ОАО «Аэрофлот»

Программа биржевых облигаций

Биржевые облигации процентные документарные на предъявителя неконвертируемые с обязательным централизованным хранением, размещаемые путем открытой подписки, с возможностью досрочного погашения по требованию владельцев и по усмотрению Эмитента

серии БО-01 в количестве 6 000 000 (Шесть миллионов) штук, номинальной стоимостью 1 000 (Одна тысяча) рублей каждая общей номинальной стоимостью 6 000 000 000 (Шесть миллиардов) рублей со сроком погашения в 1092-й (Одна тысяча девяносто второй) день с даты начала размещения Биржевых облигаций серии БО-01, с присвоенным ЗАО «ФБ ММВБ» идентификационным номером 4B02–01-00010-A от 26.03.10 г. Процентная ставка по первому купону устанавливается на конкурсе по определению процентной ставки по первому купону в процентах годовых в дату начала размещения Биржевых облигаций на торгах, проводимых Закрытым акционерным обществом «Фондовая Биржа «ММВБ» или уполномоченным органом Эмитента не позднее чем за один день до даты начала размещения Биржевых облигаций при размещении путем сбора адресных заявок со стороны покупателей на приобретение Биржевых облигаций по фиксированной цене и ставке купона на первый купонный период (book building). Ставка первого купона фиксируется на срок до первой оферты или на весь срок обращения в зависимости от принятия решения о проведении выкупа Биржевых облигаций.

серии БО-02 в количестве 6 000 000 (Шесть миллионов) штук, номинальной стоимостью 1 000 (Одна тысяча) рублей каждая общей номинальной стоимостью 6 000 000 000 (Шесть миллиардов) рублей со сроком погашения в 1092-й (Одна тысяча девяносто второй) день с даты начала размещения Биржевых облигаций серии БО-02, с присвоенным ЗАО «ФБ ММВБ» идентификационным номером 4B02–02-00010-A от 26.03.10 г. Процентная ставка по первому купону устанавливается на конкурсе по определению процентной ставки по первому купону в процентах годовых в дату начала размещения Биржевых облигаций на торгах, проводимых Закрытым акционерным обществом «Фондовая Биржа «ММВБ» или уполномоченным органом Эмитента не позднее чем за один день до даты начала размещения Биржевых облигаций при размещении путем сбора адресных заявок со стороны покупателей на приобретение Биржевых облигаций по фиксированной цене и ставке купона на первый купонный период (book building). Ставка первого купона фиксируется на срок до первой оферты или на весь срок обращения в зависимости от принятия решения о проведении выкупа Биржевых облигаций.

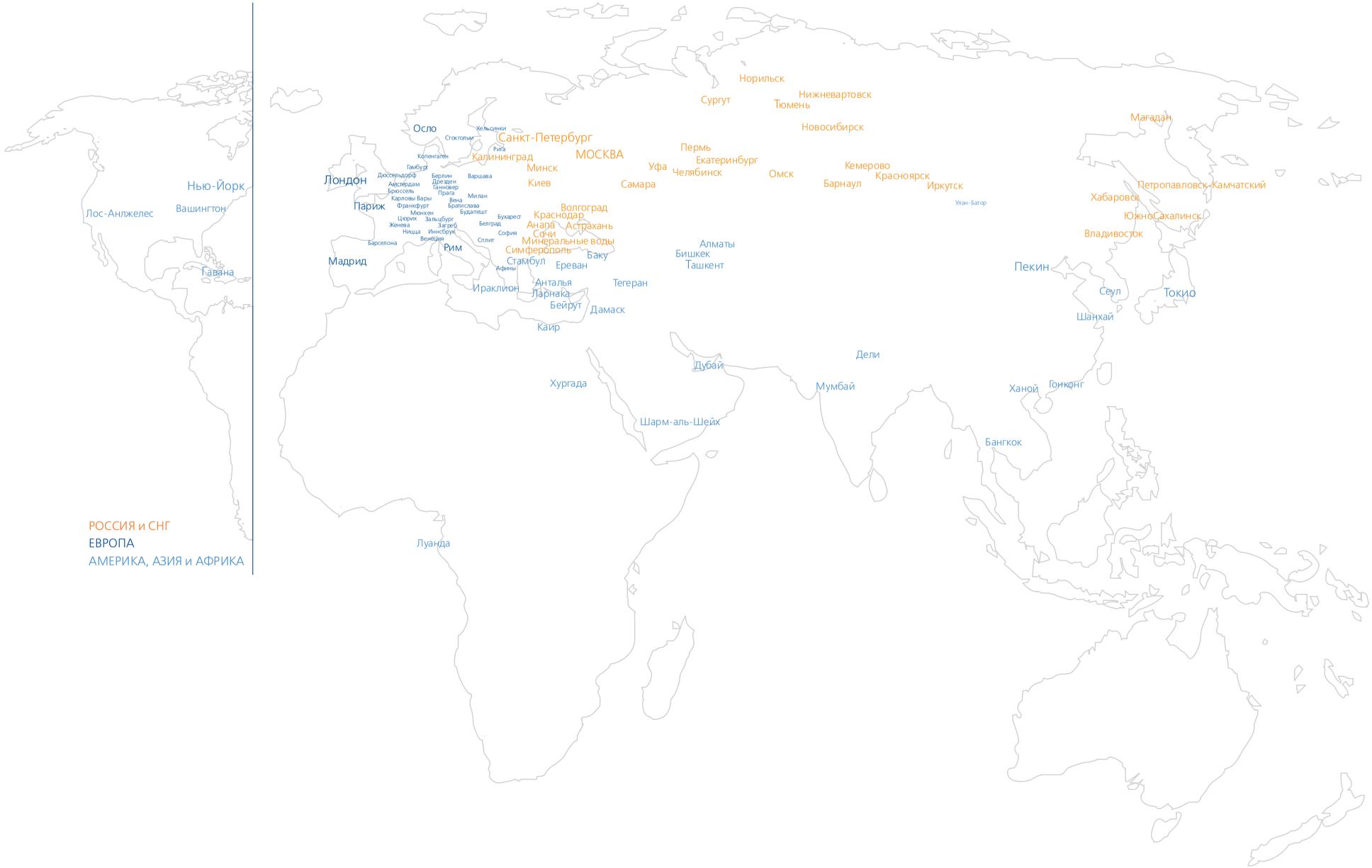
Ц Е Н А Р А З М Е Щ Е Н И Я
100 (сто) процентов от номинала

ОРГАНИЗАТОР

ЗАО ИК "Тройка Диалог"

Информационный меморандум

Карта маршрутов ОАО «Аэрофлот»



Ограничение ответственности

ИНФОРМАЦИЯ, ПРЕДСТАВЛЕННАЯ В МЕМОРАНДУМЕ, КРАТКО ОПИСЫВАЕТ ОСНОВНЫЕ УСЛОВИЯ И СТРУКТУРУ ВЫПУСКОВ БИРЖЕВЫХ ОБЛИГАЦИЙ («ОСНОВНЫЕ УСЛОВИЯ ВЫПУСКОВ»).

УСЛОВИЯ ПОЛНОСТЬЮ СОДЕРЖАТСЯ В ПРОСПЕКТЕ ЦЕННЫХ БУМАГ, КОТОРЫЕ БЫЛИ ДОПУЩЕНЫ К ТОРГАМ ЗАО «ФОНДОВАЯ БИРЖА ММВБ». ПРИ ПРИНЯТИИ РЕШЕНИЯ ОБ ИНВЕСТИРОВАНИИ В БИРЖЕВЫЕ ОБЛИГАЦИИ ИНВЕСТОРЫ ДОЛЖНЫ САМОСТОЯТЕЛЬНО ОЗНАКОМИТЬСЯ С ПРОСПЕКТОМ ЦЕННЫХ БУМАГ. ИНФОРМАЦИЯ, ИСПОЛЬЗУЕМАЯ В МЕМОРАНДУМЕ, ПРЕДОСТАВЛЕНА ОАО «АЭРОФЛОТ - РОССИЙСКИЕ АВИАЛИНИИ» (ДАЛЕЕ – ТАКЖЕ ОАО «АЭРОФЛОТ», «КОМПАНИЯ»). ОРГАНИЗАТОР ИЛИ ЕГО ПРЕДСТАВИТЕЛИ ИЛИ ЛИЦА, АФФИЛИРОВАННЫЕ С НИМ И/ИЛИ КОМПАНИЕЙ, ПРЕДОСТАВИВШЕЙ ИНФОРМАЦИЮ, НЕ ПРОВОДИЛИ ПРОВЕРКУ ТОЧНОСТИ И ПОЛНОТЫ ИНФОРМАЦИИ, СОДЕРЖАЩЕЙСЯ В МЕМОРАНДУМЕ.

ОРГАНИЗАТОР НЕ НЕСЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПОЛНОТУ И/ИЛИ ТОЧНОСТЬ ИНФОРМАЦИИ, ПРЕДОСТАВЛЕННОЙ КОМПАНИЕЙ. ДАНЫЙ МАТЕРИАЛ И СОДЕРЖАЩИЕСЯ В НЕМ СВЕДЕНИЯ НОСЯТ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ИНФОРМАТИВНЫЙ ХАРАКТЕР И НЕ МОГУТ РАССМАТРИВАТЬСЯ В КАЧЕСТВЕ ОФЕРТЫ.

МЕМОРАНДУМ ВКЛЮЧАЕТ В СЕБЯ ЗАЯВЛЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ БУДУЩЕГО. ЭТИ ЗАЯВЛЕНИЯ ОСНОВАНЫ НА ОЦЕНКЕ РУКОВОДСТВОМ КОМПАНИИ СТРАТЕГИЧЕСКОГО И ФИНАНСОВОГО ПОЛОЖЕНИЯ, БУДУЩИХ РЫНОЧНЫХ УСЛОВИЙ И ТЕНДЕНЦИЙ И ПОДВЕРЖЕНЫ ВОЗДЕЙСТВИЮ РИСКОВ И НЕПРЕДСКАЗУЕМОГО РАЗВИТИЯ СИТУАЦИИ. РЕАЛЬНАЯ СИТУАЦИЯ МОЖЕТ ЗНАЧИТЕЛЬНО ОТЛИЧАТЬСЯ ОТ ПРИВЕДЕННЫХ ДАННЫХ В РЕЗУЛЬТАТЕ НЕПРЕДВИДЕННЫХ СОБЫТИЙ, ВЫЗВАННЫХ КОНКУРЕНЦИЕЙ, ГОСУДАРСТВЕННЫМ РЕГУЛИРОВАНИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ, ОБЩЕЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТЬЮ В РАМКАХ МИРОВОГО ФИНАНСОВОГО КРИЗИСА И ИНЫМИ ФАКТОРАМИ КАК В РОССИИ, ТАК И В ИНЫХ СТРАНАХ В КОТОРЫХ КОМПАНИЯ ОСУЩЕСТВЛЯЕТ СВОЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ. В СВЯЗИ С ЭТИМИ РИСКАМИ И НЕПРЕДВИДЕННЫМ РАЗВИТИЕМ СИТУАЦИИ НЕТ ГАРАНТИИ ТОГО, ЧТО КОНКУРЕНЦИЯ, ТЕКУЩИЕ ИЛИ БУДУЩИЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ПОЛИТИЧЕСКОЙ, ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИЛИ СОЦИАЛЬНОЙ СФЕРЕ, А ТАКЖЕ СУЩЕСТВУЮЩЕЕ ИЛИ БУДУЩЕЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ НЕ ОКАЖУТ СУЩЕСТВЕННОГО НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ КОМПАНИИ.

НЕКОТОРЫЕ ФАКТОРЫ, КОТОРЫЕ МОГУТ ПРИВЕСТИ К РЕЗУЛЬТАТАМ, СУЩЕСТВЕННО ОТЛИЧАЮЩИМСЯ ОТ ЗАЯВЛЕНИЙ О ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ, ВКЛЮЧАЮТ В СЕБЯ ФАКТОРЫ РИСКА, ПРИВЕДЕННЫЕ В НАСТОЯЩЕМ ИНФОРМАЦИОННОМ МЕМОРАНДУМЕ. ОАО «АЭРОФЛОТ» НЕ НЕСЕТ КАКИХ-ЛИБО ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО ОБНОВЛЕНИЮ ДАННЫХ В ОТНОШЕНИИ УКАЗАННЫХ ВЫШЕ ФАКТОРОВ РИСКА ИЛИ ПО ПУБЛИКАЦИИ ИНФОРМАЦИИ О ПЕРЕСМОТРЕ ЗАЯВЛЕНИЙ О ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ, А ТАКЖЕ НЕ НЕСЕТ КАКИХ-ЛИБО ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО ВНЕСЕНИЮ КОРРЕКТИРОВОК, ОТРАЖАЮЩИХ БУДУЩИЕ СОБЫТИЯ.

НАСТОЯЩИЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ МЕМОРАНДУМ НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ПРЕДЛОЖЕНИЕМ О ПРОДАЖЕ ИЛИ ПРИГЛАШЕНИЕМ К ПОДАЧЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ О ПОКУПКЕ БИРЖЕВЫХ ОБЛИГАЦИЙ. ИНФОРМАЦИЯ, СОДЕРЖАЩАЯСЯ В ИНФОРМАЦИОННОМ МЕМОРАНДУМЕ, НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ИСЧЕРПЫВАЮЩЕЙ. ЛЮБОЕ ЛИЦО, РАССМАТРИВАЮЩЕЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРИОБРЕТЕНИЯ БИРЖЕВЫХ ОБЛИГАЦИЙ, ДОЛЖНО ПРОВЕСТИ СВОЙ СОБСТВЕННЫЙ АНАЛИЗ ФИНАНСОВОГО ПОЛОЖЕНИЯ ОАО «АЭРОФЛОТ» И ОСНОВНЫХ УСЛОВИЙ НА ОСНОВЕ ИНФОРМАЦИИ, СОДЕРЖАЩЕЙСЯ В ПРОСПЕКТЕ ЦЕННЫХ БУМАГ, ПУБЛИКУЕМОМ НА САЙТЕ WWW.AEROFLOT.RU.

ОРГАНИЗАТОР НЕ БЕРЕТ НА СЕБЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО АНАЛИЗУ ФИНАНСОВОЙ И/ИЛИ ДРУГОЙ ИНФОРМАЦИИ ОБ ОАО «АЭРОФЛОТ» И ПРЕДОСТАВЛЕНИЮ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИИ.

СОТРУДНИКИ ОРГАНИЗАТОРА НЕ УПОЛНОМОЧЕНЫ ПРЕДОСТАВЛЯТЬ ИНФОРМАЦИЮ, ОТНОСЯЩУЮСЯ К ОАО «АЭРОФЛОТ» И/ИЛИ БИРЖЕВЫМ ОБЛИГАЦИЯМ И НЕ СОДЕРЖАЩУЮСЯ В МЕМОРАНДУМЕ.

ДАТА, УКАЗАННАЯ НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ МЕМОРАНДУМА, НЕ ОЗНАЧАЕТ, ЧТО ИНФОРМАЦИЯ, СОДЕРЖАЩАЯСЯ В МЕМОРАНДУМЕ, ЯВЛЯЕТСЯ ПОЛНОЙ И/ИЛИ ТОЧНОЙ НА ЭТУ ДАТУ. ОРГАНИЗАТОР И КОМПАНИЯ НЕ БЕРУТ НА СЕБЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО ОБНОВЛЯТЬ ИНФОРМАЦИЮ, СОДЕРЖАЩУЮСЯ В МЕМОРАНДУМЕ.

Содержание

Ограничение ответственности 1

Краткое описание эмитента 5

Стратегия развития 7

Структура группы и акционеры 9

Краткое описание программы биржевых облигаций 10

Конкурентная среда 13

Государственное регулирование отрасли 13

Международное регулирование отрасли 19

Мировой рынок авиаперевозок 22

Российский рынок авиаперевозок 27

Крупнейшие игроки 30

Основные тенденции развития 33

Конкурентные преимущества Компании 34

Менеджмент и сотрудники 39

Органы управления 39

Корпоративное управление 42

Персонал 43

Операционная деятельность 46

Пассажирские перевозки 46

Маршрутная сеть 48

Грузовые перевозки 50

Система продаж 51

Маркетинг 52

Качество сервиса 52

Парк воздушных судов 53

Закупки топлива 55

Терминал D (Шереметьево-3) 56

Безопасность 58

Страхование 60

Охрана окружающей среды 61

Благотворительность 63

Капитальные вложения 64

Информация о финансовом состоянии 65

Финансовые результаты 65

Балансовые показатели Группы 69

Результаты деятельности Группы за 9 мес. 2009 г. 73

Долговая нагрузка Группы по состоянию на 01.03.10 г. 75

Факторы риска 76

Страновые и региональные риски 76

Отраслевые риски 79

Риски Группы 82

Система управления рисками ... 85

Описание условий выпусков биржевых облигаций ... 87

Общие сведения ... 87

Учет прав на Облигации ... 87

Размещение Облигаций ... 87

Платежи по Облигациям ... 93

Оферта ... 95

Досрочное погашение ... 97

Некоторые вопросы налогообложения ... 106

Порядок налогообложения физических лиц ... 106

Порядок налогообложения юридических лиц ... 108

Приложения: Консолидированная отчетность ОАО «Аэрофлот» по МСФО за 2008 г. и 9 мес. 2009 г. ... 111

Краткое описание эмитента

Эмитентом биржевых облигаций серий БО-01 и БО-02 выступает открытое акционерное общество «Аэрофлот – российские авиалинии» (далее также Компания, ОАО «Аэрофлот»), контролируемое государством: Российская Федерация в лице Федерального агентства по управлению федеральным имуществом владеет 51,175% акций Компании. ОАО «Аэрофлот» является головной компанией Группы компаний, включающей как авиакомпании, так и организации, осуществляющие смежные виды деятельности (далее также Аэрофлот, Группа).

