуществляться в соответствии с принципами равнодоступности и необременительности		
6.3.1.	В соответствии с информационной политикой общества акционерам общества, владеющим одинаковым количеством голосующих акций общества, обеспечивается равный доступ к информации и документам общества	Соблюдается	
6.3.2.	Иные ключевые, по мнению общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления		
7. Существенные корпоративные действия			
7.1.	Действия, которые в значительной степени влияют или могут повлиять на структуру акционерного капитала и финансовое состояние общества и, соответственно, на положение акционеров (существенные корпоративные действия), должны осуществляться на справедливых условиях, обеспечивающих соблюдение прав и интересов акционеров, а также иных заинтересованных сторон		
7.1.1.	Уставом общества определен перечень (критерии) сделок или иных действий, являющихся существенными корпоративными действиями, рассмотрение которых отнесено к компетенции совета директоров общества, включая: • реорганизацию общества, приобретение 30 и более процентов голосующих акций общества (поглощение), увеличение или уменьшение уставного капитала общества, листинг и делистинг акций общества; • сделки по продаже акций (долей) подконтрольных обществу юридических лиц, имеющих для него существенное значение, в результате совершения которых общество утрачивает контроль над такими юридическими лицами; • сделки, в том числе взаимосвязанные сделки, с имуществом общества или подконтрольных ему юридических лиц, стоимость которого превышает указанную в уставе общества сумму или которое имеет существенное значение для хозяйственной деятельности общества; • создание подконтрольного обществу юридического лица, имеющего существенное значение для деятельности общества; • отчуждение обществом казначейских и «квазиказначейских» акций	Соблюдается	
7.1.2.	Иные ключевые, по мнению общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления		

№ п/п	Принцип (принципы) корпоративного управления или ключевой критерий (рекомендация)	Краткое описание того, в какой части принцип или ключевой критерий не соблюдается	Объяснение ключевых причин, факторов и обстоятельств, в силу которых принцип или ключевой критерий не соблюдается или соблюдается не в полном объеме, описание используемых альтернативных механизмов и инструментов корпоративного управления
7.2.	Общество должно обеспечить такой порядок совершения существенных корпоративных действий, который позволяет акционерам своевременно получать полную информацию о таких действиях, обеспечивает им возможность влиять на совершение таких действий и гарантирует соблюдение и адекватный уровень защиты их прав при совершении таких действий		
7.2.1.	Во внутренних документах общества установлен принцип обеспечения равных условия для всех акционеров общества при совершении существенных корпоративных действий, затрагивающих права и законные интересы акционеров, а также закреплены дополнительные меры, защищающие права и законные интересы акционеров общества, предусмотренные Кодексом корпоративного управления, включая: <ul style="list-style-type: none"> • привлечение независимого оценщика, обладающего признанной на рынке безупречной репутацией и опытом оценки в соответствующей сфере, либо представление оснований непривлечения независимого оценщика при определении стоимости имущества, отчуждаемого или приобретаемого по крупной сделке или сделке, в совершении которой имеется заинтересованность; • определение цены акций общества при их приобретении и выкупе независимым оценщиком, обладающим признанной на рынке безупречной репутацией и опытом оценки в соответствующей сфере, с учетом средневзвешенной цены акций за разумный период времени, без учета эффекта, связанного с совершением обществом соответствующей сделки (в том числе без учета изменения цены акций в связи с распространением информации о совершении обществом соответствующей сделки), а также без учета дисконта за отчуждение акций в составе неконтрольного пакета; • расширение перечня оснований, по которым члены совета директоров общества и иные предусмотренные законодательством лица признаются заинтересованными в сделках общества с целью оценки фактической связанности соответствующих лиц 	Соблюдается	
7.2.2.	Иные ключевые, по мнению общества, критерии (рекомендации) Кодекса корпоративного управления, относящиеся к указанному принципу (принципам) корпоративного управления		

8.6 ИНФОРМАЦИЯ О РЕАЛИЗАЦИИ НЕПРОФИЛЬНЫХ АКТИВОВ ОАО «АЭРОФЛОТ»

№ п/п	Наименование актива	Инвентарный номер	Строка бухгалтерского баланса, где был отражен актив на отчетную дату, предшествующую реализации	Счета бухгалтерского учета (с учетом аналитики), на которых отражены доход и расход от выбытия актива	Балансовая стоимость актива, тыс. руб.	Фактическая стоимость реализации, тыс. руб.	Отклонение фактической стоимости реализации от балансовой стоимости актива, тыс. руб.	Причина отклонения фактической стоимости реализации от балансовой стоимости актива
1	ООО «АМ-Терминал»	Не применимо	1150	9121400030 (расход)	24,2	0,0	(24,2)	Выход из состава участников по заявлению, рыночная стоимость доли равна 0,0 руб., предприятие не осуществляло хозяйственную деятельность
2	ООО «Аэрофлот Рига»	Не применимо	1150	9121300040 (расход)	17,1	0,0	(17,1)	Ликвидация общества по решению ОАО «Аэрофлот»
3	Объект недвижимости по адресу: Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, д.112-а, кв.1	13740	1130	9111200010 (доход); 9121200011 (расход)	392,5	8 315,6	7 923,1	Превышение рыночной стоимости (стоимости реализации) объекта недвижимости над балансовой стоимостью
ВСЕГО					433,8	8 315,6	7 881,8	

8.7

ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ СТАТИСТИКА АВИАКОМПАНИЙ ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ»

Авиакомпания «Аэрофлот»

Показатель	Ед. изм.	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Перевезено пассажиров	тыс. чел.	6 666,5	7 290,4	8 166,2	9 271,4	8 755,5	11 285,8	14 173,8	17 656,1	20 902,4	23 610,0
МВЛ	тыс. чел.	4 649,7	4 939,5	5 356,3	5 696,3	5 412,6	7 122,0	8 679,1	10 707,2	12 294,5	12 468,2
ВВЛ	тыс. чел.	2 016,8	2 350,9	2 809,9	3 575,1	3 342,9	4 163,8	5 494,7	6 948,9	8 607,9	11 141,8
Пассажирооборот	млн пкм	20 694,8	22 406,5	24 675,3	27 247,5	25 986,2	34 777,1	42 020,9	50 532,5	60 226,3	67 121,7
МВЛ	млн пкм	15 897,7	16 753,7	18 003,0	18 745,5	17 345,9	23 632,3	28 645,9	34 953,9	40 614,4	42 676,5
ВВЛ	млн пкм	4 797,1	5 652,8	6 672,3	8 502,0	8 640,3	11 144,8	13 375,0	15 578,6	19 611,9	24 445,2
Предельный пассажирооборот	млн ккм	29 977,3	31 945,8	35 119,4	38 412,0	37 399,7	45 020,9	54 195,3	64 880,0	76 444,8	85 822,1
МВЛ	млн ккм	23 255,7	24 257,6	26 041,8	26 889,3	25 770,2	31 060,8	37 510,1	45 585,5	52 392,4	56 206,9
ВВЛ	млн ккм	6 721,6	7 688,2	9 077,6	11 522,7	11 629,5	13 960,1	16 685,2	19 294,5	24 052,4	29 615,2
Занятость кресел	%	69,0%	70,1%	70,3%	70,9%	69,5%	77,2%	77,5%	77,9%	78,8%	78,2%
МВЛ	%	68,4%	69,1%	69,1%	69,7%	67,3%	76,1%	76,4%	76,7%	77,5%	75,9%
ВВЛ	%	71,4%	73,5%	73,5%	73,8%	74,3%	79,8%	80,2%	80,7%	81,5%	82,5%
Перевезено грузов и почты	тыс. т	145,4	145,3	95,9	87,9	86,8	163,4	160,6	193,9	176,5	145,3
МВЛ	тыс. т	121,8	118,8	67,4	57,5	51,3	121,1	120,3	147,7	118,0	81,5
ВВЛ	тыс. т	23,6	26,5	28,5	30,4	35,5	42,3	40,3	46,2	58,5	63,8
Тоннокилометраж	млн ткм	2 731,1	2 884,7	2 690,9	2 843,3	2 738,6	4 082,1	4 690,5	5 669,2	6 339,9	6 722,7
МВЛ	млн ткм	2 192,1	2 253,8	1 959,6	1 949,2	1 793,2	2 864,8	3 295,4	4 054,4	4 306,9	4 236,8
ВВЛ	млн ткм	539,0	630,9	731,3	894,1	945,4	1 217,3	1 395,1	1 614,8	2 033,0	2 485,9
Предельный тоннокилометраж	млн ткм	4 709,3	5 000,8	4 828,2	5 058,9	4 900,0	6 458,9	7 536,8	8 881,1	9 848,7	10 660,0
МВЛ	млн ткм	3 849,4	3 988,4	3 661,1	3 599,0	3 383,3	4 622,8	5 408,2	6 455,5	6 821,1	6 983,1
ВВЛ	млн ткм	859,9	1 012,4	1 167,1	1 459,9	1 516,7	1 836,1	2 128,6	2 425,6	3 027,6	3 676,9
Коммерческая загрузка	%	58,0%	57,7%	55,7%	56,2%	55,9%	63,2%	62,2%	63,8%	64,4%	63,1%
МВЛ	%	56,9%	56,5%	53,5%	54,2%	53,0%	62,0%	60,9%	62,8%	63,1%	60,7%
ВВЛ	%	62,7%	62,3%	62,7%	61,2%	62,3%	66,3%	65,5%	66,6%	67,1%	67,6%
Налет	ч	248 351	271 905	285 915	306 746	286 278	327 054	394 341	460 734	509 058	554 659

Авиакомпания «Россия»