Группа является лидером российского рынка пассажирских авиаперевозок. В 2009 г., по данным Транспортно-клиринговой палаты, Группа консолидировала 29,9% рынка международных[1] и 19,2%[2] внутренних пассажирских авиаперевозок. Являясь безусловным лидером на российском рынке регулярных международных перевозок, по данным за 2009 г. Группа контролировала 46,4% данного рынка[3]. В 2009 г. Группа перевезла 11,1 млн. человек, ее совокупный пассажирооборот превысил 29,9 млрд. пкм.

В зимний период 2009/2010 г. Компания выполняет полеты в 97 пунктов 46 стран мира, со средней частотой 8 рейсов в неделю на маршрут[4]. С учетом код-шеринговых соглашений пассажирам предлагалось 165 маршрутов со средней частотой 9 рейсов в неделю на маршрут. Ввод Компанией в эксплуатацию в ноябре 2009 г. нового терминала Шереметьево-3 (далее также «Терминал D»), соответствующего мировым стандартам международного хаба, позволит Группе оптимизировать пассажиропотоки.

Воздушный флот Группы является одним из самых современных в Европе. По состоянию на 31.12.09 г. он насчитывал 166 авиалайнеров, 108 из которых составляют экономичные самолеты производства компаний Airbus и Boeing (семейства A320, A330, B737 и B767).

Долгосрочной стратегической целью Аэрофлота является построение глобальной сетевой компании, что предполагает выполнение ряда стратегических задач, а именно:

- достижение ведущих позиций по объему перевозок;
- наличие крупного хаба;
- контроль внутреннего рынка авиаперевозок;
- наличие развитой дальнемагистральной сети;
- лидирующие позиции по качеству предлагаемых услуг.

Рост рыночной доли и расширение маршрутной сети Группы, в том числе предполагается за счет передачи Компании в обмен на пакет акций ОАО «Аэрофлот» контроля над 6 авиакомпаниями госкорпорации «Ростехнологии»: «ГТК «Россия», «Оренбургские авиалинии», «Кавминводыавиа», «Владивосток авиа», «Саратовские авиалинии», и «Сахалинские авиатрассы». Общий пассажиропоток данных компаний в 2009 г. составил 6,7 млн. чел. Премьер министр России 22.03.10 г. одобрил передачу данных активов ОАО «Аэрофлот».

Международное рейтинговое агентство Fitch, основываясь на таких положительных фактах как поддержка со стороны государства, масштабы и перспективы развития бизнеса, а также

[1] С учетом пассажирооборота дочерних компаний Донавиа и Нордавиа

[2] С учетом пассажирооборота Донавиа

[3] С учетом пассажирооборота Донавиа

[4] За 11 мес. 2009 г.

более быстрые темпы выхода из кризиса по сравнению с европейскими авиакомпаниями, присвоило ОАО «Аэрофлот» 15.03.10 г. рейтинг на уровне BB+ со стабильным прогнозом.

Основные финансовые показатели Группы за 2006–9 мес. 2009 гг., $ млн.

	9M2009	2008	2007	2006
Финансовые результаты				
Выручка	2 463	4 614	3 808	2 992
EBITDA[1]	430	525	735	490
Чистая прибыль	170	37	313	258
Рентабельность				
EBITDA	17.4%	11.4%	19.3%	16.4%
Чистая прибыль	6.9%	0.8%	8.2%	8.6%
Финансовая позиция				
Активы	3 823	3 350	3 398	2 406
Собственный капитал	1 107	998	1 185	789
Обязательства	2 716	2 352	2 213	1 617
Долговая нагрузка				
Финансовый долг, в т. ч.[2]	1 606	1 423	1 262	860
Долгосрочный	1 229	1 125	992	537
Краткосрочный	377	298	270	323
Процентные платежи[3]	33	55	53	31
Денежные средства и их эквиваленты	127	147	91	181
Чистый долг[4]	1 479	1 276	1 171	679
Чистый долг/EBITDA[5]	3.10	2.43	1.59	1.39
Финансовый долг/EBITDA[5]	3.37	2.71	1.72	1.76

Источник: аудированная консолидированная отчетность Группы по МСФО за 2007 и 2008 гг. и неаудированная консолидированная отчетность Группы по МСФО за 9М2009г.

[1]EBITDA =Операционная прибыль + Амортизация + Таможенные пошлины

[2]С учетом обязательств по финансовому лизингу, таможенным платежам, пенсионных обязательств

[3]Процентные расходы включают процентные расходы по договорам финансовой аренды, по краткосрочным и долгосрочным кредитам и займам и процентные расходы при дисконтировании таможенных платежей

[4]Чистый долг = Финансовый долг – Денежные средства и их эквиваленты

[5]Показатели за 9М2009 г. рассчитаны на основе LTM EBITDA

Факторы инвестиционной привлекательности

Плюсы	⊕	Лидерство на российском рынке как международных, так и внутренних пассажирских авиаперевозок;
	⊕	Государственная поддержка;
	⊕	Один из самых современных авиапарков в Европе;
	⊕	Разветвленная маршрутная сеть и членство в SkyTeam;
	⊕	Высокий уровень топливной эффективности и безопасности;
	⊕	Собственный терминал Шереметьево-3;
	⊕	Широко узнаваемый бренд и высокое качество сервиса;
	⊕	Эффективная система управления
Возможности для роста	⇑	Восстановление экономики и рост потребительского спроса;
	⇑	Приобретение авиационных активов, контролируемых государственной корпорацией “Ростехнологии”;
	⇑	Увеличение доли сегмента «бизнес-класс»;
	⇑	Дальнейшее повышение эффективности деятельности за счет реализации мероприятий по сокращению издержек.

Стратегия развития

Долгосрочной стратегической целью Аэрофлота является построение глобальной сетевой компании, что предполагает решение ряда стратегических задач, а именно:

- достижение ведущих позиций по объему перевозок;
- наличие крупного хаба;
- контроль внутреннего рынка авиаперевозок;
- наличие развитой дальнемагистральной сети;
- лидирующие позиции по качеству предлагаемых услуг.

Развитие необходимых конкурентных преимуществ для создания глобальной сетевой компании лежит в основе стратегии Группы до 2015 г. Главная задача – увеличение рыночной доли и усиление позиций на целевых рынках посредством сочетания органического и экстенсивного (сделки по слияниям / поглощениям) роста. При этом укрепление позиций на внутреннем рынке авиаперевозок в России и странах СНГ является приоритетом для Группы.

Становление Аэрофлота как глобального перевозчика предполагает последовательное движение Группы к новым стратегическим ориентирам:

- повышение рейтинга среди мировых компаний по величине пассажиропотока (цель – войти в число ведущих европейских авиагрупп и авиакомпаний);
- формирование в Московском аэропортовом узле одного из крупнейших хабов при сохранении доминирующих позиций по объему перевозок Компании в хабе;
- укрепление позиции лидера на внутреннем рынке, развитие в сегменте региональных перевозок, в том числе, за счет создания новых хабов в Санкт-Петербурге и на Дальнем Востоке;
- модернизация и унификация парка воздушных судов (ВС);
- ускоренный рост международных дальнемагистральных перевозок и формирование стратегической дальнемагистральной сети;
- улучшение позиций по качеству предлагаемых услуг как на борту, так и «на земле».

Группа планирует обеспечить достижение указанных целей в среднесрочной перспективе (до 2015 г.), в том числе, посредством расширения магистральной сети маршрутов, пополнения парка ВС и достижения доминирующих позиций на целевых рынках, а именно:

- на внутреннем рынке «Россия-Россия / СНГ», который является приоритетом и основой для выхода на глобальный уровень;
- «Россия-Европа» – сложившийся финансово успешный МВЛ рынок Аэрофлота;
- «Восточная Азия-Россия-Европа» – новый быстрорастущий рынок международного транзита.

Итоги реализации ключевых задач 2009 г.

В 2009 г. приоритетными направлениями развития Аэрофлота являлись:

- **завершение строительства и начало эксплуатации Терминала D.** В 2009 г. строительство терминала было завершено, а в ноябре началась тестовая эксплуатация. В 1 пол. 2010 г.

планируется перевод большинства рейсов Аэрофлота, а также всех регулярных московских рейсов «Донавиа», «Нордавиа», членов альянса Sky Team;

- **модернизация парка воздушных судов.** Полностью выведены из эксплуатации самолеты Ту-154. На начало 2010 г. флот Компании, на котором осуществлялись регулярные рейсы, был представлен современными топливоэффективными западными типами ВС;
- **реализация программ снижения затрат.** Сформирован новый комитет по финансам и инвестициям, проведены мероприятия по оптимизации численности персонала, закрытию убыточных рейсов, замене лайнеров на маршрутах с низкой загрузкой, экономии на услугах посредников;
- **улучшение качества обслуживания пассажиров.** Первое место по обслуживанию пассажиров в эконом-классе на коротких и средних рейсах, а также в бизнес-классе на дальних рейсах, среди европейских участников альянса SkyTeam;
- **внедрение e–технологий и увеличение доли прямых продаж (через web–сайт и call–центр).** Разработан новый интернет-сайт, предоставляющий дополнительные услуги клиентам Аэрофлота, расширены возможности самостоятельной регистрации пассажиров через киоски Аэрофлота в аэропорту Шереметьево, введена в действие новая автоматизированная система оперативного управления производственной деятельностью, стартовала реализация комплексной программы внедрения ERP SAP, а также был разработан прототип автоматизированного call-центра;
- **развитие системы стратегического управления.** В Компании разработана система управления реализацией стратегии на основе системы показателей эффективности, позволяющей осуществлять мониторинг и измерять степень достижения стратегических целей как на уровне руководителей высшего уровня Компании, так и отдельных структурных подразделений.

Основные направления развития на 2010 г.

В 2010 г. Аэрофлот намерен продолжить работу в области реализации стратегических задач, таких как увеличение доли на рынке и формирование эффективного хаба в Шереметьево. Компания планирует обеспечить интенсивный рост и усиление позиций на целевых рынках посредством проведения мероприятий по ключевым функциональным направлениям:

- коммерция и маркетинг;
- развитие сети маршрутов;
- дальнейшая модернизация и оптимизация парка ВС;
- управление затратами;
- продолжение реализации проекта создания тренировочного центра по подготовке авиационного персонала.

Структура группы и акционеры

Структура Аэрофлота

ОАО «Аэрофлот» осуществляет контроль над рядом дочерних обществ, а также оказывает существенное влияние на деятельность нескольких зависимых компаний. В состав Аэрофлота входят авиакомпании, страховая компания, терминал, отель, предприятия общественного питания и торговли, а также ряд прочих активов.

Ключевые дочерние и зависимые общества по состоянию на 31.12.09 г.

Наименование общества	Доля участия	Вид деятельности	Страна регистрации
Дочерние общества			
ЗАО «Аэрофлот-Плюс»	100,0%	Авиакомпания	Россия
ЗАО «Шеротель»	100,0%	Отель	Россия
Альт Райсебюро А/С	100,0%	Туризм, агент Аэрофлота	Дания
ООО «Аэрофлот Рига»	100,0%	Туризм, агент Аэрофлота	Латвия
ОАО СК «Москва»	100,0%	Страхование	Россия
ЗАО «Аэрофлот-Карго»	100,0%	Грузовые перевозки	Россия
ОАО «Донавиа»	100,0%	Авиакомпания	Россия
ООО «Аэрофлот-Финанс»	100,0%	Инвестиционная компания	Россия
ОАО «Терминал»	52,82%	Авиатерминал Шереметьево-3	Россия
ЗАО «Аэромар»	51,0%	Общественное питание	Россия
ЗАО «Нордавиа – региональные авиалинии»	51,0%	Авиакомпания	Россия
Зависимые общества			
ООО «Аэропорт Москва»	50,0%	Обработка грузов	Россия
ЗАО «ДЕЙТ»	50,0%	Туризм, агент Аэрофлота	Россия
Транснаутик Аэро ГмбХ	49,0%	Грузовые авиаперевозки	Германия
ЗАО «АэроМАШ - Авиационная Безопасность»	45,0%	Авиабезопасность	Россия
ЗАО «Аэроферст»	33,33%	Торговля	Россия
ЗАО «Топливо-заправочный комплекс Шереметьево»	31,0%	Топливо-заправочный комплекс	Россия

Источник: данные Группы

Акционерный капитал

Правительство РФ является учредителем Группы и владеет 51,175% акций ОАО «Аэрофлот», остальные акции распределены между юридическими и физическими лицами, в том числе сотрудниками Группы.

По состоянию на 31.12.09 г. уставный капитал ОАО «Аэрофлот» составлял 1 110 616 299 обыкновенных именных акций номинальной стоимостью 1 руб. каждая.

Акции ОАО «Аэрофлот» торгуются на Фондовой бирже ММВБ (тиккер AFLT) и Фондовой бирже РТС (тикер AFLT и AFLTG). Акции в форме ГДР также обращаются на Франкфуртской фондовой бирже (тикеры AERAY и AERZF). В ГДР может быть конвертировано до 20% от общего количества голосующих акций Аэрофлота (конвертация в соотношении 100 обыкновенных акций на 1 ГДР). По состоянию на 31.12.09 г. в ГДР было конвертировано 22 057 880 обыкновенных акций ОАО «Аэрофлот», что составляет 1,986% уставного капитала.

Основные акционеры ОАО «Аэрофлот» по состоянию на 29.10.09 г.

Акционер	Доля участия
Российская Федерация в лице Федерального агентства по управлению федеральным имуществом	51,175%
Центральный банк РФ	11,789%
АКБ «Национальный резервный банк»	8,396%
Прочие юридические лица	18,787%
Физические лица	9,855%

Источник: данные ОАО «Аэрофлот»

Краткое описание программы биржевых облигаций

Эмитент Облигаций	открытое акционерное общество «Аэрофлот – российские авиалинии»
Размещаемые ценные бумаги	Биржевые облигации процентные документарные на предъявителя неконвертируемые с обязательным централизованным хранением рублей со сроком погашения в 1092-й день с даты начала размещения Биржевых облигаций, размещаемых путем открытой подписки, с возможностью досрочного погашения по требованию владельцев и по усмотрению Эмитента ▪ серии БО-01 общей номинальной стоимостью 6 000 000 000 рублей, ▪ серии БО-02 общей номинальной стоимостью 6 000 000 000 рублей, далее также называемые «Облигации». Все последующие условия идентичны для всех серий Облигаций (БО-01 – БО-02).
Купонные выплаты	▪ При размещении в форме конкурса по определению ставки купона – процентная ставка по первому купону определяется в ходе проведения конкурса на Бирже среди потенциальных покупателей Облигаций в дату начала размещения Облигаций; ▪ При размещении путем сбора адресных заявок со стороны покупателей на приобретение Облигаций по фиксированной цене и ставке купона на первый купонный период (book building) – уполномоченным органом эмитента не позднее чем за 1 день до даты начала размещения Облигаций. Ставка первого купона фиксируется на срок до первой оферты или на весь срок обращения в зависимости от принятия Эмитентом решения о проведении досрочного выкупа Облигаций, о котором Эмитент сообщит в день раскрытия информации о дате размещения Облигаций.
Дата начала размещения	Дата начала размещения Облигаций устанавливается Эмитентом и доводится до сведения всех заинтересованных лиц не позднее, чем за 5 дней до даты начала размещения Облигаций путем раскрытия на ленте новостей информационного агентства «Интерфакс». На странице Эмитента в сети Интернет по адресу: http://www.aeroflot.ru информация раскрывается не позднее, чем за 4 дня до даты начала размещения ценных бумаг.
Дата окончания размещения	Дата окончания размещения Облигаций и дата начала размещения Облигаций совпадают.
Купонный период	182 дня
Дата погашения	Эмитент погасит Облигации 1092-й день с даты начала размещения Облигаций выпуска, если Эмитент не примет решения о досрочном или частичном досрочном погашении Облигаций.
Способ размещения	Открытая подписка. Размещение Облигаций может быть проведено с включением или без включения Облигаций в котировальный список «В». Размещение может проходить: ▪ в форме Конкурса по определению ставки купона или ▪ путем сбора адресных заявок со стороны покупателей на приобретение Облигаций по фиксированной цене и ставке купона на первый купонный период (book building).

Оферта

В день раскрытия информации о дате размещения Облигаций Эмитент сообщит о намерении и дате досрочного приобретения Облигаций с возможностью их дальнейшего обращения до истечения срока погашения по требованию владельцев Облигаций.

Предусмотрена также возможность приобретения Облигаций Эмитентом по соглашению с их владельцем (владельцами) с возможностью их последующего обращения. Эмитент имеет право приобретать собственные Облигации путем заключения договоров купли-продажи Облигаций в соответствии с законодательством РФ, в том числе на основании публичных безотзывных оферт Эмитента, публикуемых в средствах массовой информации.