Показатель	Ед. изм.	2011	2012	2013	2014
Перевезено пассажиров	тыс. чел.	3 537,5	4 208,9	4 590,1	5 191,8
МВЛ	тыс. чел.	1 790,8	2 130,2	2 113,5	1 914,7
ВВЛ	тыс. чел.	1 746,7	2 078,7	2 476,6	3 277,1
Пассажирооборот	млн пкм	7 190,9	8 760,9	9 186,3	10 147,4
МВЛ	млн пкм	4 673,4	5 738,4	5 579,4	4 867,2
ВВЛ	млн пкм	2 517,5	3 022,5	3 606,9	5 280,2
Предельный пассажирооборот	млн ккм	9 551,2	11 304,7	12 031,9	13 414,3
МВЛ	млн ккм	5 960,6	7 123,9	7 164,3	6 652,1
ВВЛ	млн ккм	3 590,6	4 180,8	4 867,6	6 762,2
Занятость кресел	%	75,3%	77,5%	76,3%	75,6%
МВЛ	%	78,4%	80,6%	77,9%	73,2%
ВВЛ	%	70,1%	72,3%	74,1%	78,1%
Перевезено грузов и почты	тыс. т	8,8	9,9	10,2	9,6
МВЛ	тыс. т	2,2	2,1	2,2	1,5
ВВЛ	тыс. т	6,6	7,8	8,0	8,1
Тоннокилометраж	млн ткм	666,0	810,3	848,0	934,1
МВЛ	млн ткм	426,3	522,2	508,5	442,2
ВВЛ	млн ткм	239,7	288,1	339,5	491,9
Предельный тоннокилометраж	млн ткм	1 045,8	1 239,0	1 325,3	1 478,8
МВЛ	млн ткм	655,4	786,1	788,1	726,6
ВВЛ	млн ткм	390,4	452,9	537,2	752,2
Коммерческая загрузка	%	63,7%	65,4%	64,0%	63,2%
МВЛ	%	65,1%	66,4%	64,5%	60,9%
ВВЛ	%	61,4%	63,6%	63,2%	65,4%
Налет	ч	94 207	107 698	112 277	124 927

Авиакомпания «Оренбургские авиалинии»

Показатель	Ед. изм.	2011	2012	2013	2014
Перевезено пассажиров	тыс. чел.	2 507,2	3 193,5	3 140,9	3 034,7
МВЛ	тыс. чел.	2 109,1	2 562,5	2 375,5	2 101,6
ВВЛ	тыс. чел.	398,1	631,0	765,4	933,1
Пассажирооборот	млн пкм	7 500,3	10 505,2	10 983,8	8 471,0
МВЛ	млн пкм	6 840,8	8 572,6	8 895,6	6 715,2
ВВЛ	млн пкм	659,5	1 932,6	2 088,2	1 755,8
Предельный пассажирооборот	млн ккм	8 996,1	12 260,7	13 393,9	10 775,1
МВЛ	млн ккм	7 980,7	9 551,2	10 344,3	8 131,9
ВВЛ	млн ккм	1 015,4	2 709,5	3 049,6	2 643,2
Занятость кресел	%	83,4%	85,7%	82,0%	78,6%
МВЛ	%	85,7%	89,8%	86,0%	82,6%
ВВЛ	%	64,9%	71,3%	68,5%	66,4%
Перевезено грузов и почты	тыс. т	1,8	6,1	5,2	2,3
МВЛ	тыс. т	0,1	0,1	0,1	0,2
ВВЛ	тыс. т	1,7	6,0	5,1	2,1
Тоннокилометраж	млн ткм	677,7	975,4	1 012,1	767,5
МВЛ	млн ткм	615,9	771,8	800,8	605,5
ВВЛ	млн ткм	61,8	203,6	211,3	162,0
Предельный тоннокилометраж	млн ткм	872,4	1 278,1	1 445,4	1 086,5
МВЛ	млн ткм	771,8	948,8	1 094,4	823,6
ВВЛ	млн ткм	100,6	329,3	351,0	262,9
Коммерческая загрузка	%	77,7%	76,3%	70,0%	70,6%
МВЛ	%	79,8%	81,3%	73,2%	73,5%
ВВЛ	%	61,4%	61,8%	60,2%	61,6%
Налет	ч	68 652	80 954	81 784	71 872

Авиакомпания «Донавиа»

Показатель	Ед. изм.	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Перевезено пассажиров	тыс. чел.	599,6	588,2	956,8	1 314,4	1 210,3	1 385,9	863,9	985,7	1 353,6	1 736,1
МВЛ	тыс. чел.	180,1	170,2	524,8	758,8	698,6	655,8	328,7	242,0	303,9	398,2
ВВЛ	тыс. чел.	419,5	418,0	432,0	555,6	511,7	730,1	535,2	743,7	1 049,7	1 337,9
Пассажирооборот	млн пкм	912,2	874,5	1 665,0	2 539,7	2 391,8	2 423,0	1 271,1	1 433,7	2 001,1	2 448,0
МВЛ	млн пкм	305,7	287,5	1 044,7	1 608,3	1 625,3	1 354,4	587,4	404,3	472,1	514,6
ВВЛ	млн пкм	606,5	587,0	620,3	931,4	766,5	1 068,6	683,7	1 029,4	1 529,0	1 933,4
Предельный пассажирооборот	млн ккм	1 590,3	1 368,5	2 274,4	3 455,7	3 004,1	3 064,3	1 849,3	2 077,6	3 019,6	3 312,6
МВЛ	млн ккм	492,1	410,9	1 322,1	1 997,4	1 861,3	1 578,0	806,4	590,8	680,5	742,4
ВВЛ	млн ккм	1 098,2	957,6	952,3	1 458,3	1 142,8	1 486,4	1 042,9	1 486,8	2 339,1	2 570,2
Занятость кресел	%	57,4%	63,9%	73,2%	73,5%	79,6%	79,1%	68,7%	69,0%	66,3%	73,9%
МВЛ	%	62,1%	70,0%	79,0%	80,5%	87,3%	85,8%	72,8%	68,4%	69,4%	69,3%
ВВЛ	%	55,2%	61,3%	65,1%	63,9%	67,1%	71,9%	65,6%	69,2%	65,4%	75,2%
Перевезено грузов и почты	тыс. т	2,6	2,3	2,0	2,4	1,8	2,2	1,6	1,5	2,3	2,4
МВЛ	тыс. т	0,5	0,5	0,3	0,4	0,2	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5
ВВЛ	тыс. т	2,1	1,8	1,7	2,0	1,6	1,8	1,2	1,1	1,8	1,9
Тоннокилометраж	млн ткм	87,0	82,9	153,1	232,8	217,8	221,4	116,6	131,0	183,1	223,6
МВЛ	млн ткм	28,5	26,7	94,6	145,3	146,6	122,5	53,4	36,8	43,0	47,0
ВВЛ	млн ткм	58,5	56,2	58,5	87,4	71,2	98,9	63,2	94,2	140,1	176,6
Предельный тоннокилометраж	млн ткм	155,8	137,7	230,4	355,1	302,5	307,8	170,5	197,5	304,1	354,3
МВЛ	млн ткм	50,0	43,1	137,2	210,4	191,1	163,9	74,3	53,3	65,4	74,9
ВВЛ	млн ткм	105,8	94,6	93,2	144,6	111,4	143,9	96,2	144,2	238,7	279,4
Коммерческая загрузка	%	55,8%	60,2%	66,4%	65,6%	72,0%	71,9%	68,4%	66,3%	60,2%	63,1%
МВЛ	%	57,0%	61,9%	68,9%	69,1%	76,7%	74,7%	71,8%	69,2%	65,7%	62,8%
ВВЛ	%	55,3%	59,4%	62,8%	60,4%	63,9%	68,7%	65,7%	65,3%	58,7%	63,2%
Налет	ч	15 153	15 182	21 832	30 357	28 627	29 623	22 720	23 582	30 264	33 748

Авиакомпания «Аврора»

Показатель	Ед. изм.	2011	2012	2013	2014
Перевезено пассажиров	тыс. чел.	1 512,3	1 427,5	1 403,6	1 055,2
МВЛ	тыс. чел.	384,5	321,4	303,9	213,0
ВВЛ	тыс. чел.	1 127,9	1 106,1	1 099,7	842,2
Пассажирооборот	млн пкм	4 830,6	3 384,9	2 875,8	1 753,1
МВЛ	млн пкм	779,3	610,9	551,2	333,4
ВВЛ	млн пкм	4 051,3	2 774,0	2 324,6	1 419,7
Предельный пассажирооборот	млн ккм	6 873,8	5 075,3	4 173,6	2 337,9
МВЛ	млн ккм	1 224,7	1 000,0	948,3	485,6
ВВЛ	млн ккм	5 649,1	4 075,3	3 225,3	1 852,3
Занятость кресел	%	70,3%	66,7%	68,9%	75,0%
МВЛ	%	63,6%	61,1%	58,1%	68,7%
ВВЛ	%	71,7%	68,1%	72,1%	76,6%
Перевезено грузов и почты	тыс. т	18,2	12,4	10,4	6,2
МВЛ	тыс. т	3,1	2,8	1,1	0,5
ВВЛ	тыс. т	15,1	9,6	9,3	5,7
Тоннокилометраж	млн ткм	510,1	339,7	283,0	170,0
МВЛ	млн ткм	75,8	60,3	51,6	30,8
ВВЛ	млн ткм	434,3	279,4	231,4	139,2
Предельный тоннокилометраж	млн ткм	724,7	557,3	465,0	252,9
МВЛ	млн ткм	130,6	108,1	103,6	53,5
ВВЛ	млн ткм	594,1	449,2	361,4	199,4
Коммерческая загрузка	%	70,4%	61,0%	60,9%	67,2%
МВЛ	%	58,0%	55,8%	49,8%	57,6%
ВВЛ	%	73,1%	62,2%	64,0%	69,8%
Налет	ч	57 014	47 631	42 875	28 695

Примечание: Консолидированные данные по авиакомпаниям «Владивосток Авиа» и «Сахалинские авиатрассы».

8.8 СЛОВАРЬ ТЕРМИНОВ И СОКРАЩЕНИЙ

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

Альянс SkyTeam (SkyTeam Alliance) — международный альянс авиаперевозчиков, создан 22 июня 2000 года.

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

ВВЛ — внутренние воздушные линии.

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

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

ГСМ — горюче-смазочные материалы.

Класс обслуживания — набор услуг и уровень комфорта, предоставляемые пассажирам в соответствии с договором воздушной перевозки.

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

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

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

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

Маркетинговый партнер — сторона и/или перевозчик, имеющая право применять свой код на рейсе партнера-оператора и указывать его в графе «Перевозчик» полетных купонов авиабилетов, оформленных на код-шеринговый рейс, но не осуществляющая технического, наземного обслуживания и операционного контроля воздушного судна, на котором выполняется код-шеринговый рейс.