Возможность досрочного погашения

По требованию владельцев Облигаций в случае:

1) Если акции или облигации всех категорий и типов Эмитента Облигаций будут исключены из списка ценных бумаг, допущенных к торгам на всех фондовых биржах, осуществивших допуск Облигаций к торгам (за исключением случаев делистинга облигаций в связи с истечением срока их обращения или их погашением), владельцы Облигаций приобретут право предъявить их к досрочному погашению.

2) Если Облигации будут включены в котировальный список «В», их владельцы приобретут право предъявить их к досрочному погашению в случае делистинга этих Облигаций на всех фондовых биржах, включивших эти Облигации в котировальные списки.

По усмотрению Эмитента:

1) Возможность или невозможность досрочного погашения Облигаций в течение периода их обращения по усмотрению Эмитента определяется решением Эмитента до даты начала размещения Облигаций. При этом в случае если Эмитентом принято решение о возможности досрочного погашения Облигаций по его усмотрению, Эмитент в таком решении определяет дату в которую возможно досрочное погашение Облигаций по усмотрению Эмитента.

Эмитент может принять решение о досрочном погашении Облигаций не позднее чем за 20 рабочих дней до даты, определенной в решении Эмитента о возможности досрочного погашения Облигаций по усмотрению Эмитента, в которую возможно досрочное погашение Облигаций по усмотрению Эмитента.

2) Эмитент имеет право принять решение о досрочном погашении Облигаций, приобретенных при выкупе по требованию владельцев. Эмитент имеет право принять решение о досрочном погашении Облигаций в дату окончания j-го купонного периода ($j<6$), предшествующего купонному периоду, процентная ставка по которому будет определена после раскрытия ФБ ММВБ информации об итогах выпуска Облигаций и уведомления об этом федерального органа исполнительной власти по рынку ценных бумаг в установленном им порядке.

Уведомление о принятии Эмитентом решения о досрочном погашении Облигаций публикуется Эмитентом на лентах новостей информационного агентства «Интерфакс», а также иных информационных агентств, не позднее 1 дня с даты принятия решения о досрочном погашении Облигаций и не позднее, чем за 14 дней до даты досрочного погашения Облигаций, а также на странице Эмитента в сети Интернет по адресу: http://www.aeroflot.ru – не позднее 2 дней с даты принятия решения о досрочном погашении Облигаций и не позднее, чем за 14 дней до даты досрочного погашения Облигаций.

Частичное досрочное погашение	До даты начала размещения Облигаций Эмитент может принять решение о частичном досрочном погашении Облигаций в дату окончания очередного(ых) купонного(ых) периода(ов). При этом Эмитент должен определить номер(а) купонного(ых) периода(ов) в дату окончания которого(ых) Эмитент осуществляет досрочное погашение определенной части номинальной стоимости Облигаций, а также процент от номинальной стоимости, подлежащий погашению в дату окончания указанного купонного периода.
Депозитарий	Закрытое акционерное общество «Национальный Депозитарный Центр» (далее – «НДЦ», «Депозитарий»).
Учет прав на Облигации	Выпуск всех Облигаций оформляется одним сертификатом (далее – Сертификат), подлежащим обязательному централизованному хранению в НДЦ. Выдача отдельных сертификатов Облигаций на руки владельцам Облигаций не предусмотрена. Владельцы Облигаций не вправе требовать выдачи сертификатов на руки. Учет и удостоверение прав на Облигации, учет и удостоверение передачи Облигаций, включая случаи обременения Облигаций обязательствами, осуществляется НДЦ, выполняющим функции Депозитария, и депозитариями, являющимися депонентами по отношению к НДЦ (далее именуемые совместно – «Депозитарии»). Права собственности на Облигации подтверждаются выписками по счетам депо, выдаваемыми НДЦ и Депозитариями – депонентами НДЦ держателям Облигаций.
Регулирующее право	Облигации выпускаются в соответствии с действующим российским законодательством.
Расчеты при размещении	Расчёты по Облигациям при их размещении производятся на условиях «поставка против платежа». Денежные средства, полученные от размещения Облигаций на ММВБ, зачисляются в Расчётной палате ММВБ на счет Организатора.
Использование средств	Полученные средства от эмиссии Облигаций будут направлены на общекорпоративные цели.

Конкурентная среда

Государственное регулирование отрасли

Основным нормативным актом, регулирующим правовые основы использования воздушного пространства РФ и деятельность в области авиации, является Воздушный кодекс (далее – «Кодекс»). Определенные положения, оказывающие влияние на деятельность коммерческих авиаперевозчиков, содержатся также в Федеральном законе № 10-ФЗ от 08.01.98 г. «О государственном регулировании развития авиации».

Для бизнеса Аэрофлота наиболее важными являются следующие положения Кодекса:

- обязательные сертификация и аттестация в гражданской авиации;
- лицензирование деятельности;
- государственная регистрация, сертификация и допуск к эксплуатации воздушных судов;
- ответственность воздушного перевозчика и страхование;
- оплата услуг.

Прежде чем приступить к пассажирским авиаперевозкам, российская авиакомпания должна пройти следующие этапы:

- получение сертификатов типа и сертификатов летной годности для всех воздушных судов, используемых для коммерческих перевозок;
- получение сертификата эксплуатанта коммерческой гражданской авиации;
- получение лицензии на перевозку пассажиров и грузов воздушным транспортом;
- в случае необходимости выполнения международных перевозок – получение разрешения Росавиации на их выполнение (при наличии соответствующих лицензий).

Порядок использования воздушного пространства РФ определяется Федеральными правилами использования воздушного пространства РФ (Постановление Правительства РФ №1084 от 22.09.99 г.).

Правила подготовки воздушного судна и его экипажа к полету, обеспечения и выполнения полетов в гражданской авиации, а также их аэронавигационного обслуживания регулируются Федеральными авиационными правилами («Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации РФ»), утвержденными Приказом Минтранса РФ №128 от 31.07.09 г.

Порядок перевозки пассажиров, грузов и багажа, а также требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей прописаны в Федеральных авиационных правилах («Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»), утвержденных Приказом Минтранса РФ №82 от 28.06.07 г.

Правила формирования и применения пассажирских и багажных тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, а также взимания сборов в области гражданской авиации определяются соответствующими правилами, утвержденными Приказом Минтранса №155 от 25.09.08 г.

Плата за воздушные перевозки пассажиров, багажа и грузов устанавливается перевозчиками самостоятельно в соответствии с указанными Правилами и Кодексом.

РЕГУЛИРУЮЩИЕ ОРГАНЫ

В соответствии с Постановлением Правительства РФ №395 от 30.07.04 г. Министерство транспорта Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим, среди прочих, следующие функции:

- выработка государственной политики и нормативно-правовое регулирование в сфере гражданской авиации;
- регулирование использования воздушного пространства и осуществления его аэронавигационного обслуживания;
- регламентирование осуществления авиационно-космического поиска и спасания;
- обеспечение транспортной безопасности.

Министерству подчиняются следующие федеральные службы и агентства, обеспечивающие работу воздушного транспорта:

- Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация), которое осуществляет управление государственным имуществом в сфере гражданской авиации, регулирует использование воздушного пространства РФ и аэронавигационное обслуживание его пользователей, регламентирует осуществление авиационно-космического поиска и спасания, а также оказывает государственные услуги в области авиационной транспортной безопасности;
- Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) осуществляет контроль в сфере гражданской авиации над использованием воздушного пространства РФ, аэронавигационным обслуживанием его пользователей, авиационно-космическим поиском и спасанием, а также обеспечением транспортной безопасности.

До сентября 2009 г. функции по аэронавигационному обслуживанию пользователей воздушного пространства РФ осуществляла Федеральная аэронавигационная служба (Росаэронавигация), но Указом Президента РФ №1033 от 11.09.09 г. она была упразднена, а ее функции перешли к Росавиации, Ространснадзору и Федеральной службе по тарифам.

Кроме вышеназванных регулирующих органов регулирование сектора коммерческих авиаперевозок осуществляют:

- Федеральная таможенная служба – осуществляет таможенное оформление и контроль воздушных судов, пересекающих границу РФ при выполнении международных перевозок;
- Федеральная антимонопольная служба – осуществляет контроль над деятельностью естественных монополий в аэропортах;
- Федеральная служба по тарифам – устанавливает ставки сборов за аэронавигационное обслуживание пользователей воздушного пространства.

Некоторые вопросы регулирования сектора гражданской авиации и коммерческих перевозок относятся к компетенции Федеральной службы по надзору в сфере природопользования, а также Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека.

ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ СЕРТИФИКАЦИЯ И АТТЕСТАЦИЯ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Согласно Кодексу, юридические лица, осуществляющие и/или обеспечивающие коммерческие воздушные перевозки, а также выполнение авиационных работ, подлежат обязательной сертификации. При этом авиационный персонал должен пройти обязательную аттестацию.

Без наличия сертификата эксплуатанта эксплуатация гражданских воздушных судов в коммерческих целях и получение лицензии на перевозку грузов и пассажиров воздушным транспортом не допускаются.

Сертификационные требования к эксплуатантам коммерческой гражданской авиации и порядок процедур сертификации определяются Федеральными авиационными правилами (Приказ Минтранса №11 от 04.02.03 г.). В их число входят следующие требования:

- производственная база для организации и обеспечения полетов соответствует требованиям нормативных актов, а количество воздушных судов достаточно для выполнения планируемой программы полетов (с учетом резервов);
- заявитель обладает достаточными финансовыми ресурсами и имуществом для поддержания необходимого уровня летной годности воздушных судов, а также выполнения прочих требований к организации полетов;
- организационная структура эксплуатанта включает все необходимые службы (летное подразделение, производственно-диспетчерскую службу, службу авиационной безопасности и пр.);
- персонал эксплуатанта прошел специальную подготовку, а при необходимости – обязательную аттестацию, при этом летного состава предприятия достаточно для выполнения программы полетов;
- бизнес-план обеспечивает возможность выполнения заявленной программы полетов в течение 24 месяцев от начала работы, при этом покрытие расходов на ее выполнение доходами происходит в течение 3 месяцев, и пр.

Выдачу сертификатов эксплуатанта и обязательную аттестацию персонала осуществляет Росавиация. Сертификат эксплуатанта выдается на срок до 2 лет.

После получения сертификата эксплуатанта контроль над выполнением сертификационных требований выполняет уполномоченное подразделение Росавиации и государственные инспекторы, осуществляющие контроль за деятельностью в области гражданской авиации.

При выявлении нарушений установленных правил и/или указаний уполномоченных федеральных органов действие сертификата может быть приостановлено или аннулировано, что влечет за собой приостановку или аннулирование лицензии.

Лицензирование деятельности

Порядок лицензирования перевозок пассажиров воздушным транспортом (за исключением перевозок, осуществляемых без взимания платы) определяется Постановлением Правительства РФ №397 от 23.06.07 г.

Лицензионными требованиями при осуществлении перевозок воздушным транспортом пассажиров являются:

- наличие у лицензиата сертификата эксплуатанта;
- соблюдение общих правил воздушных перевозок пассажиров и требований к обслуживанию пассажиров;
- количество воздушных судов лицензиата с учетом резервирования достаточно для выполнения расписания регулярных перевозок пассажиров и заявленной чартерной программы;
- лицензиат страхует свою ответственность за вред, причиненный жизни и здоровью пассажиров воздушного судна, а также багажу и находящимся при пассажирах вещам в соответствии с нормативами РФ и иных государств, на территории которых он выполняет перевозки.

Грубым нарушением лицензионных требований и условий является осуществление пассажирских перевозок в случае, если сертификат эксплуатанта аннулирован, его действие приостановлено или срок его действия истек.

Согласно Кодексу, выдача лицензии юридическому лицу может быть обусловлена возложением на него обязанностей по выполнению социально значимых воздушных перевозок и/или авиационных работ.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ РЕГИСТРАЦИЯ ПРАВ НА ВОЗДУШНЫЕ СУДА

Согласно Кодексу, а также Федеральному закону №31-ФЗ от 25.02.09 г. «О государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними», все гражданские воздушные суда (за исключением сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения) подлежат обязательной регистрации в Едином государственном реестре прав на воздушные суда. Ведение данного реестра осуществляется Росавиацией.

Согласно Гражданскому кодексу, ст. 130, воздушные суда относятся к недвижимости, поэтому государственная регистрация прав и сделок с ними проводится в порядке, предусмотренном ст. 131 вышеуказанного кодекса. В соответствии с данной статьей и федеральным законом, принятым на ее основе, в Едином государственном реестре прав на воздушные суда отражается наличие, возникновение, переход, прекращение, ограничение (обременение) права собственности и других вещных прав на воздушные суда.

СЕРТИФИКАЦИЯ И ДОПУСК К ЭКСПЛУАТАЦИИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Требования к летной годности гражданских воздушных судов и соблюдению ими природоохранных требований определяются Федеральными авиационными правилами №132 от 16.05.03 г. «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации». Гражданские воздушные суда допускаются до осуществления коммерческих перевозок только при наличии сертификата летной годности, выданного на основании сертификата типа (аттестата о годности к эксплуатации). Указанный сертификат выдается в случае, если в ходе проведения сертификации было установлено, что воздушные судна и их детали (авиационные двигатели и воздушные винты) соответствуют требованиям к летной годности и природоохранным требованиям, а их конструкция признана типовой.

Если сертификат летной годности выдан на основании акта оценки конкретного воздушного судна на соответствие указанным требованиям, использование такого судна для осуществления коммерческих воздушных перевозок не допускается.

Уполномоченным органом, который организует и проводит обязательную сертификацию гражданских воздушных судов и их комплектующих, является Росавиация. На нее также возлагаются обязанности по государственному контролю над летной годностью самолетов, при этом эксплуатанты обязаны предоставлять Росавиации необходимую для его осуществления информацию.

Техническое обслуживание гражданского воздушного судна, предусмотренное его эксплуатационной документацией и обеспечивающее поддержание летной годности, возлагается на эксплуатанта. При нарушении правил летной эксплуатации, а также при выявлении небезопасного состояния гражданского воздушного судна Росавиация имеет право ввести ограничение или остановить эксплуатацию воздушного судна.

Гражданские воздушные суда, авиационные двигатели и воздушные винты, произведенные в иностранном государстве и поступающие в РФ для эксплуатации, проходят сертификацию в соответствии с федеральными авиационными правилами.

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ВОЗДУШНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА

Ответственность перевозчика определяется положениями Воздушного и Гражданского кодексов РФ, международными договорами РФ, а также договорами, заключенными с пассажирами и грузовладельцами. При этом за нарушение таможенных, валютных, санитарных, карантинных

и иных правил, установленных действующим законодательством, помимо перевозчика могут нести ответственность также пассажир или грузоотправитель (грузополучатель).

Перевозчик может нести ответственность в следующих случаях:

- причинение вреда жизни или здоровью пассажира воздушного судна;
- утрата, недостача или порча багажа, а также вещей, находящихся при пассажире;
- просрочка доставки пассажира, багажа, груза или почты;
- столкновение воздушных судов.

Эксплуатант обязан возместить вред, причиненный при эксплуатации воздушного судна, если не докажет, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

Владелец воздушного судна несет ответственность за вред, причиненный жизни, здоровью или имуществу пассажира, а также за вред, причиненный жизни, здоровью или имуществу третьих лиц при воздушной перевозке, в размере, предусмотренном Гражданским кодексом РФ, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации.

Согласно Кодексу, страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами за вред, причиненный жизни, здоровью или имуществу третьих лиц при его эксплуатации, является обязательным.

При выполнении полетов и авиационных работ в воздушном пространстве Российской Федерации минимальная страховая сумма ответственности перед третьими лицами устанавливается в размере не менее чем 2 МРОТ за каждый килограмм максимального взлетного веса воздушного судна. В случае если перевозка осуществляется в воздушном пространстве иностранных государств, минимальный размер страховой суммы устанавливается в соответствии с законодательством соответствующего государства.

Перевозчик также обязан страховать риск гражданской ответственности перед пассажиром воздушного судна за свой счет путем заключения договоров обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причиненный при воздушной перевозке вред жизни или здоровью пассажира воздушного судна, его багажу и находящимся при этом пассажире вещам.

Перевозка пассажира воздушного судна разрешена только при наличии договора обязательного страхования.

При выполнении внутренних воздушных перевозок устанавливается размер страховой суммы, в пределах которой страховщик при наступлении каждого страхового случая (независимо от их числа в течение срока действия договора обязательного страхования) обязуется возместить пассажиру воздушного судна причиненный вред:

- жизни – не менее чем 2 025 тыс. руб. на каждого пассажира;
- здоровью – не менее чем 2 млн. руб. на каждого пассажира;
- багажу – не менее чем 600 руб. за каждый килограмм веса багажа;
- вещам, находящимся при пассажире, – не менее чем 11 тыс. руб. на каждого пассажира воздушного судна.

Договор обязательного страхования заключается на срок не менее 1 года.

При выполнении международных воздушных перевозок размеры страховой суммы и страховых выплат не должны быть ниже размеров, установленных в соответствии с международными договорами Российской Федерации.

Страховая выплата в соответствии с договором обязательного страхования осуществляется независимо от выплат, причитающихся по другим видам страхования.

Контроль над исполнением перевозчиком обязанности по страхованию гражданской ответственности перед пассажиром воздушного судна осуществляется Росавиацией.

РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АЭРОПОРТОВ

Деятельность коммерческих воздушных перевозчиков неразрывно связана с деятельностью аэропортов и часто полностью зависит от доступа к их инфраструктуре.

Услуги по доступу к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах регулируются положениями Федерального закона №135-ФЗ от 08.06.06 г. «О защите конкуренции», а также Постановлением Правительства РФ №599 от 22.07.09 г. приняты Правила «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах».