МВЛ — международные воздушные линии.

ОАО «Аэрофлот» — открытое акционерное общество «Аэрофлот — российские авиалинии», созданное постановлениями Правительства Российской Федерации № 267 от 01.04.1993 и № 314 от 12.04.1994, осуществляющее воздушные перевозки пассажиров, багажа, почты и груза, а также предоставляющее услуги на основе свидетельства эксплуатанта и соответствующих лицензий.

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

Рыночная капитализация — суммарная рыночная стоимость акций компании.

ТКП — Транспортная клиринговая палата.

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

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

8.9 ПЕРЕЧЕНЬ ОФИСОВ И ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВ

Электронный билет (e-ticket) — метод документирования продажи и контроля перевозки без оформления на специальном бланке строгой отчетности. Вся информация, относящаяся к перевозке пассажира (маршрут, тариф, класс обслуживания, уплаченная сумма, сборы и т. д.), содержится в файле электронного билета, расположенном в базе данных ответственного перевозчика. Электронный билет не имеет непосредственной связи с интернет-продажами перевозок, хотя через Интернет продавать электронные билеты проще, чем обычные.

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

IATA (International Air Transportation Association) — Международная ассоциация воздушного транспорта, создана в 1945 году для развития сотрудничества между авиакомпаниями в целях обеспечения безопасности, надежности и экономичности полетов в интересах потребителей. 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.

Офисы и кассы продаж в Москве

Адрес	Телефон	E-mail	Часы работы офиса
Ул. Арбат, д. 10	+7 (495) 223-55-55	arb@aeroflot.ru	Пн–Сб: 9:00–20:30 Вс: 9:00–16:30
Енисейская ул., д. 19	+7 (495) 223-55-55 +7 (499) 186-20-92	ens@aeroflot.ru group@aeroflot.ru	Пн–Сб: 9:00–20:30 Вс: 9:00–16:30
Коровий Вал, д. 7, стр. 1	+7 (495) 223-55-55	krv@aeroflot.ru	Пн–Сб: 9:00–20:30 Вс: 9:00–16:30
Ул. Кузнецкий Мост, д. 3	+7 (495) 223-55-55	kzm@aeroflot.ru	Пн–Сб: 9:00–20:30 Вс: 9:00–16:30
Ул. Петровка, д. 20/1	+7 (495) 223-55-55	ptr@aeroflot.ru	Пн–Сб: 9:00–20:30 Вс: 9:00–16:30
Ул. 1-я Тверская-Ямская, д.32	+7 (495) 223-55-55	tvr@aeroflot.ru	Пн–Сб: 9:00–20:30 Вс: 9:00–16:30
Фрунзенская наб., д. 4	+7 (495) 223-55-55	fru@aeroflot.ru	Пн–Сб: 9:00–20:30 Вс: 9:00–16:30
Аэропорт Шереметьево, терминал D*	+7 (495) 223-55-55	–	Круглосуточно (2 перерыва по 15 мин: 8:45–9:00; 19:45–20:00)
Аэропорт Шереметьево, терминал E	+7 (495) 223-55-55	–	Круглосуточно (2 перерыва по 15 мин: 8:45–9:00; 19:45–20:00)
Аэропорт Шереметьево, терминал F	+7 (495) 223-55-55	–	Круглосуточно (2 перерыва по 15 мин: 8:45–9:00; 19:45–20:00)

* Кассы Аэрофлота расположены в левом крыле терминала D, на 3-м этаже в зоне вылета внутренних рейсов — напротив стоек регистрации 21–28

Представительства на территории Российской Федерации

Город	Код	Телефон	Факс	Адрес
Абакан	3902	296-500	–	ул. Дружбы Народов, д. 59а,
Анапа	86133	322-55	315-66	ул. Крымская, д. 170
Архангельск	8182	494-058	494-059	Набережная Северной Двины, д. 30, офис 303
Астрахань	8512	511-112	511-111	пр-т Губернатора А. Гужвина, д. 3
Барнаул	3852	369-902	369-902	ул. Димитрова, д. 85а
Благовещенск	4162	318-771	318-771	ул. Ленина, д.1, офис 233
Волгоград	8442	385-479	388-555	пр-т Ленина, д. 15
Геленджик	–	+7(918) 055-69-55	–	В связи с отсутствием представительства Аэрофлота в Геленджике, рейсы из Геленджика обслуживают сотрудники представительства г. Анапы.
Екатеринбург	343	356-5570	356-5571	ул. Белинского, д. 41
Ессентуки	87934	213-93	213-93	ул. Пятигорская, д. 124а
Иркутск	3952	255-780	211-326	ул. Степана Разина, д. 27, офис107
Казань	843	200-95-85	200-95-85	ул. Бултерова д. 35/15
Кемерово	3842	349-409	349-451	ул. Коломейцева, д. 1
Краснодар	861	225-04-14	225-04-14	ул. Красная, д. 167
Красноярск	391	274-37-20	274-37-23	ул. Карла Маркса, д. 73а