Указанные правила, среди прочих, регулируют следующие аспекты:

- общий порядок доступа к услугам в аэропортах;
- приоритетность выделения слотов на рейсы и порядок рассмотрения заявок;
- порядок доступа к услугам по обеспечению авиационным топливом воздушных судов в аэропорту.

Топливное обеспечение воздушных судов в аэропортах осуществляется в соответствии с договорами, предусматривающими заправку воздушных судов авиационным топливом и его хранение, заключенными на основании заявок потребителей.

При несогласии потребителя с отказом в оказании услуг по обеспечению топливом и в доступе на рынок таких услуг по причине отсутствия технической возможности аэропорта эксплуатант вправе запросить расчет технической возможности аэропорта предоставлять такие услуги.

В случае если техническая возможность в полной мере удовлетворять все заявки отсутствует, оператор аэропорта в течение 30 дней со дня отказа от удовлетворения заявки обязан разработать план мероприятий, направленных на обеспечение такой технической возможности. Указанный план мероприятий размещается на официальном сайте аэропорта в сети Интернет и направляется в Росавиацию.

ТАМОЖЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Таможенное оформление воздушных судов и товаров, пересекающих границу РФ, регулируется Федеральной таможенной службой. В 1 кв. 2010 г. в силу вступает новый порядок таможенного оформления и контроля воздушных судов, утвержденный Приказом ФТС №1777 от 29.09.09 г.

Правительством РФ установлены следующие таможенные пошлины на ввоз гражданских пассажирских самолетов:

- с количеством пассажирских мест не более чем на 50 человек – 0%;
- прочие – 20%.

С учетом уплаты НДС в размере 18% совокупные платежи при ввозе гражданских пассажирских самолетов достигают 41,6% от таможенной стоимости самолета, что серьезно ограничивает возможности по расширению самолетного парка российскими авиакомпаниями.

Согласно поправкам ст. 334 Таможенного кодекса, вступающим в силу в 1 кв. 2010 г., на отдельные типы ввозимых иностранных воздушных судов и комплектующих может быть предоставлена рассрочка и/или отсрочка уплаты таможенных пошлин при условии их наличия в соответствующем перечне, утвержденном Правительством РФ. Указанный перечень пока не утвержден.

СИСТЕМА ВЗАИМОРАСЧЕТОВ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

Система взаиморасчетов на воздушном транспорте (СВВТ) была создана в 1992 г. в рамках либерализации рынка авиаперевозок в соответствии с международными аналогами (системы ASP ARC США и BSP IATA) и функционирует с 01.01.93 г. на территории 12 стран СНГ. СВВТ – независимое некоммерческое объединение участников рынка, отвечающее за организацию продаж пассажирских авиаперевозок через аккредитованные агентства и расчетов по выручке между авиакомпаниями и агентствами.

Участниками СВВТ являются:

- Транспортная Клиринговая Палата (ТКП) – высший исполнительный орган СВВТ;
- Авиакомпании, заключившие с ТКП договоры об организации продажи на стандартных перевозочных документах (СПД) и расчетах за воздушные перевозки;
- Аккредитованные агентства, заключившие с ТКП договоры о продаже воздушных перевозок на СПД на рейсы авиакомпаний и расчетах по выручке.

Высшим органом управления в СВВТ является конференция участников СВВТ.

МЕРЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ

- Постановлением №964 от 20.12.08 г. Правительство РФ предоставило гарантии из федерального бюджета 2008-2010 гг. по кредитам государственных банков, выданным крупнейшим авиакомпаниям, на сумму до 30 млрд. руб.;
- Указанием ЦБ РФ №2180-У от 09.02.09 г. была введена возможность включения ценных бумаг предприятий, входящих в Перечень системообразующих организаций, утвержденный Правительственной комиссией по повышению устойчивости развития российской экономики, в Ломбардный список ЦБ РФ вне зависимости от наличия у них международного рейтинга. Помимо ОАО «Аэрофлот» в Перечень входят ОАО «Авиакомпания», ОАО «Авиакомпания Сибирь», ОАО «АК «Трансаэро», ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр» и ОАО «Авиакомпания «Уральские авиалинии»;
- Федеральная антимонопольная служба контролирует рост цен на рынке авиационного топлива и предпринимает меры, направленные на его демонополизацию;
- На гражданские самолеты с количеством пассажирским мест не более чем на 50 человек, а также на некоторые виды запчастей к самолетам иностранного производства отменены ввозные таможенные пошлины. Возможна также отмена ввозных таможенных пошлин на самолеты большей вместимости, которые не производятся в РФ.

Международное регулирование отрасли

Полеты над территорией иностранных государств и открытым морем осуществляются в соответствии с двусторонними и многосторонними соглашениями между заинтересованными государствами. Регулированием воздушных перевозок занимаются различные международные организации.

ОСНОВНЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ КОНВЕНЦИИ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

- Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция 1929 г.). Применяется в регулярных воздушных сообщениях;
- Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция 1944 г.). Вступила в силу 04.04.47 г., после того как ее ратифицировали 26 государств. Чикагская кон-

венция учредила Международную организацию гражданской авиации (International Civil Aviation Organization, далее «ICAO»);

- Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору (Гвадалахарская конвенция 1961 г.). Регламентирует перевозки на арендованных воздушных судах, а также другие случаи, когда фактический и договорный перевозчики не совпадают, и распространяет на такие перевозки принципы ограниченной ответственности, установленные Варшавской конвенцией;
- Конвенция о возмещении вреда, причиненного иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности (Римская конвенция 1952 г.). Регулирует вопросы ответственности за вред, причиненный воздушным судном или предметами, упавшими с него и определяет пределы такой ответственности в зависимости от максимального взлетного веса воздушного судна;
- Конвенция о правонарушениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна (Токийская конвенция 1963 г.);
- Конвенция о международном признании прав на воздушные суда, наложении ареста и принудительной продаже воздушного судна во исполнение решения суда.

Другими многосторонними соглашениями в области международных воздушных сообщений являются Соглашение о транзите по международным воздушным линиям и Соглашение о международном воздушном транспорте. Оба соглашения, по которым государства на взаимной основе предоставляют друг другу права регулярных полетов гражданских самолетов через свое воздушное пространство, подписаны в Чикаго в 1944 г.

Государства, не подписавшие этих соглашений, предоставляют друг другу права на выполнение регулярных полетов на двусторонней основе.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

ICAO является специализированной организацией ООН – основным международным органом, осуществляющим многостороннее регулирование мирового воздушного транспорта на межгосударственном уровне. ICAO создана в 1947 г. после ратификации Чикагской конвенции 1944 г. «О международной гражданской авиации».

Уставной целью ICAO является обеспечение безопасного, упорядоченного развития международной гражданской авиации во всем мире и другие аспекты организации и координации международного сотрудничества по всем вопросам гражданской авиации, в том числе международных перевозок.

В соответствии с правилами ICAO международное воздушное пространство разделено на районы полетной информации – воздушное пространство, границы которого устанавливаются с учетом возможностей средств навигации и контроля за воздушным движением. Одной из функций ICAO является присвоение аэропортам мира четырехбуквенных индивидуальных кодов-идентификаторов, используемых для передачи аэронавигационной и метеорологической информации по аэропортам, планов полетов, обозначения гражданских аэродромов на радионавигационных картах и т. д.

Членами ICAO являются свыше 180 государств. Советский Союз присоединился к Чикагской конвенции в ноябре 1970 г.

Штаб-квартира ICAO находится в Монреале.

РЕГИОНАЛЬНЫЕ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Региональные межправительственные организации гражданской авиации решают проблемы воздушного транспорта соответствующих регионов и осуществляют координацию деятельности соответствующих государств, а также авиакомпаний и аэропортов в этих регионах. Основными региональными организациями являются Европейская конференция гражданской авиации, объединяющая страны Европы, Африканская комиссия гражданской авиации, Латиноамериканская комиссия гражданской авиации, Совет гражданской авиации арабских государств и др.

Все эти организации являются консультативными. Решения и рекомендации данных организаций утверждаются правительствами государств – членов ICAO. Их высшими органами являются конференции государств – членов организаций, созываемые раз в 3 года. Постоянными органами являются координационные или исполнительные комитеты.

Вышеуказанные региональные межправительственные организации занимаются проблемами международных воздушных перевозок, координацией регулярных и нерегулярных перевозок, вопросами упрощения формальностей применительно к соответствующим регионам и др. Координацию деятельности этих организаций осуществляет ICAO, которая содействует им в решении многих региональных проблем воздушного транспорта.

Региональной межправительственной организацией гражданской авиации для стран СНГ является Межгосударственный авиационный комитет (МАК), который был учрежден 30.12.91 г. на основании межправительственного «Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства». В МАК входят 12 государств: Азербайджан, Армения, Беларусь, Грузия, Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Молдова, Российская Федерация, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан и Украина. Штаб-квартира МАК находится в Москве.

МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

Международная ассоциация воздушного транспорта (International Air Transport Association, далее – «IATA») – это ассоциация авиакомпаний, выполняющих регулярные коммерческие авиаперевозки. IATA была основана в 1945 г. в Гаване после подписания Чикагской конвенции 1944 г. Сейчас в ассоциацию входят более 230 авиакомпаний, контролирующих более 93% коммерческих воздушных перевозок по всему миру.

Основными задачами IATA являются развитие безопасных регулярных и экономичных воздушных сообщений, содействие воздушной коммерции и изучение связанных с этим проблем, расширение сотрудничества с ICAO и другими международными организациями. Ассоциация выступает координатором и представителем интересов авиатранспортной отрасли в таких областях как обеспечение безопасности полетов, осуществление полетов, тарифная политика, техобслуживание, авиационная безопасность, разработка международных стандартов совместно с ICAO и т.д.

Важным направлением деятельности IATA является организация взаиморасчетов между субъектами воздушного транспорта, основанная на системе продаж перевозок на нейтральном бланке авиабилетов. В 1948 г. свою деятельность начала Клиринговая палата IATA, обеспечивающая проведение взаимозачетов между авиакомпаниями. В 1972 г. была создана мировая нейтральная среда продаж авиабилетов BSP IATA, которая действует сейчас на территории всего мира за исключением США и стран СНГ.

Штаб-квартира IATA находится в Монреале, а Европейский центр расположен в Женеве.

Мировой рынок авиаперевозок

По оценкам IATA, выручка отрасли в 2009 г. составила $479 млрд., что на 15,0% меньше, чем соответствующий показатель 2008 г. Данное падение является наиболее значительным за последнее десятилетие.

Выручка мирового сектора авиаперевозок, 2001–2010 гг.*, $ млрд.

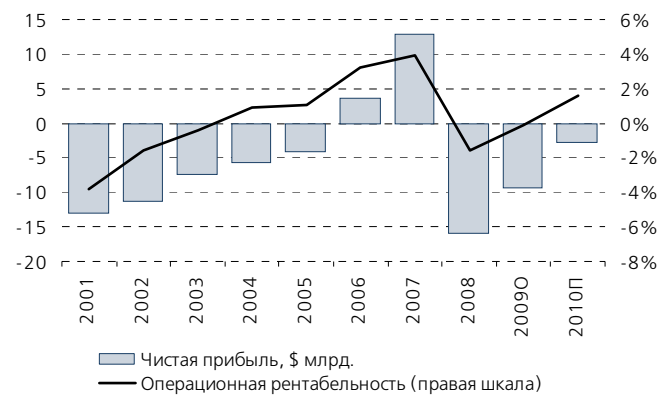


Источник: ICAO, IATA

* Данные ICAO до 2008 г., прогноз IATA на 2009-2010 гг.

События 11.09.01 г. ознаменовали начало продолжительного кризиса в секторе авиаперевозок. Несмотря на средние темпы роста выручки на уровне 9,1% в 2001-2008 гг. (данные IATA), на протяжении практически всего рассматриваемого периода отрасль демонстрировала близкие к нулевым показатели операционной рентабельности и отрицательную чистую прибыль. При этом если в 2004-2007 гг. отрасль вышла на положительный уровень операционной рентабельности, а в 2006-2007 гг. получила чистую прибыль, то 2008 г. стал убыточным даже на уровне операционной прибыли (-$8,9 млрд.), совокупный чистый убыток мировых авиакомпаний достиг $15,9 млрд. В 2009 г. совокупный чистый убыток отрасли, по оценкам IATA, составил $9,4 млрд., операционный убыток – $0,4 млрд.

Чистая прибыль и операционная рентабельность мирового сектора авиаперевозок, 2001–2010 гг.*



Источник: ICAO, IATA

* Данные ICAO до 2008 г., прогноз IATA на 2009-2010 гг.

Мировой финансовый кризис, начавшийся во 2 пол. 2008 г., вызвал значительное сокращение потребительского спроса и деловой активности, что отразилось, прежде всего, на мировой торговле и туризме. В 2008 г. количество перевезенных пассажиров, включая местные и международные перевозки, уменьшилось на 0,4% до 2,3 млрд. чел., а совокупный пассажирооборот,

по данным ICAO, увеличился всего на 1,3%, составив 4 282,9 млрд. пкм. Грузовые перевозки за тот же период сократились на 3,1% до 40,5 млн. т., при этом совокупный грузооборот, включая грузы, почту и пассажиров, практически не изменился (+0,6% к 2007 г.) и составил 549,7 млрд. ткм. В 2009 г. IATA оценивает сокращение пассажирских и грузовых перевозок на уровне 2,9% и 11,1% до 2,2 млрд. пассажиров и 36 млн. т грузов, соответственно.

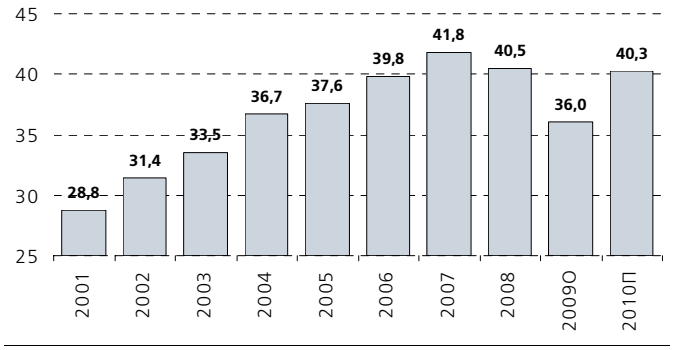
Пассажирские перевозки и динамика темпов экономического роста, 2001–2010 гг.*



Источник: ICAO, IATA

* Данные ICAO до 2008 г., прогноз IATA на 2009-2010 гг.

Грузовые перевозки, 2001–2010 гг.*, млн. т



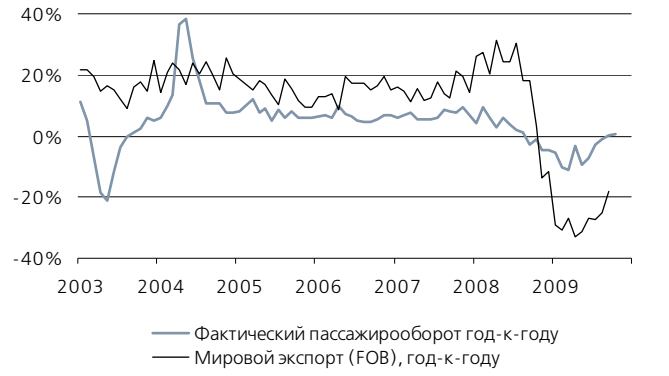
Источник: ICAO, IATA

* Данные ICAO до 2008 г., прогноз IATA на 2009-2010 гг.

Тем не менее, последние тенденции на мировых рынках позволили экспертам IATA предположить, что пик кризиса уже пройден. В 3 кв. 2009 г. промышленное производство и потребительский спрос в развивающихся странах продемонстрировали признаки восстановления, что повлияло на спрос в секторе гражданской авиации. Мировой пассажирооборот за октябрь 2009 г. превысил на 0,5% соответствующий показатель октября 2008 г., что отражает постепенное восстановление деловой активности и мировой торговли, темпы падения которой, по данным IMF, в августе-сентябре 2009 г. постепенно сокращались.

Сценарий, разработанный IATA, предполагает, что дальнейшее развитие событий в авиационном секторе будет полностью зависеть от темпов восстановления мировой экономики и цен на топливо. При прогнозируемом темпе мирового экономического роста на уровне 2,8% в 2010 г., по оценкам экспертов, величина пассажирских перевозок вырастет на 5,6% до уровня 2007 г. (2,3 млрд. человек), а объем грузовых перевозок – на 11,9% до 40,3 млн. т. При этом совокупная выручка авиационного сектора достигнет $522 млрд. (+8,8% к показателю 2009 г.) и отрасль вновь сможет достичь положительной операционной рентабельности.

Динамика прироста фактического помесячного пассажирооборота и мирового экспорта товаров и услуг (FOB) относительно соответствующего месяца предыдущего года в 2003–2009 гг.



Источник: IATA, IMF

РАСХОДЫ НА ТОПЛИВО

Наиболее значительное влияние на показатели операционной рентабельности в 2005-2008 гг. оказывали растущие цены на авиационное топливо. К 2008 г. доля топливных издержек в совокупных расходах авиакомпаний увеличилась до 33% с 22% в 2005 г.