Город	Код	Телефон	Факс	Адрес
Магнитогорск	3519	395-490	-	ул.Советская, д. 162
Минеральные Воды	87922	6-6612	6-6612	аэропорт Минеральные Воды
Мурманск	8152	289-551	289-889	ул. Книповича, д. 17, гостиница «Полярные Зори», каб. 222
Находка	4236	656-233	656-944	ул. Ленинская, д. 11
Нижневартовск	3466	245-555	245-555	ул. Омская, д. 11, (Сити Центр)
Нижний Новгород	831	434-4188	434-4188	пл. Горького, д. 6
Новокузнецк	3843	538-347	-	пр. Metallurgov, д. 51
Новосибирск	383	217-69-49	217-96-93	Красный пр-т, д. 28
Новый Уренгой	3494	+7 (964) 205-23-30	936-242	аэропорт Новый Уренгой
Омск	3812	955-412	955-412	ул. Гагарина, д.14, офис 4.2
Оренбург	3532	660-555	-	ул. Туркестанская, д. 9
Пермь	342	290-1303	290-1302	ул. Ленина, д. 10
Петропавловск-Камчатский	4152	424-244	424-244	ул. Тушканова, д. 37
Ростов-на-Дону	863	218-66-18	286-95-42	пр. Шолохова, д. 24
Самара	846	276-02-77	276-02-80	ул. Ленинская, д. 141
Симферополь		810-38-0652-595-606	810-38-0652-595-606	пл. Аэропорта, д. 6
Сочи	8622	644-511	644-511	ул. Роз, д. 61а
Сургут	3462	234-243	-	ул. Ленина, д. 41, ТЦ «Мир»
Томск	3822	901-129	901-129	пр. Кирова, д. 51а, стр.15
Тюмень	3452	383-871	383-871	ул. Малыгина, д. 84, стр. 1
Улан-Удэ	3012	210-347	210-347	ул. Коммунистическая д. 47а, гостиница «Бурятия», офис 7
Уфа	347	216-42-97	-	ул. Чернышевского, д. 71/1
Хабаровск	4212	327-592	306-337	ул. Пушкина, д. 50
Челябинск	351	237-04-96	237-09-17	ул. Свободы, д. 90
Чита	3022	321-808	321-808	ул. Чкалова, д.130/3
Южно-Сахалинск	4242	784-555	788-555	пр. Мира, д. 172
Якутск	4112	402-606	402-607	ул. Ойунского, д. 8

Филиалы на территории Российской Федерации

Город	Код	Телефон	Факс	Адрес
Владивосток	423	262-10-05	262-10-05	ул. Светланская, д. 143
Калининград	4012	954-805	954-805	пл. Победы, д. 4
Санкт-Петербург	812	438-55-81	438-55-29	ул. Рубинштейна, д. 1/43 (закрыт на реконструкцию); Невский пр., д. 61

Представительства за рубежом

Страна / Город	Код	Телефон	Факс	Адрес
Австрия				
Вена	43-1	512-15-01	512-15-01-78	Opernring 1/R/417-419, 1010 Vienna
Азербайджан				
Баку	99412	498-11-67	498-11-66	ул. Хагани, д. 123
Армения				
Ереван	37410	532-131	522-435	ул. Амиряна, д. 12
Белоруссия				
Минск	375-17	328-69-79	328-68-95	ул. Я. Купалы, д. 25, офис 101
Бельгия				
Брюссель	3202	513-60-66	512-29-61	Bosstraat 13, 1930 Zaventem

Страна / Город	Код	Телефон	Факс	Адрес
Болгария				
София	3592	962-55-66	962-10-01	Office 2B, 1407 Zlaten Rog street
Великобритания				
Лондон	44 (0)	207-355-22-33	208-976-52-41	Room 6112, North East Pod, Heathrow Airport, Terminal 4, Hounslow TW6 3FB
Венгрия				
Будапешт	361	318-59-55	317-17-34	Jozsef Attila Utca 18, 1050
Вьетнам				
Ханой	84-4	377-187-42	377-187-18	Office 209-210, building D1, Van Phuc Diplomatic Compound, 298 Rim Ma street, Ba Dinh district
Хошимин	84-8	354-725-88	-	Hai Au Building, 39B Truong Son Street, Ward 4, Tan Binh district
Германия				
Берлин	49 (0)	306-091-53-72	306-091-53-71	Justus-von-Liebig-Strasse 7
Гамбург	49 (40)	507-527-46	502-837	Flughafen Hamburg Terminal 1, Flughafenstrasse 1-3, 22335
Ганновер	49 (0)	511-977-20-65	511-977-20-64	Flughafen Hannover Terminal B, Flughafenstrasse 6, 30855 Langenhagen
Дюссельдорф	49-211	421-65-56	528-76-99	Flughafen Dusseldorf, TS 1.642-643 Terminal-Ring 1, 40474
Мюнхен	49-89	975-910-93	975-910-90	Flughafen Muenchen terminal 1 C, Raum C4365 85356
Франкфурт	49-69	273-006-11	273-006-19	Hansaallee 154, Haus «Hamburg», 60320 Frankfurt am Main
Ханн (региональное представительство по грузовым перевозкам в Европе)	49-6543	508-600	508-606	55483 Hahn Airport, Building 860
Штутгарт	49-711	948-49-14	948-49-13	Raum 3301, Ebene 3, Terminal 3, Flughafen Stuttgart, 70629
Греция				
Афины	30-210	353-06-11	353-21-48	Athens international airport "Eleftherios Venizelos", Ving H. P.O. box 80084, T.K. 19019 Attiki
Дания				
Копенгаген	45	323-147-00	325-114-62	Denmark Koebenhavns Lufthavn, Terminal 2, 2 Sal 2770 Kastrup
Египет				
Каир	202	273-698-57	273-501-11	27, Ahmed Heshmat street, Zamalek
Индия				
Дели	91-11	233-104-26	237-232-45	Room 510, Ansal Bhawan, 16, Kasturba Gandhi Marg, New Delhi 110001
Израиль				
Тель-Авив	972-3	7951-578	975-72-43	23 Ben Yehuda street
Иран				
Тегеран	98-21	888-074-94	889-10-889	62 Sadr Street, Vali Asr Ave.
Испания				
Барселона	34-93	430-58-80	419-95-51	Oficina 431, Aeropuerto de Barcelona, Terminal 1, Dique Norte, planta 0
Мадрид	34-91	431-41-07	431-80-98	Oficina 42739, Aeropuerto Barajas, Terminal 1, 28042
Малага	34-95	297-45-34	297-45-33	Aeropuerto de Malaga, Avenida Comandante Garcia Morato, 29004
Италия				
Болонья	39 051	647-22-95	647-22-07	Bologna Guglielmo Marconi Airport, Via del Trionvirato, 84, 40132
Венеция	39-041	269-84-84	269-84-47	Aeropuerto de Venecia Marco Polo, Luigi Broglio street 8, 30030
Милан	3902	585-810-14	585-810-15	Aeroporto Interc. Malpensa, Terminal 1, 21010
Рим	3906	454-259-64	439-570-7	Via Leonida Bissolati, 76, 00187
Казахстан				
Алма-Ата	727	291-54-16	291-54-16	ул. Бегалина, д. 42

Страна / Город	Код	Телефон	Факс	Адрес
Караганда	7212	305-353 305-387	-	пр. Бухар Жырау, д. 68
Кипр				
Ларнака	357	2400-8455	2400-8458	P.O. 43062, P.C. 6650 New International Airport Larnaca
Киргизия				
Бишкек	996-312	620-071	620-075	Бульвар Эркиндик, д.64/1
Китай				
Гонконг	852	253-726-11	253-726-14	Jubilee Centre, Room 1005, 18 Fenwick Street, Wanchai
Гуанчжоу	020	360-504-10	360-664-82	Guangzhou Baiyun International Airport, Hotel Pullman Guangzhou Baiyun Airport, room W202, 510470
Пекин	86-10	650-024-12	650-125-63	N2 Chao Yang Men Bei da Jie, 100027
Шанхай	86-21	683-555-10	627-980-35	Suite 664, Shanghai Centre, 1376 Nan Jing Xi Road, 200040
Куба				
Гавана	537	204-32-00	204-55-93	Barcelo Habana Ciudad, 5ta Avenida, Entre 76 y 80, Barrio de Miramar, Oficina 208
Латвия				
Рига	371-6	778-07-70	778-07-71	57A Dzirnava street, LV-1010
Ливан				
Бейрут	9611	739-597	739-596	Office 1002B, Gefinor Center, Block "B", Clemeanceau Street, Ras-Beirut/3234
Монголия				
Улан-Батор	976-11	319-286	323-321	15 Seoul Street, 210644
Мальдивы				
Мале	960	333-00-82	333-00-79	Boduthakurufaanu Magu, Aagadhage Building, 20026
Молдавия				
Кишинев		+373 69516780		Аэропорт Кишинев
Нидерланды				
Амстердам	31-20	625-40-49	625-91-61	1118BG Schiphol, Schiphol Boulevard 159
Норвегия				
Осло	47	648-104-10	648-184-12	Oslo Airport, Edvard Griegs veg 1, 2060 Gardermoen
Объединенные Арабские Эмираты				
Дубай	971-4	222-22-45	222-77-71	PO box 1020, Al Maktoum Street, Al Mazroei Building, Office 101, Deira
Польша				
Варшава	48-22	628-17-10	628-25-57	Aleje Jerozolimskie 65/79, 00-697
Республика Корея				
Сеул	82-2	569-32-71	569-32-76	Room 207, «Shin-a» Building 50, 11gil, Seosomun-ro, Jung-gu
Румыния				
Бухарест	4-021	315-03-14	312-51-52	2-4, Gheorghe Manu Street, 010445 District 1
Сербия				
Белград	381-11	328-60-71	328-60-83	30 Kneza Mihajlova, 11000
США				
Вашингтон	202	499-59-29	1-866-535 5915	1101 17th St NW, Washington, DC 20036
Лос-Анджелес	323	272-48-61	413-21-59	9100 Wilshire Blvd, 175, Beverly Hills, CA 90212
Майами	305	869-19-46	869-19-43	6450 NW 25th St, Miami, FL 33122
Нью-Йорк	212	944-52-00	944-23-00	358 5th Ave, 1103 New York, NY 10001
Таиланд				
Бангкок	662	134-2178	134-2179	Suvarnabhimi Airport, Concourse G, Room G2-085, 999 Moo 1 Nong Prue, BangPhli Samut Prakan, 10540
Турция				
Анталья	902-42	330-31-06	330-34-77	Antalya International Airport, Terminal-2, Z-196