Именно пик цен на авиационное топливо послужил причиной значительного убытка авиакомпаний в 2008 г.: летом 2008 г. цены на нефть марки Brent достигали 145 $/баррель, а на авиационный керосин – 1 450 $/т. Падение цен на топливо в 2009-2010 гг. до уровня 2007 г., по мнению IATA, станет ключевым фактором, способным повлиять на смену негативного тренда операционных показателей, наблюдавшегося в последние годы.

Восстановление спроса на перевозки и падение цен на нефть, по прогнозам IATA, позволит отрасли в 2010 г. достичь операционной рентабельности на уровне 1,6%, но будет недостаточным для получения чистой прибыли: совокупный чистый убыток отрасли за указанный период составит $2,8 млрд.

Издержки авиационного сектора, 2001–2010 гг.*



Источник: ICAO, IATA

* Данные ICAO до 2008 г., прогноз IATA на 2009-2010 гг.

Цены на авиационный керосин* и нефть марки Brent, 2007–2009 гг., $/баррель



Источник: Bloomberg

* Цена «спот» (CIF) за тонну авиационного керосина марки Jet A-1 в Северо-Западной Европе, переведенная в баррели (плотность 804 кг/м^3)

ПРОВОЗНЫЕ МОЩНОСТИ

Основные производственные мощности сектора авиаперевозок представляют собой стандартизованные, мобильные и высоколиквидные активы, которые могут служить ликвидным за-

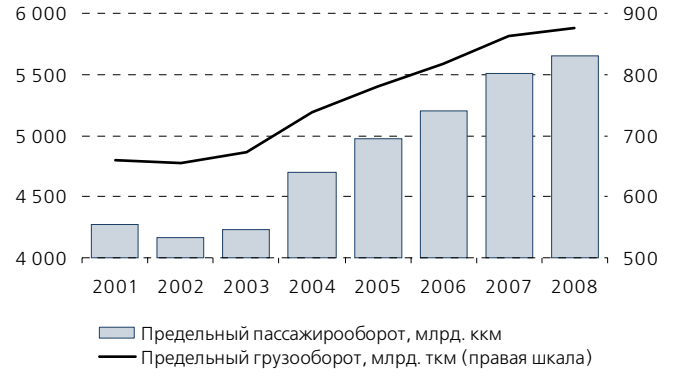
логом для привлечения финансирования, а также без ущерба использоваться на различных маршрутах в зависимости от их экономической рентабельности. Оборотной стороной такой особенности активов авиакомпаний является высокая конкуренция между существующими перевозчиками и совпадение отраслевых циклов дефицита/избытка провозных мощностей, зависящих от экономической ситуации.

Начавшаяся в 90-х гг. прошлого века масштабная экспансия low-cost компаний (Southwest Airlines, JetBlue, Ryanair, EasyJet), которые на фоне общих потерь демонстрировали устойчивый рост пассажирооборота и доходов за счет значительного снижения тарифов, заставила авиакомпании по всему миру следовать данной стратегии: наращивать доступные мощности и снижать тарифы. В 2002-2008 гг. предельные пассажирские и грузовые мощности росли на 4,1% (CAGR) и на 31.12.08 г. по данным ICAO, достигли 5 654,3 млрд. ккм и 875,2 млрд. ткм, соответственно.

Следует отметить, что положительный финансовый результат отрасли в 2006-2007 гг. и наблюдавшийся в то время бурный экономический рост повлекли существенную активизацию обновления воздушного флота авиакомпаний. В конце 2007 г. портфели заказов авиастроительных гигантов (Boeing, Airbus) достигали рекордных величин (более 2 тыс. новых самолетов), и авиакомпании активно избавлялись от устаревших воздушных судов. На конец 2008 г., по данным Ascend, воздушный флот мира насчитывал около 23,6 тыс. самолетов.

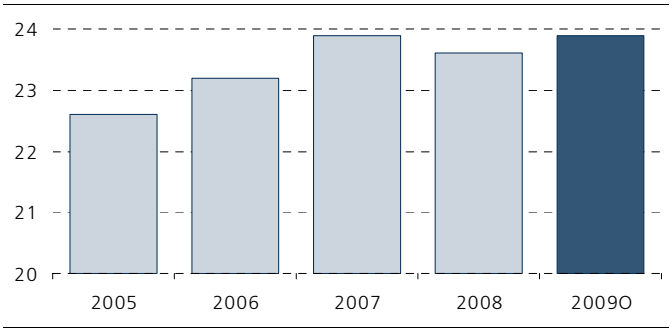
В 2009 г. в силу долгосрочного характера контрактов на авиатранспорт большинство авиакомпаний не имело возможности отменить заказы, законтрактованные в 1 пол. 2008 г. По оценкам Ascend, в 2009 г. величина мирового воздушного флота увеличилась примерно до 24 тыс. самолетов.

Предельные показатели пассажирооборота и грузооборота, 2001–2008 гг.



Источник: ICAO

Воздушный флот, 2005–2009 гг., тыс. самолетов



Источник: Ascend, IATA

С 2004 по 2007 гг. авиационному сектору удавалось поддерживать достаточный уровень загрузки производственных мощностей, что позволяло сохранить положительную операционную рентабельность. Падение спроса на авиаперевозки во 2 пол. 2008 – 1 пол. 2009 гг. повлекло за собой резкое сокращение загрузки доступных провозных мощностей и привело к их переизбытку.

В конце 2009 г. – начале 2010 г. в целях сокращения издержек, авиакомпании постоянно снижали объем предельных провозных мощностей, в результате чего их загрузка вернулась на докризисные уровни. В частности, занятость пассажирских кресел в феврале 2010 г. превысила 78%, коммерческая загрузка составила примерно 54%. Оба показателя достигли максимальных значений за период с января 2006 г.

Тем не менее риск наличия избыточных мощностей мирового воздушного флота в 2010-2011 гг. сохраняется, поскольку, не имея возможности отказаться от ввода в эксплуатацию

заказанных ранее новых самолетов, авиакомпании снижали величину предельного пассажиро- и грузооборота за счет менее интенсивного использования существующего воздушного флота. По данным Boeing, мировые показатели среднесуточного налета на один самолет упали с пикового значения на уровне 11,5 часов в день, наблюдавшегося в конце 2008 г., до 10,8 часов в день по состоянию на конец 1 пол. 2009 г., и данный тренд сохраняется. С учетом того, что в 2010 г. мировая авиационная промышленность планирует сдать в эксплуатацию более 1 300 самолетов, показатели загрузки в ближайшем будущем не будут расти.

РЕГИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА

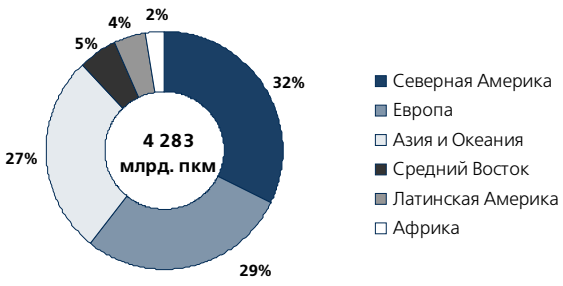
С точки зрения региональной структуры рынок пассажирских авиаперевозок является достаточно однородным и практически поровну распределен между авиакомпаниями, зарегистрированными в Сев. Америке (32,4% мирового пассажирооборота в 2008 г.), Европе (28,5%) и в Азии (26,8%).

В 2009 г. наибольшее падение спроса было зафиксировано в развитых странах. В силу достаточно высокой степени регулирования отрасли в данных регионах, авиакомпании в Северной Америке и Европе не имеют возможности значительно снижать предельный пассажирооборот, что приводит к падению операционной и, как следствие, чистой прибыли. Так, эксперты IATA оценивают в 2009 г. чистый убыток авиакомпаний, зарегистрированных в Европе и Северной Америке, на уровне $3,8 и $3,1 млрд., соответственно. Чистый убыток азиатских авиалиний за тот же период, по оценкам IATA, достиг $2,7 млрд.

Несмотря на относительно равномерное распределение объемов бизнеса, дальнейшее влияние экономического спада на пассажирские авиаперевозки в разных регионах мира, по оценкам экспертов, будет существенно различаться.

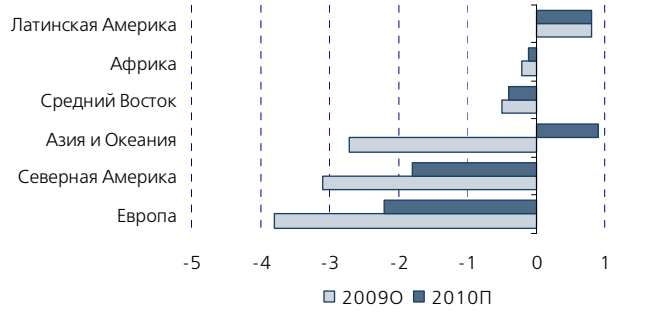
По прогнозам IATA благодаря более быстрому восстановлению экономик развивающихся стран в 2010 г. азиатские авиакомпании уже получат чистую прибыль в размере $0,9 млрд., в то время как североамериканские и европейские авиакомпании потеряют $1,8 и $2,2 млрд., соответственно.

Региональная структура фактического пассажирооборота, 2008 г.



Источник: ICAO

Прогноз чистой прибыли авиакомпаний, 2009–2010 гг., $ млрд.



Источник: IATA

ГЛОБАЛЬНЫЕ АЛЬЯНСЫ

В настоящее время одной из наиболее эффективных форм взаимодействия авиакомпаний являются глобальные альянсы, которые являются гибкой и в то же время масштабной формой коммерческого сотрудничества, не затрагивающей напрямую вопросы собственности. Участники альянса проводят в его рамках согласованную политику, предоставляя пассажирам маршрутные сети всемирного масштаба.

Интеграция дает каждому партнеру доступ к сети маршрутов других участников альянса, позволяет координировать расписание, тарифы, скидки, программы поощрения лояльности

клиентов и даже некоторые наземные операции. В настоящее время альянсы контролируют более 70% мирового рынка пассажирских авиаперевозок.

Создание альянсов дает авиакомпаниям следующие преимущества:

- Возможность расширения сети маршрутов и сокращения нерентабельных линий;
- Значительное улучшение качества продукта авиакомпании за счет использования дополнительных возможностей расписания партнера;
- Оптимизация стыковок и увеличение трансферного потока;
- Всестороннее улучшение предоставляемого сервиса;
- Дополнительная прибыль от расширения совместного присутствия на рынках авиаперевозок;
- Расширение сети продаж, координация тарифной политики;
- Более эффективное использование парка воздушных судов;
- Совместное использование аэропортовых услуг, проведение маркетинга и минимизация издержек;
- Внедрение у себя передовых разработок и новаций партнеров;
- Возможность децентрализовать маршруты и разгрузить собственные транспортные узлы (хабы).

Отмеченные преимущества способствуют снижению затрат авиакомпаний, увеличению доходов и, следовательно, позволяют значительно повысить рентабельность бизнеса всех участников альянса.

В настоящее время в мире существуют 3 глобальных альянса: Star Alliance, SkyTeam и Oneworld. В 2006 г. Аэрофлот стал первой российской авиакомпанией, присоединившейся к глобальному альянсу – SkyTeam, куда, помимо него, в настоящий момент входят еще 8 авиакомпаний – полноправных участников.

Российский рынок авиаперевозок

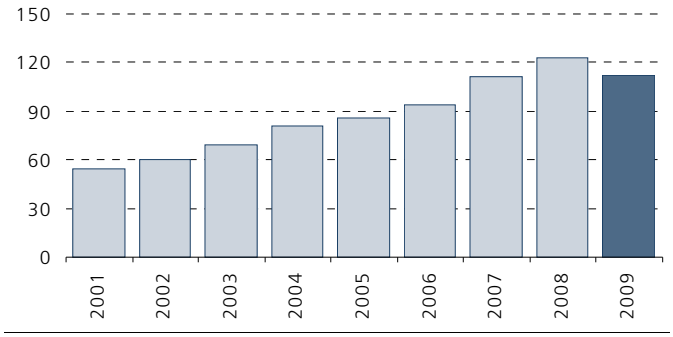
В 2002-2008 гг. темпы роста российского рынка воздушных перевозок опережали темпы роста глобального рынка. Совокупный пассажирооборот российских авиакомпаний за указанный период увеличивался в среднем на 12,2% и в 2008 г. составил 122,6 млрд. пкм (или 49,8 млн. человек). В сравнении, за указанный период глобальный пассажирооборот рос всего на 5,5% в год.

С 2001 по 2008 гг., по данным Госкомстата, доля воздушных перевозок в общем объеме российского пассажирооборота выросла с 12,8% до 25,8%.

Тем не менее, резкое падение перевозок, наблюдавшееся после распада Советского Союза, до сих пор не компенсировано. Сохраняется значительный потенциал роста до пиковых значений пассажирооборота, зафиксированных в 1990 г. (160 млрд. пкм).

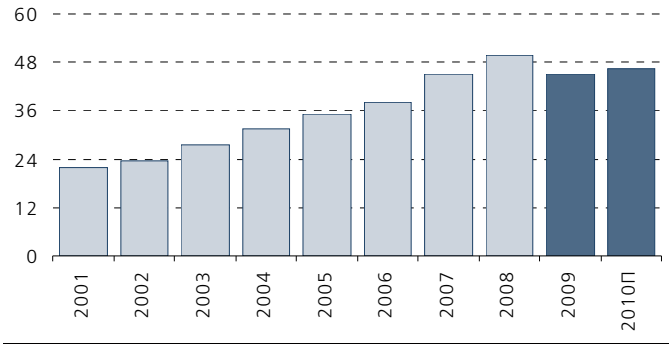
Грузовые перевозки с 2001 по 2008 гг. росли на 6,9% в год и в 2008 г. составили 779,4 тыс. т.

Совокупный пассажирооборот (внутренние и международные перевозки), 2001–2009 гг., млрд. пкм



Источник: ТКП

Перевезено пассажиров (внутренние и международные перевозки), 2001–2010 гг.*, млн. пассажиров



Источник: ТКП, Росавиация

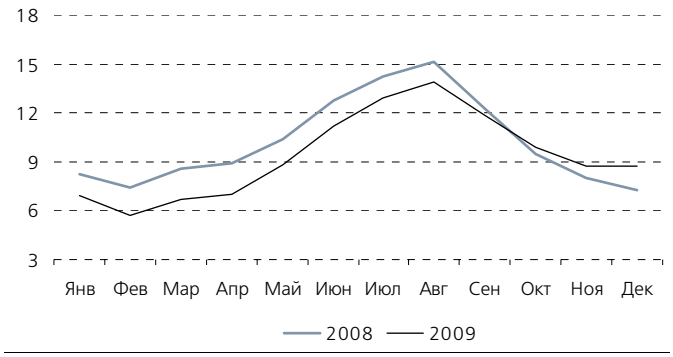
* Данные ТКП за 2001-2009 гг., прогноз Тройки Диалог на 2010 г.

В 4 кв. 2008 – 1 пол. 2009 гг. наблюдалось резкое падение пассажиропотока и грузопотока российских авиакомпаний, связанное с негативным влиянием мирового финансового кризиса. Сокращение пассажирооборота за 2009 г. составило 8,3% год-к-году (в абсолютном выражении показатель упал до 112,5 млрд. пкм), при этом пассажирооборот на внутренних рейсах сократился на 6,9%, а на международных – на 9,3%.

Тоннокилометраж за тот же период снизился на 7,1% до 13,7 млрд. ткм: падение внутренних грузоперевозок составило 7,0%, а международных – 7,2%.

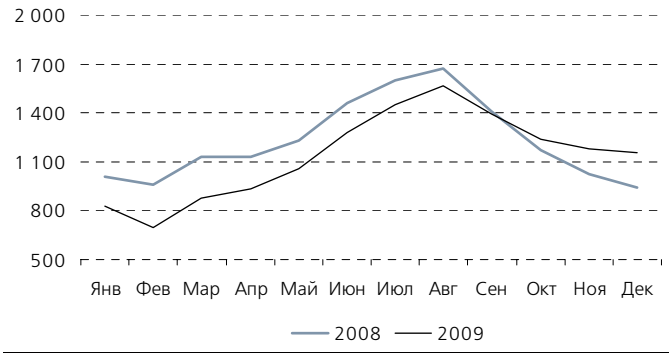
В то же время, уже в октябре 2009 г. как пассажирские, так и грузовые перевозки начали демонстрировать признаки восстановления. Так, месячный пассажирооборот в октябре 2009 г. вырос на 4,1% к октябрю 2008 г., а количество перевезенных пассажиров – на 2,2% год-к-году. Величина тоннокилометража за октябрь 2009 г. выросла на 5,9% год-к-году. Тенденция к превышению показателей предыдущего года сохранилась до конца 2009 г.

Пассажирооборот (внутренние и международные перевозки), 2008–2009 гг., млрд. пкм



Источник: ТКП

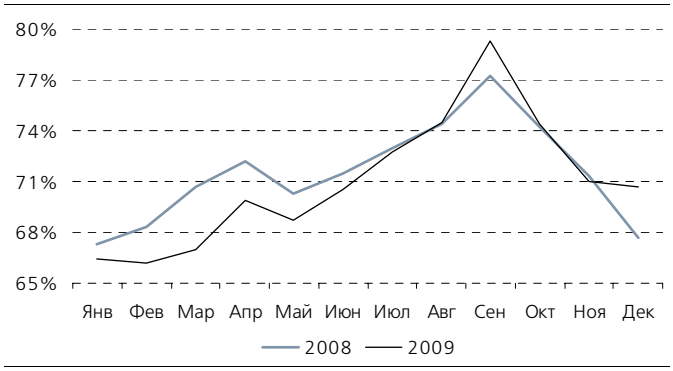
Тоннокилометры (внутренние и международные перевозки), 2008–2009 гг., млн. ткм



Источник: ТКП

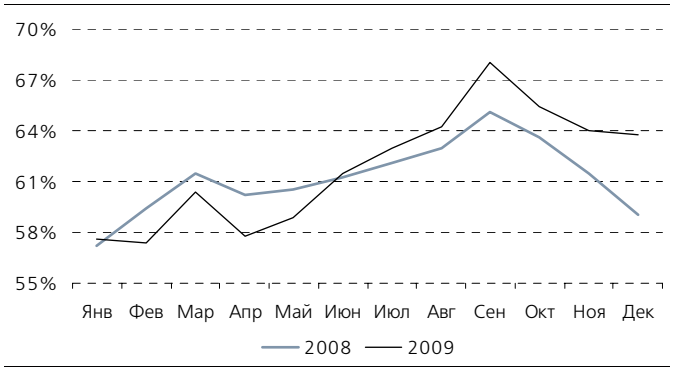
Некоторое восстановление спроса на услуги авиаперевозчиков отразилось и на основных показателях эффективности использования имеющихся провозных мощностей. Коэффициент загрузки пассажирских кресел с августа 2009 г. стабильно превышал уровни прошлого года и за 2009 г. достиг 74,3% против 74,0% за предыдущий год. Коммерческая загрузка за тот же период составила 64,6%, что на 1,8% больше, чем за 2008 г.

Загрузка пассажирских кресел (внутренние и международные перевозки), 2008–2009 гг.



Источник: ТКП

Коммерческая загрузка (внутренние и международные перевозки), 2008–2009 гг.

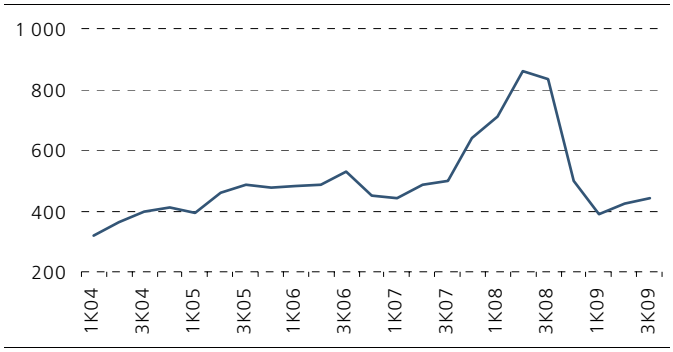


Источник: ТКП

Несмотря на значительное снижение спроса, серьезную поддержку финансовому результату авиакомпаний в кризис оказало резкое падение цен на топливо. В связи с падением цен на нефть и производные нефтепродукты в 4 кв. 2008 – 1 пол. 2009 гг. доля топливных издержек в операционных расходах авиакомпаний начала снижаться. Так, доля топливных издержек в операционных расходах Аэрофлота упала до 24% за 9 мес. 2009 г. против 39% за соответствующий период прошлого года (данные по МСФО), а в операционных расходах Трансаэро – с 48,8% за 1 пол. 2008 г. до 34,0% за 1 пол. 2009 г. (данные компании по РСБУ).

Значительным недостатком российских авиакомпаний по сравнению с международными конкурентами является отсутствие контрактов, хеджирующих риски роста цен на топливо, наличие которых является, согласно методике международного рейтингового агентства Moody's, одним из двух основных факторов, способных компенсировать операционные риски отрасли.

Средние цены на авиационный керосин, с НДС*, 2004–2009 гг., $/т



Источник: Интерфакс, оценки Тройки Диалог

* Расчетные оценки основаны на изменениях цены дизельного топлива

Унаследованный от советской гражданской авиации самолетный парк крайне неэкономичен и потому нуждается в замене. Средний расход топлива в тонно-часах для Ту-154 составляет 5 278 кг/ч против 2 658 кг/ч у А-320. Таким образом, скорость обновления авиапарка определяет конкурентоспособность авиакомпаний

При этом источники модернизации авиапарка у большинства авиакомпаний ограничены. У перевозчиков, характеризующихся преобладанием авиапарка советского производства, стоимость основных активов постоянно снижается, при этом абсолютное большинство самолетов заложено. Новые самолеты приобретаются преимущественно в лизинг, соответственно, возможность привлечения дополнительного финансирования под залог активов минимальна.

Еще одним препятствием на пути обновления самолетного парка российских авиакомпаний являются высокие таможенные пошлины, установленные на ввоз самолетов иностранного

производства (20%) в рамках протекционистской политики Правительства РФ в отношении авиационной промышленности.

В силу вышеуказанных причин обновление авиапарка доступно только крупнейшим игрокам со значительным пассажирооборотом и операционным потоком, а также компаниям, в той или иной форме пользующимся государственной поддержкой, что способствует консолидации отрасли.

Крупнейшие игроки

По данным Росавиации, по состоянию на 15.03.10 г. в реестре эксплуатантов было зарегистрировано 166 авиакомпаний, тогда как на начало 2009 г. их число составляло 175. С начала 2010 г. сертификационная комиссия Росавиации аннулировала 1 и приостановила действие 2 существующих сертификатов эксплуатанта авиакомпаний.

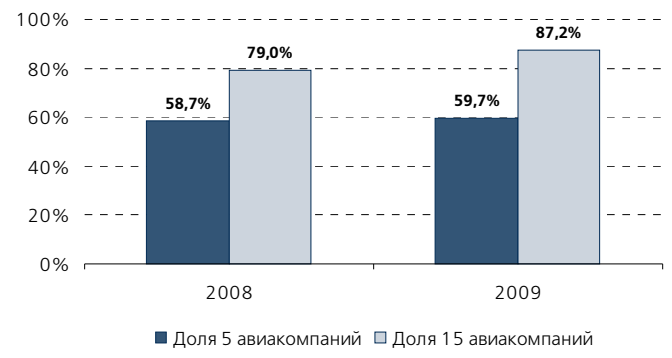
Основным фактором, повлиявшим на значительный рост консолидации в отрасли в 2001-2008 гг., стала отмена квотирования в 2003 г. До 2002 г. государство распределяло квоты на выполнение внутренних рейсов, что сдерживало консолидацию и накладывало ограничения на возможности роста крупнейших компаний.

В настоящее время конкуренция на наиболее загруженных маршрутах достаточно высока: например, маршрут Москва – Санкт-Петербург ежедневно обслуживают 5 авиакомпании, маршрут Москва – Пермь – 4, Москва – Новосибирск – 5.

Крупнейшие авиакомпании занимают значительную долю рынка пассажирских авиаперевозок и практически полностью контролируют рынок грузовых авиаперевозок, при этом их доля в кризис растет. По данным Росавиации в 2009 г. доли 5 и 15 крупнейших авиакомпаний[5] в совокупном пассажирообороте достигли 59,7% и 87,2%, соответственно, тогда как в предыдущем году они составляли 58,7% и 79,0%, соответственно. Банкротство многих мелких перевозчиков, а также таких крупных игроков, как КД-Авиа и Эйр-Юнион в период острой фазы кризиса, дефолты и невозможность платить по обязательствам в условиях значительного падения загрузки и пассажиропотока позволили авиакомпаниям из топ-15 увеличить свою долю.

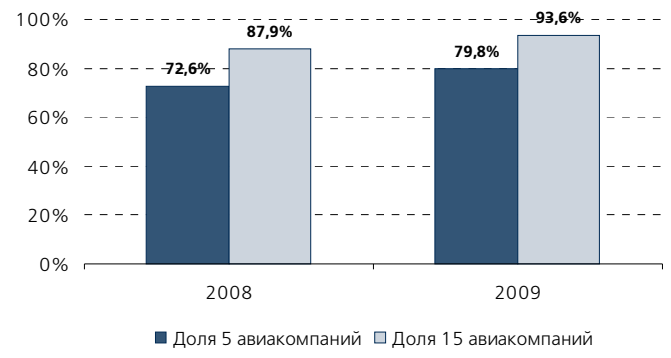
Рынок грузовых авиаперевозок является еще более консолидированным: 5 и 15 авиакомпаний контролировали на этом рынке 79,8% и 93,6% грузооборота в 2009 г. (72,6% и 87,9% в 2008 г.), соответственно.

Динамика долей 5 и 15 крупнейших авиакомпаний в пассажирообороте, 2008–2009 гг.



Источник: Росавиация

Динамика долей 5 и 15 крупнейших авиакомпаний в грузообороте, 2008–2009 гг.

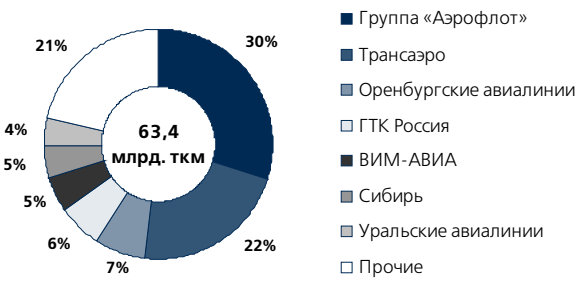


Источник: Росавиация

К основным конкурентам Аэрофлота в зависимости от сегмента авиаперевозок относятся Трансаэро, Группа компаний «Сибирь», ЮТэйр, ГТК Россия, Группа компаний «Волга-Днепр».

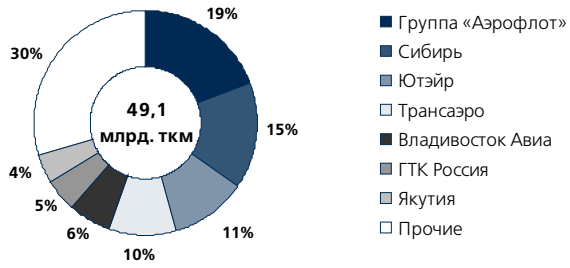
[5] Росавиация рассматривает отдельных эксплуатантов, не учитывая аффилированность компаний

Выполненный пассажирооборот на международных линиях в 2009 г.



Источник: ТКП

Выполненный пассажирооборот на внутренних линиях в 2009 г.



Источник: ТКП

- **Трансаэро** занимает второе после Аэрофлота место по объему международных перевозок – в 2009 г. ее доля на данном направлении составила 22,0%. Компания специализируется на международных чартерных перевозках и является лидером в данном сегменте. По многим направлениям, в частности, на ряде маршрутов в Азию и Латинскую Америку, она не имеет конкурентов.

  Трансаэро обладает разветвленной маршрутной сетью с эксклюзивными маршрутами, а также самым большим в России самолетным парком широкофюзеляжных дальнемагистральных самолетов (на 31.07.09 г. их количество составляло 28 штук). Совокупный парк авиакомпании, практически полностью состоящий из подержанных самолетов Boeing и новых российских самолетов Ту-214, на указанную дату достиг 46 самолетов. Средний возраст авиапарка превышает 15 лет.

  На 2010 г. основной стратегической задачей Трансаэро является ускоренное расширение внутрироссийской сети, поскольку падение спроса в большей степени отражается на международных направлениях. В 2009 г. на авиакомпанию пришлось 9,8% рынка российских авиаперевозок.

- **Группа компаний «Сибирь»** (торговая марка – S7 Airlines) является основным конкурентом Аэрофлота на внутренних направлениях. Рыночная доля компании по совокупному внутреннему российскому пассажирообороту в 2009 г. составила 15,3%. Помимо этого, за 2009 г. авиакомпания сформировала 4,6% международного пассажирооборота.

  Сибирь занимает значительную долю рынка на ключевых внутрироссийских рейсах – наибольшую долю выручки формируют внутренние рейсы из Москвы и Новосибирска. Важными аэропортами также являются Иркутск, Челябинск и Пермь. Доминирующее положение авиакомпании в ряде крупнейших региональных центров до недавнего времени было ее значительным конкурентным преимуществом. Недостаток оборотных средств в течение 2009 г., вызванный необходимостью гасить кредиты, вынуждал Сибирь отменять рейсы и не позволил компании нарастить рыночную долю в условиях банкротства конкурентов. В настоящее время ситуация в компании остается неопределенной.

  Авиапарк Сибири, на 31.12.09 г. состоящий из 32 воздушных судов, полностью укомплектован лайнерами зарубежного производства (Airbus и Boeing). Практически все самолеты перевозчик покупает по лизинговым схемам, и значительная долговая нагрузка, вызванная данным обстоятельством, оказывает негативное влияние на деятельность компании. Так, в 1 кв. 2009 г. компания не смогла пройти оферту по дебютному выпуску облигаций на сумму 2,2 млрд. руб., и была вынуждена реструктуризировать задолженность.

- Специфика деятельности **ОАО «Авиакомпания «ЮТэйр»** определяется ее базированием в Западной Сибири. Нефтегазодобыча и геологоразведка в данном регионе стали источни-

ками спроса на вертолетные перевозки, а авиакомпания является наследником обширного вертолетного парка. ЮТэйр – крупнейший эксплуатант вертолетной техники в России (по состоянию на 31.12.09 г. ее вертолетный парк насчитывал более 200 судов). Самолетный парк ЮТэйр состоит преимущественно из советских авиалайнеров, что определяет его низкую конкурентоспособность, особенно на дальних маршрутах. Доля рынка Ютэйр во внутренних авиаперевозках в 2009 г. составила 11,0%.

Тем не менее, высокая рентабельность вертолетного бизнеса позволяет авиакомпании оставаться прибыльной и расширять свою маршрутную сеть. ЮТэйр стала одной из авиакомпаний, существенно выигравших от ухода с внутреннего рынка КД-Авиа и Эйр-Юнион, а также сокращения позиций Сибири.

24.12.09 г. авиакомпания озвучила амбициозные планы на 2010 г. по завоеванию рынка. В частности, на пассажирских рейсах планируется перевезти более 4,8 млн. пассажиров (по данным ТКП, в 2009 г. авиакомпания перевезла 3,5 млн. человек). По оценкам ЮТэйр, результат будет достигнут за счет повышения средней загрузки воздушных судов и развития маршрутной сети авиакомпании.

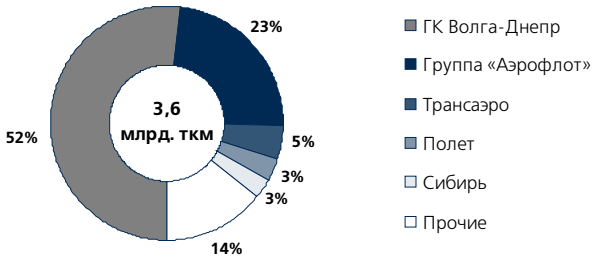
- **ФГУП ГТК «Россия»** базируется в Пулково и выполняет коммерческие пассажирские рейсы из Санкт-Петербурга по России, Европе, Азии и Ближнему Востоку. В 2009 г. ее доля на рынке международных пассажирских авиаперевозок составила 6,2%, а на внутренних линиях – 4,5%.

  Парк ГТК «Россия» состоит из самолетов Airbus A319, Airbus A320, Boeing 737, Boeing 767, Ан-148. В настоящий момент компания реализует стратегию перевооружения парка. Интересы основного акционера (государственной корпорации «Ростехнологии») определяют особое положение авиакомпании как одного из ключевых потребителей продукции российской авиационной промышленности. В частности, авиакомпания первой стала эксплуатировать Ан-148 (ближнемагистральный самолет, серийно производимый предприятиями, входящими в Ростехнологии).

- Крупнейший конкурент Аэрофлота на направлении грузовых авиаперевозок – **Группа компаний «Волга–Днепр»**, которая контролирует более 50% рынка российских грузовых авиаперевозок. Доля Аэрофлота на данном рынке составляет 23,5%.

  Авиапарк компании состоит, преимущественно, из самолетов Ан-124, Ил-76 и Boeing-747. В отличие от Аэрофлота, который осуществляет перевозки преимущественно на пассажирских судах, компания полностью специализируется на чартерных и регулярных грузовых перевозках.

Грузооборот в 2009 г.



Источник: Росавиация

Основные тенденции развития

СТАБИЛИЗАЦИЯ И ВОССТАНОВЛЕНИЕ ПАССАЖИРОПОТОКА В 2010 Г.

Данные Росавиации за сентябрь-октябрь 2009 г. демонстрируют стабилизацию объемов совокупного пассажирооборота на уровне прошлого года, что позволяет надеяться на преодоление нижней точки падения спроса. В 2010 г. эксперты Тройки Диалог оценивают рост пассажирских перевозок на уровне 1,5-3%. С учетом проведенных большинством действующих авиакомпаний программ по сокращению издержек и падения цен на авиационный керосин можно надеяться на рост финансовых показателей наиболее эффективных авиакомпаний.

ОПЕРЕЖАЮЩИЙ РОСТ ОТРАСЛИ ПО МЕРЕ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ПОТРЕБИТЕЛЬСКОГО СПРОСА

Пассажирские авиаперевозки относятся к числу отраслей, финансовое положение которых особенно чувствительно к фазам экономического цикла. По мере восстановления деловой активности и платежеспособного спроса населения предполагается, что пассажиропоток будет расти опережающими темпами по сравнению с экономикой в целом. Данная тенденция связана не только с повышенной потребительской привлекательностью этого вида услуг по сравнению с другими способами передвижения на дальние расстояния, но и с накапливающимся за период рецессии отложенным спросом на туристические и коммерческие поездки. Несмотря на спад в 2009-2010 гг., фундаментальный потенциал роста пассажирооборота в сравнении с пиковыми значениями, зафиксированными в 1990 г., еще не исчерпан.