Страна / Город	Код	Телефон	Факс	Адрес
Стамбул	90-212	296-67-25	296-67-37	Harbiye Mah., Cumhuriyet Cad N48 B. Sisli
Узбекистан				
Ташкент	998-71	120-05-55	120-05-57	100029, ул. Бобура, д. 73.
Украина				
Днепропетровск	38-056	239-57-74	239-57-85	49042, Аэропорт гражданской авиации
Киев	38-044	369-55-55	245-48-81	ул. Саксаганского, д.112-а
Одесса	38-0482	39-33-03	39-33-04	Международный аэропорт, Одесса
Харьков	38-057	766-36-17	-	Аэропорт, ул. Ромашкина, д. 1
Финляндия				
Хельсинки	358-9	753-0273	753-0273	Terminaali 2, Helsinki -Vantaan, Lentoasemantie, 01530
Франция				
Ницца	33-4	932-14-482	932-14-544	Aeroport Nice Cote d'Azur, Rue Costes et Bellonte, Terminal 2 06281, Cedex 3
Париж	33 (0)	148-16-90-87	149-47-05-16	Le Dome - Batiment 4-4, rue de la Haye - 95731 Roissy CDG Cedex
Хорватия				
Загреб	385-1	487-20-55	487-20-51	4 Hebranga Andrije, Stan 2, 10000
Чехия				
Прага	420	227-020-020	227-020-111	Truhlarska 1109/5, 110 00 Praha 1 -Nove Mesto
Черногория				
Тиват	382	326-833-83	326-833-83	аэропорт Тиват
Швейцария				
Женева	41-22	798-24-30	738-83-12	15 Route de l'Aeroport-CP-7, CH-1215 Geneve 15, Suisse
Цюрих	41-43	816-40-48	816-40-88	Terminal 2 CH-8060 Zurich Flughafen
Швеция				
Стокгольм	46-8	593-618-00	593-618-00	Box 19, 19045, Stockholm Arlanda Airport
Япония				
Токио	81-3	553-287-81	553-288-21	Toranomon Kotohira Tower 16F, 1-2-8 Toranomon, Minato-ku, 105-0001

8.10 КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Полное наименование — Открытое акционерное общество «Аэрофлот — российские авиалинии»

Сокращенное наименование — ОАО «Аэрофлот»

Свидетельство о внесении в ЕГРЮЛ — выдано Управлением МНС России по г. Москве 02.08.2002 № 1027700092661.

Идентификационный номер налогоплательщика — 7712040126

Место нахождения — Российская Федерация, г. Москва, ул. Арбат, д. 10

Почтовый адрес: 119002, г. Москва, ул. Арбат, д. 10

АКЦИОНЕРАМ И ИНВЕСТОРАМ

Для акционеров

Тел./факс: +7 (495) 258-06-84

E-mail: emitent@aeroflot.ru

Для инвесторов

Тел./факс: +7 (495) 258-06-86, (499) 500-69-63/факс

E-mail: ir@aeroflot.ru

ПРЕСС-СЛУЖБА

Тел.: +7 (499) 500-73-87, (495) 752-90-71

Факс: +7 (495) 753-86-39

E-mail: presscentr@aeroflot.ru

РЕГИСТРАТОР

ЗАО «Компьютершер Регистратор»

Номер лицензии: 10-000-1-00252

Место нахождения: г. Москва, ул. Ивана Франко, д. 8, бизнес-

центр Kutuzoff Tower

Тел. +7 (495) 926-81-60

Факс: +7 (495) 926-81-78

E-mail: info@nrcreg.ru

Шереметьевский филиал регистратора:

Место нахождения: Московская обл., г. Химки, аэропорт Шереметьево, терминал В, корпус 6, департамент подготовки авиацион-

ного персонала (ДПАП) ОАО «Аэрофлот»

Телефон: +7 (495) 578-3680

Факс: +7 (495) 578-3680

Время работы операционного зала:

понедельник–четверг: с 9:30 до 16:00, перерыв с 13:00 до 13:30;

пятница: с 9:30 до 14:30, без перерыва

ПРОГРАММА «АЭРОФЛОТ БОНУС»

Телефон: +7(495) 223-55-55

8-800-444-55-55 — для регионов России

Факс: +7 (495) 725-43-56

Время работы: круглосуточно.

www.aeroflotbonus.ru

E-mail: bonus@aeroflot.ru

КОНТАКТНЫЙ ЦЕНТР

Бронирование авиабилетов и предоставление справочной

информации осуществляются по тел.: +7 (495) 223-55-55,

8-800-444-55-55

Вопросы по авиабилетам, оплаченным через Интернет, можно

направить на E-mail: callcenter@aeroflot.ru

ЗАЯВЛЕНИЕ О БУДУЩЕМ РАЗВИТИИ

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