УВЕЛИЧЕНИЕ КОНЦЕНТРАЦИИ В ОТРАСЛИ

В силу высокой фрагментированности российского рынка пассажирских авиаперевозок, тенденция по сокращению числа участников рынка, по всей видимости, продолжится и в 2010 г. Мелкие региональные перевозчики и, возможно, некоторые крупные национальные операторы, в особенности владеющие топливно-неэффективным парком самолетов советского производства, не смогут работать ниже точки безубыточности и будут вынуждены прекратить операции. В то же время крупнейшие игроки с относительно невысокой долговой нагрузкой обладают всеми возможностями для приобретения мелких операторов с целью расширения маршрутной сети.

РОСТ КОНКУРЕНЦИИ НА ВНУТРЕННИХ НАПРАВЛЕНИЯХ

Темпы роста рынка внутренних перевозок могут превысить темпы роста рынка международных сообщений. Это связано, прежде всего, с продолжающимися банкротствами и сворачиванием операций мелкими региональными перевозчиками на фоне падения спроса и нехватки оборотного капитала. Данное обстоятельство дает крупным операторам возможность значительно повысить свою рыночную долю на многих привлекательных направлениях без необходимости проводить демпинговую политику. Уход части перевозчиков с внутренних направлений придаст стимул к росту конкурентной борьбы среди основных национальных игроков.

УВЕЛИЧЕНИЕ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ РОССИЙСКОЙ СЕТИ ЗА СЧЕТ ПОЯВЛЕНИЯ НОВОГО КРУПНОГО ХАБА

Введение нового транспортного узла в Шереметьево-3 (терминал D) предоставит логистические возможности по повышению пассажиропотока в крупнейшем в России транспортном узле, разгрузив наиболее востребованные направления.

УМЕРЕННЫЕ ТЕМПЫ РОСТА ЦЕН НА ТОПЛИВО

По последним прогнозам Министерства экономического развития РФ, цена на нефть марки Urals по умеренно-оптимистичному сценарию в 2010 г. составит 65 $/баррель. Значительное снижение цен на нефть в 2009 г. повлекло за собой падение цен на топливо: в 3 кв. 2009 г. средняя цена на авиационный керосин, по оценкам Тройки Диалог, упала на 46,9% к соответствующему

показателю предыдущего года и составила 442 $/т (с учетом НДС). По прогнозам отраслевых экспертов, в 2010 г. рост цен на авиационный керосин не превысит 20-30% к уровню 2009 г., что окажет позитивное влияние на финансовый результат всех российских авиакомпаний.

ПРОДОЛЖЕНИЕ ОБНОВЛЕНИЯ САМОЛЕТНОГО ПАРКА РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ

Несмотря на падение операционного потока и сужение возможностей по расширению авиапарка российские авиакомпании будут вынуждены продолжить обновление воздушного флота за счет приобретения более топливно-эффективной авиатехники, поскольку в условиях высокой волатильности цен на топливо неэффективность советских самолетов ставит под угрозу операционную рентабельность компаний. Среди крупнейших национальных перевозчиков только Трансаэро и Сибирь полностью решили данную проблему (для Трансаэро она осложняется солидным возрастом располагаемого иностранного флота).

Аэрофлот планирует в течение 2010-2011 гг. вывести из воздушного парка авиалайнеры советского производства. Остальные авиаперевозчики будут вынуждены оперативно обновлять свой парк, поскольку это является залогом сохранения рыночных позиций и конкурентоспособности в текущих условиях.

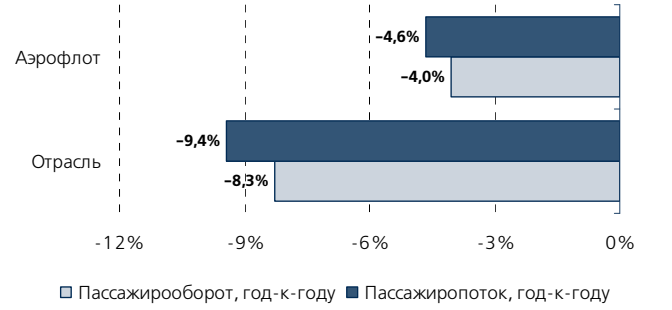
Конкурентные преимущества Компании

ЛИДЕР РЫНКА ВНУТРЕННИХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ АВИАПЕРЕВОЗОК

Аэрофлот – крупнейшая авиакомпания в России, лидирующая на рынке международных (29,9% рынка в 2009 г.)[6] и внутренних (19,2%)[7] пассажирских авиаперевозок. Являясь безусловным лидером на российском рынке регулярных международных перевозок, по данным за 2009 г. Группа контролирует 46,4% данного рынка[8]. В 2009 г. Группа перевезла 11,1 млн. человек, ее совокупный пассажирооборот превысил 29 млрд. пкм[9].

По результатам 2009 г. падение пассажиропотока Группы составило 4,6% год-к-году, что значительно ниже отраслевых показателей – 9,4%. За то же время пассажирооборот Группы снизился на 4,0%, тогда как темпы падения отрасли достигли 8,3%[10].

Падение пассажирооборота и пассажиропотока в 2009 г.



Источник: ТКП

[6] С учетом пассажирооборота дочерних компаний Донавиа и Нордавиа

[7] С учетом пассажирооборота Донавиа

[8] С учетом пассажирооборота Донавиа

[9] С учетом пассажирооборота Донавиа и Нордавиа

[10] С учетом пассажирооборота Донавиа и Нордавиа

Собственный терминал Шереметьево-3 в базовом аэропорту Шерметьево

Аэрофлот базируется в одном из крупнейших аэропортов России – Шереметьево. В ноябре 2009 г. Группа ввела в эксплуатацию новый терминал D (Шереметьево-3), максимальная проектная мощность которого составляет 3 300 пассажиров в час, а показатели комфортности соответствуют стандартам IATA. По состоянию на 31.12.09 г. доля собственности Группы в данном терминале составляла 52,82%. Использование собственного терминала для обслуживания рейсов Группы и ее партнеров по глобальному альянсу SkyTeam позволит усилить ее позиции как на международных, так и на внутренних направлениях. Более высокие показатели качества обслуживания, а также укороченное время трансфера значительно повышают привлекательность аэропорта для путешественников.

Помимо этого, аэропортовый бизнес является более высокомаржинальным, чем авиационные перевозки, что в перспективе окажет позитивное влияние на финансовые результаты Группы.

Современный и экономичный авиапарк

Воздушный флот Группы является одним из самых современных в Европе. По состоянию на 31.12.09 г. он насчитывал 166 авиалайнеров, 108 из которых составляют экономичные самолеты производства компаний Airbus и Boeing (семейства A320, A330, B737 и B767). В 2007 г. Аэрофлот подписал крупные контракты на приобретение 22 дальнемагистральных самолетов Airbus A350 и 22 лайнеров Boeing B787 Dreamliner с началом поставок в 2016 г. С ноября 2008 г. Аэрофлот принимает в состав своего флота новые дальнемагистральные лайнеры Airbus A330, которые уже значительно расширили возможности компании на дальних маршрутах, а также позволили ввести качественно новый уровень сервиса.

Помимо самолетов иностранного производства, в 2010-2011 гг. в парке Аэрофлота появятся первые российские региональные самолеты нового поколения Sukhoi SuperJet-100 (имеется твердый заказ на 30 самолетов SSJ-100).

Разветвленная маршрутная сеть

По состоянию на 31.12.09 г. Компания выполняла рейсы в 97 пунктов 46 стран мира, со средней частотой 8 рейсов в неделю на маршрут, в том числе в 28 пунктов назначения в России, 41 пункт в Европе, 9 – в Азии, 6 – в СНГ. С учетом код-шеринговых соглашений с авиакомпаниями-партнерами Аэрофлот предлагал пассажирам 165 маршрутов со средней частотой 9 рейсов в неделю на маршрут. Компания выполняет рейсы в Европу, Азию, Америку, на Ближний и Средний восток.

Членство в глобальном альянсе SkyTeam и код-шеринговые соглашения

Аэрофлот является членом глобального альянса SkyTeam. Совместная маршрутная сеть альянса насчитывает 856 пунктов назначения в 169 странах мира. Помимо Аэрофлота, в альянс входит еще 8 авиакомпаний мира, включая Air France-KLM, Alitalia, China Southern Airlines, CSA – Czech Airlines, Delta Airlines, Korean Air и др. Членство в альянсе позволяет Компании осуществлять совместное использование рейсов, а также участвовать в глобальных маркетинговых программах SkyTeam, что существенно расширяет спектр предоставляемых услуг и возможных маршрутов. На 31.12.09 г. Аэрофлот имел код-шеринговые соглашения с 28 иностранными и российскими авиакомпаниями.

Высокие показатели топливной эффективности

На территории России Компания на основе ежемесячно организуемых конкурсов заключает прямые контракты с поставщиками – российскими нефтяными компаниями («ЛУКОЙЛ – Аэро»; «Газпромнефть – Аэро Шереметьево»; «Аэротек»; «РН-Аэро» и т.д.), Компания также

закупает авиатопливо на бирже (Международная товарно-сырьевая биржа Санкт – Петербург), что создает возможность иметь более низкие цены по сравнению с конкурентами. На данный момент Аэрофлот покупает до 90% продаваемого на бирже авиатоплива.

Кроме того, в Компании активно реализуется программа «Тенкеринг», подразумевающая перевозку топлива в баках ВС из аэропорта с меньшей стоимостью топлива в аэропорт с большей стоимостью. Данная программа позволяет за счет более дешевого топлива в Москве и минимизации заправок в пунктах полета добиваться определенной экономии, так по итогам 2007 г. экономический эффект от данной программы составил $17,5 млн., в 2008 г. $23,9 млн. и по итогам 2009 г. $27,1 млн.

Благоприятное влияние на топливные издержки также окажет тот факт, что с начала 2010 г. Компания вывела из эксплуатации устаревшие воздушные суда с низкой топливной эффективностью (Ту-134, Ту-154).

Результатом эффективной топливной политики Компании в 2008-2009 гг. стало сокращение доли топливных издержек в операционных расходах за 9 мес. 2009 г. до 24% против 39% за аналогичный период предыдущего года. За 2009 г. удельный расход топлива снизился на 9% до 392 г/ткм.

СООТВЕТСТВИЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ IATA

Уровень безопасности полетов Компании в 2009 г. составил 99,967%, что соответствует показателям ведущих международных авиаперевозчиков.

В 2006 г. Аэрофлот стал первой российской авиакомпанией, получившей сертификат оператора IOSA (IATA Operational Safety Audit), успешно пройдя аудит эксплуатационной безопасности по программе IATA. По стандарту IOSA был сертифицирован весь авиапарк Компании. В 2009 г. в третий раз Аэрофлот подтвердил соответствие более жестким стандартам IOSA, а также первым из российских авиакомпаний успешно завершил процедуру аудита безопасности наземного обслуживания ISAGO (IATA Safety Audit for Ground Operations). Действие сертификата и статус оператора IOSA продлено до 2011 г.

Наличие сертификата IOSA подтверждает использование Компанией передовых стандартов в области управления безопасностью полетов и определяет международный статус безопасного перевозчика, что дает потенциал к расширению международного сотрудничества с ведущими авиакомпаниями.

Важным шагом на пути управления безопасностью Группы является внедрение стандарта IOSA в дочерних авиакомпаниях. Так, Донавиа получила сертификат IOSA в 2008 г., Нордавиа – в 2009 г.

КАЧЕСТВО СЕРВИСА НА МИРОВОМ УРОВНЕ

В 2008 г. Аэрофлот вошел в топ-20 лучших авиаперевозчиков мира по версии журнала Airline Business. Согласно исследованию IATA Survey of Flights in Europe, среди европейских авиакомпаний Аэрофлот занял 4 место в бизнес-классе и 6 место в эконом-классе по потребительской удовлетворенности сервисом. Помимо этого, Академия делового туризма наградила Компанию премией Travel Academy Awards 2007 в номинации «Лучшая авиакомпания для деловых путешествий».

С 2008 г. Компания является обладателем единого сертификата соответствия системы менеджмента качества требованиям стандарта ISO 9001:2000.

В 2009 г. по результатам маркетингового исследования SkyTeam «Onboard Survey» за апрель-сентябрь 2009 г. Компания впервые вышла на первое место по обслуживанию пассажиров в

эконом-классе на коротких и средних рейсах среди европейских авиакомпаний-участников альянса SkyTeam.

ОДИН ИЗ НАИБОЛЕЕ УЗНАВАЕМЫХ НАЦИОНАЛЬНЫХ БРЕНДОВ

Аэрофлот основан постановлением Советского правительства от 09.02.23 г. и является одной из старейших авиакомпаний мира, а также одним из наиболее узнаваемых российских брендов. Репутация Аэрофлота – традиционное восприятие Компании как качественного и надежного перевозчика – входит в число самых значимых активов Компании.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОДДЕРЖКА

Государство является крупнейшим акционером ОАО «Аэрофлот»: доля Росимущества в акционерном капитале Компании составляет 51,175%. Министр транспорта РФ Игорь Левитин возглавляет Совет директоров Компании. Аэрофлот входит в Перечень стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ, определенный Указом Президента РФ от 04.08.04 г.

КРУПНЕЙШИЙ В ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЕ ЦЕНТР УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТАМИ И ЦЕНТР ПОДГОТОВКИ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА

В 2008-2009 гг. введена в действие новая автоматизированная система оперативного управления производственной деятельностью. Система охватывает все составляющие управления полетами: планирование рейсов, контроль над их выполнением, оптимизацию суточного плана, поиск решений по ликвидации сбойных ситуаций.

Центр подготовки авиационного персонала Аэрофлота – единственное в России учебное заведение для пилотов воздушных судов, имеющее лицензию по стандарту EASA Part-147. Тренажерный комплекс Центра подготовки авиационного персонала Аэрофлота обеспечивает подготовку летного состава на пилотажных тренажерах ВС Ил-96-300, A319/320/321, ВС Ту-154М, DA-42.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ НОВЕЙШИХ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

Аэрофлот делает особую ставку на новые информационные технологии как мощное средство повышения качества обслуживания клиентов и экономической эффективности. После перехода на программное обеспечение Sabre, Группа начала активно развивать проект продаж через сеть Интернет. В частности, были введены web-бронирование, а также оплата билета по кредитной карте через систему online-платежей с собственного сайта http://www.aeroflot.ru. С 2007 г. Аэрофлот приступил к массовому внедрению технологии электронного билета через сеть собственных и агентских продаж в России и за рубежом. С 2008 г. во всех аэропортах присутствия Группы введены в промышленную эксплуатацию автоматизированные системы регистрации пассажиров на рейсы Аэрофлота.

На 2009-2010 гг. запланирована модернизация интернет-сайта и call-центра Аэрофлота. Реализация предложенных ключевых направлений развития информационных технологий позволит автоматизировать подавляющее большинство бизнес-процессов в Группе.

СИСТЕМА ЭКОЛОГИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ И ЭНЕРГОСБЕРЕЖЕНИЯ, СООТВЕТСТВУЮЩАЯ МИРОВЫМ СТАНДАРТАМ

Компания неукоснительно соблюдает требования российского и международного законодательства по защите окружающей среды. В Аэрофлоте внедрена и действует система экологического контроля, а также осуществляются экологические платежи за негативное воздействие на окружающую природную среду. Разработана Программа энергосбережения и повышения экологической эффективности ОАО «Аэрофлот» до 2020 г., полностью соответствующая экологиче-

ской стратегии IATA. Выработан план мероприятий на 2010-2012 гг. по созданию системы экологического управления в Компании в соответствии с требованиями стандарта ISO 14001:2001.

В конце 2008 г. Аэрофлот был награжден премией в области экологии «Лучший экологический проект года» в номинации «Природоохранные технологии. Лучший проект по сокращению энергопотребления и повышению экологической эффективности работы предприятий транспорта». Премия учреждена Министерством природных ресурсов и экологии РФ.

По результатам независимого европейского исследования «Марка Доверия. Зеленая Планета 2009» Компания была признана читателями журнала Reader's Digest компанией, отвечающей самым высоким экологическим стандартам и заслуживающей наибольшего доверия в области охраны окружающей среды в категории «Авиакомпания».

Менеджмент и сотрудники

Органы управления

Высшим органом управления ОАО «Аэрофлот» является общее собрание акционеров. Компания обязана ежегодно проводить годовое общее собрание акционеров, не ранее чем через 3 и не позднее чем через 6 месяцев после окончания финансового года (31 декабря).

Совет директоров осуществляет общее руководство деятельностью Компании (кроме вопросов, отнесенных к исключительной компетенции общего собрания акционеров).

Деятельность Совета директоров осуществляется в соответствии с требованиями Устава Аэрофлота, а также Положения о Совете директоров.

Члены Совета директоров избираются общим собранием акционеров кумулятивным голосованием на срок до следующего годового собрания акционеров в количестве 11 человек. Акционеры, либо акционер ОАО «Аэрофлот», являющиеся в совокупности владельцами не менее чем 2% голосующих акций Компании, вправе не позднее чем через 50 дней после окончания финансового года выдвинуть кандидатов в новый состав Совета директоров.

Согласно Уставу, члены Правления Компании не могут составлять более 25% состава Совета директоров.

Совет директоров ОАО «Аэрофлот» по состоянию на 31.12.09 г.

ФИО	Год рождения	Должность	Член Совета директоров с
Левитин Игорь Евгеньевич	1952	Председатель Совета директоров Министр транспорта РФ	2008
Алексашенко Сергей Владимирович*	1959	Директор по макроэкономическим исследованиям ГУ ВШЭ	2008
Андросов Кирилл Геннадьевич	1972	Заместитель Руководителя Аппарата Правительства РФ	2008
Антонов Владимир Николаевич	1953	Первый заместитель Генерального директора по производственной деятельности ОАО "Аэрофлот"	2003
Дмитриев Владимир Александрович*	1953	Председатель Государственной корпорации "Внешэкономбанк"	2008
Душатин Леонид Алексеевич*	1960	Первый заместитель Генерального директора, член Правления ЗАО "Национальная Резервная Корпорация"	2003
Лебедев Александр Евгеньевич*	1959	Председатель Совета директоров ЗАО "Национальная Резервная Корпорация"	2008
Никитин Глеб Сергеевич	1977	Заместитель Руководителя Федерального агентства по управлению федеральным имуществом	2006
Савельев Виталий Геннадьевич	1954	Генеральный директор ОАО "Аэрофлот"	2009
Столяров Андрей Викторович*	1970	Заместитель Генерального директора ЗАО "ЮниКредит Атон"	2009
Тарасов Алексей Евгеньевич*	1972	Заместитель Генерального директора, член Правления, начальник юридического департамента ЗАО "	2009

Источник: данные ОАО «Аэрофлот»

* Отвечают требованиям, предъявляемым организаторами торговли (фондовые биржи) для включения акций в котировальный список "А" фондовых бирж.

Левитин Игорь Евгеньевич. Окончил Ленинградское высшее командное училище железнодорожных военных сообщений и Военную академию тыла и транспорта. С 1996 по 2004 гг. – начальник железнодорожного отдела, заместитель Генерального директора ЗАО «Северстальтранс». С 2004 г. – министр транспорта РФ.

Алексашенко Сергей Владимирович. Окончил экономический факультет Московского государственного университета, кандидат экономических наук. С 2004 по 2006 гг. являлся президентом инвестиционной компании «Антанта Капитал». В 2006-2008 гг. возглавлял московское представительство инвестиционного банка Merrill Lynch Securities в должности

управляющего директора. В настоящее время является директором по макроэкономическим исследованиям ГУ ВШЭ.

Андросов Кирилл Геннадьевич. Окончил Санкт-Петербургский морской технический университет по специальности «Экономика и организация машиностроительной промышленности». Кандидат экономических наук. С 2000 по 2004 гг. – первый заместитель Генерального директора ОАО «Ленэнерго». В 2004-2005 гг. возглавлял департамент Министерства экономического развития и торговли РФ, а с 2005 по 2008 гг. являлся заместителем Министра экономического развития и торговли РФ. С 2008 г. – заместитель Руководителя Аппарата Правительства РФ.

Антонов Владимир Николаевич. Окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта. С 1995 по 2002 гг. являлся заместителем Генерального директора ОАО «Аэрофлот» по авиационной безопасности. В настоящее время занимает должность первого заместителя Генерального директора по производственной деятельности в Компании.

Дмитриев Владимир Александрович. Окончил Московский финансовый институт по специальности «Международные экономические отношения». Доктор экономических наук, член-корреспондент Российской академии естественных наук. С 2004 г. по 2007 гг. являлся заместителем президента – председателя Правления Внешторгбанка. С 2007 г. – председатель Внешэкономбанка.

Душатин Леонид Алексеевич. Окончил Московский финансовый институт по специальности «Международные валютно-кредитные отношения». С 1996 по 2004 гг. прошел путь от вице-президента до заместителя председателя Правления ОАО АКБ «Национальный Резервный Банк». В настоящее время занимает должность первого заместителя Генерального директора и является членом Правления ЗАО «Национальная Резервная Корпорация».

Лебедев Александр Евгеньевич. Окончил Московский государственный институт международных отношений по специальности «Международные экономические отношения», доктор экономических наук. С 1995 по 2003 гг. – президент, председатель Правления ОАО АКБ «Национальный Резервный Банк». С 2003 по 2007 гг. – депутат Государственной Думы РФ, в 2004-2007 гг. – заместитель председателя Комитета Государственной Думы по делам СНГ и связям с соотечественниками. С 2007 г. занимает должность председателя Совета директоров ЗАО «Национальная Резервная Корпорация».

Никитин Глеб Сергеевич. Окончил Санкт-Петербургский университет экономики и финансов, а также Санкт-Петербургский государственный университет по специальности «Юриспруденция». С 1999 по 2004 гг. прошел путь от ведущего специалиста до начальника управления Комитетом по управлению городским имуществом г. Санкт-Петербурга. С 2004 по 2007 гг. – начальник управления Федерального агентства по управлению федеральным имуществом. С 2008 г. – заместитель Руководителя Федерального агентства по управлению федеральным имуществом.

Савельев Виталий Геннадьевич. Окончил Ленинградский политехнический институт и Ленинградский инженерно-экономический институт. С 1996 по 2001 гг. возглавлял Правление банка «МЕНАТЕП Санкт-Петербург». В 2001-2002 гг. работал заместителем председателя Правления ОАО «Газпром». В 2004-2007 гг. являлся заместителем министра экономического развития и торговли РФ. С 2004 по 2009 гг. занимал должность первого вице-президента ОАО АФК «Система». С 2009 г. является Генеральным директором ОАО «Аэрофлот» и входит в состав Совета управляющих IATA.

Столяров Андрей Викторович. Окончил Московский государственный педагогический университет по специальности «математика» и Московский государственный авиационный институт. В 2006-2007 гг. занимал должность финансового директора ЗАО «ЮниКредит

Атон», а с 2007 г. является заместителем Генерального директора ЗАО «ЮниКредит Секьюритиз».

Тарасов Алексей Евгеньевич. Окончил Московский государственный институт международных отношений по специальности «Юриспруденция». С 2004 г. работает в ЗАО «Национальная резервная корпорация», где до 2009 г. возглавлял юридический департамент, а в настоящее время является его Генеральным директором.

ПРАВЛЕНИЕ

Руководство текущей деятельностью осуществляется единоличным и коллегиальным исполнительными органами – Генеральным директором и Правлением. Исполнительные органы подотчетны Совету директоров и общему собранию акционеров. Генеральный директор Компании также является Председателем Правления.

Согласно Уставу, Генеральный директор не может быть одновременно Председателем Совета директоров.

Правление ОАО «Аэрофлот» по состоянию на 31.12.09 г.

ФИО	Год рождения	Должность	Член Правления с
Савельев Виталий Геннадьевич	1954	Генеральный директор Председатель Правления	2009
Авилов Василий Николаевич	1954	Директор департамента управления делами	1997
Антонов Владимир Николаевич	1953	Первый заместитель Генерального директора по производственной деятельности	1996
Богданов Кирилл Григорьевич	1963	Заместитель Генерального директора по информационным технологиям	2009
Бушланов Константин Михайлович	1951	Заместитель Генерального директора по работе с персоналом	2007
Галкин Дмитрий Юрьевич	1963	Директор департамента внутреннего аудита	2009
Зингман Вадим Яковлевич	1970	Заместитель Генерального директора по работе с клиентами	2009
Колдунов Александр Александрович	1952	Директор Департамента управления безопасностью полетов	2002
Курмашов Шамиль Равильевич	1978	Заместитель Генерального директора по финансам и инвестициям	2009
Обрывалин Сергей Геннадьевич	1975	Заместитель Генерального директора по коммерции	2009
Сапрыкин Дмитрий Петрович	1974	Заместитель Генерального директора по правовым и имущественным вопросам	2009
Смирнов Владимир Владимирович	1959	Заместитель Генерального директора по материально-техническому обеспечению	1999
Якимчук Анатолий Петрович	1951	Директор Департамента производства полетов	2009

Источник: данные ОАО «Аэрофлот»

Авилов Василий Николаевич. Окончил Высшее Военно-морское инженерное училище. С 1997 является руководителем администрации ОАО «Аэрофлот», возглавляет Департамент управления делами.

Богданов Кирилл Григорьевич. Окончил Ленинградский Политехнический Институт. С 2009 г. является членом Правления и заместителем Генерального директора по информационным технологиям.

Бушланов Константин Михайлович. Окончил Московский авиационный институт. С 2007 г. является заместителем Генерального директора ОАО «Аэрофлот» по работе с персоналом.

Галкин Дмитрий Юрьевич. Окончил Московский институт управления. С 2002 г. возглавляет службу внутреннего аудита, является Директором департамента внутреннего аудита.

Зингман Вадим Яковлевич. Окончил Санкт-Петербургский университет экономики и финансов. С 2009 г. является заместителем Генерального директора по работе с клиентами ОАО «Аэрофлот».

Смирнов Владимир Владимирович. Окончил Академию гражданской авиации. С 2009 г. является членом Правления и заместителем Генерального директора ОАО «Аэрофлот» по работе с клиентами.

Колдунов Александр Александрович. Окончил Академию гражданской авиации. С 2001 г. возглавляет инспекцию по безопасности полетов ОАО «Аэрофлот».

Курмашов Шамиль Равильевич. Окончил Московский государственный институт международных отношений. С 2009 г. является членом Правления и заместителем Генерального директора по финансам и инвестициям. Кандидат экономических наук.

Обрывалин Сергей Геннадьевич. Окончил Московский институт международных отношений по специальности мировая экономика. С 2003 г. возглавляет департамент управления агентских и региональных продаж на территории РФ ОАО «Аэрофлот», с 2009 г. является заместителем Генерального директора по коммерции.

Сапрыкин Дмитрий Петрович. Окончил Московскую государственную юридическую академию, кандидат юридических наук, имеет степень MBA Cornell Law School. С 2009 г. является заместителем Генерального директора по правовым и имущественным вопросам ОАО «Аэрофлот».

Якимчук Анатолий Петрович. Окончил Московский институт гражданской авиации. С 2009 г. является членом Правления и Директором Департамента производства полетов ОАО «Аэрофлот».

Корпоративное управление

Действующая в ОАО «Аэрофлот» система корпоративного управления базируется как на соблюдении положений российского и международного законодательства, так и на соответствии отечественному и зарубежному деловому обороту. В Компании действуют Кодекс корпоративного поведения и Положение о корпоративной информационной политике.

Документы разработаны на основе лучшей международной и отечественной практики корпоративного управления, в частности, положений Кодекса корпоративного поведения, предложенного ФСФР, требованиям которого Компания стремится соответствовать в полном объеме.

В целях повышения эффективности работы Совета директоров действуют 3 комитета: по аудиту, стратегии, а также по кадрам и вознаграждениям. Комитеты являются консультативно-совещательными органами и в своей деятельности руководствуются действующим законодательством, а также Уставом, Кодексом корпоративного поведения, Положением о Совете директоров, положениями о комитетах и иными внутренними документами ОАО «Аэрофлот». Все комитеты возглавляются независимыми директорами.

В компетенцию Комитета по аудиту входят следующие функции:

- разработка предложений и рекомендаций для Совета директоров по вопросам формирования и исполнения проекта финансово-хозяйственного плана;
- разработка предложений по совершенствованию системы контроля со стороны Совета директоров за точным исполнением указанного плана;
- взаимодействие с аудитором Компании;
- осуществление оценки аудиторского заключения аудитора;
- представление рекомендаций по вопросам, касающимся коммерческих и иных рисков, связанных с конкретными сделками и операциями.

Комитет по стратегии подготавливает рекомендации, касающиеся приоритетных направлений деятельности и развития ОАО «Аэрофлот», повышения эффективности Компании, анализирует выполнение планов стратегического развития и при необходимости разрабатывает рекомендации по корректировке данных проектов, а также вырабатывает рекомендации для Совета директоров по дивидендной политике.

Комитет по кадрам и вознаграждениям вырабатывает предложения по повышению эффективности кадровой политики, включая рекомендации по найму, а также вознаграждению членов Совета директоров, членов Ревизионной комиссии, членов комитетов Совета директоров, членов Правления, Генерального директора и других работников Компании. Комитет участвует в разработке условий договоров (в том числе определения эффективности выполнения возложенных обязанностей и принципов премирования), заключаемых с Генеральным директором и членами Правления для их последующего рассмотрения Советом директоров.

Действующий состав комитетов Совета директоров приведен в следующей таблице:

Состав комитетов Совета директоров по состоянию на 31.12.09 г.

Наименование комитета	Состав
Комитет по кадрам и вознаграждениям	Тарасов Алексей Евгеньевич (Председатель комитета)
	Андросов Кирилл Геннадьевич Дмитриев Владимир Александрович Никитин Глеб Сергеевич
Комитет по аудиту	Душатин Леонид Алексеевич (Председатель комитета)
	Алексашенко Сергей Владимирович Столяров Андрей Викторович
Комитет по стратегии	Алексашенко Сергей Владимирович (Председатель комитета)
	Брычев Вячеслав Вячеславович Начальник отдела Федерального агентства по управлению федеральным имуществом
	Душатин Леонид Алексеевич Курмашов Шамиль Равильевич Обрывалин Сергей Геннадьевич Столяров Андрей Викторович Тихонов Александр Васильевич Директор департамента Минтранса РФ

Источник: данные ОАО «Аэрофлот»

Персонал

Менеджмент Группы рассматривает персонал как наиболее ценный актив Аэрофлота. Группа старается привлекать квалифицированных работников, что невозможно без обеспечения адекватной оплаты труда, возможностей профессионального и личного развития и эффективной социальной защиты.

На 31.12.09 г. списочная численность сотрудников Аэрофлота составила 13 306 человек, из которых 32% – члены летных экипажей. Группа привлекает высокообразованный персонал: более половины работников имеют высшее образование, остальные – среднее и среднее специальное. Средний возраст работников составляет 41,5 лет. Аэрофлот стремится создавать привлекательные условия труда: средняя среднемесячная заработная плата в 2009 г. составила 54,6 тыс. руб.

В Компании действует комитет по социальной политике, который формирует основные направления социального развития, проводятся независимые исследования отношения работников к Компании, действует коллективный трудовой договор, активно функционируют несколько профсоюзных организаций.

Списочная численность работников ОАО «Аэрофлот» по видам деятельности, чел.

Виды деятельности	2007	2008	2009
Командиры воздушных судов и вторые пилоты	1 174	1 256	1 337
Другой летный состав	405	331	178
Бортпроводники	2 699	2 938	2 756
Персонал технического обслуживания и ремонта авиационной техники	3 184	3 093	2 420
Сотрудники, обеспечивающие продажу билетов, услуги и рекламу	2 212	2 226	2 045
Работники аэропортовых служб (обслуживание в порту)	3 848	4 014	3 042
Прочий персонал	1 781	1 783	1 528
Итого	**15 303**	**15 641**	**13 306**

Источник: данные Группы

Создание безопасных условий труда – приоритетное направление деятельности Аэрофлота в сфере работы с человеческим капиталом. Группа неукоснительно придерживается требований законодательства, а также собственных регламентов по охране труда, осуществлению производственного, санитарно-гигиенического, экологического контроля и проведению аттестации рабочих мест по условиям труда. Утвержден план мероприятий по достижению целевых показателей безопасности труда, проводятся плановые и внеплановые проверки рабочих мест, при этом особое внимание направлено на профилактику и предупреждение несчастных случаев.

Независимым подтверждением эффективной социальной политики являются неоднократные победы Аэрофлота во Всероссийском конкурсе «Российская организация высокой социальной эффективности».

ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ

Аэрофлот активно инвестирует в профессиональную подготовку и повышение квалификации работников. Сотрудники Группы ежегодно проходят повышение квалификации по самым разным направлениями, включающих в том числе программы по менеджменту качества, обучение работе в системе Sabre, международные программы IATA, языковые курсы.

Существенную роль в поддержании высоких стандартов авиационной безопасности и качества оказываемых услуг играют программы по подготовке летных и кабинных экипажей.

Центр подготовки авиационного персонала Аэрофлота в 2008 г. подтвердил лицензию на соответствие требованиям по подготовке инженерно-технического персонала для воздушных судов Airbus A320 и Boeing 767. Подтверждение лицензии означает соответствие требованиям Европейского агентства по безопасности авиаперевозок. В 2008-2009 гг. в Аэрофлот поступил полнопилотажный тренажер, предназначенный для обучения летного состава воздушных судов Airbus A319/320/321. Это второй тренажер подобного типа, находящийся в распоряжении Компании, сертифицированный в международных и российских органах гражданской авиации, на который получены все необходимые разрешения для использования в учебных целях. Совместно с компанией ЗАО «Гражданские самолеты Сухого» осуществляется разработка полнопилотажного тренажера самолета SSJ-100.

Сильная материально-техническая и методическая учебная база Аэрофлота, а также нарастающая общемировая и российская потребность в квалифицированных летных и технических кадрах обуславливают необходимость создания летной школы Аэрофлота.

В конце 2009 г. Аэрофлот завершил первый этап переговоров по поводу создания тренировочного центра с представителями компаний Airbus и CAE – мирового лидера по производству авиатренажеров, который так же имеет собственную крупнейшую в мире сеть тренировочных центров по подготовке авиационного персонала. Проект предполагает осуществление первоначальной и периодической подготовки всего авиационного персонала, участвующего в работе авиакомпаний (пилоты, бортпроводники, инженерный персонал, служба наземного обеспечения полетов ит.д.). Начало реализации проекта намечено на середину 2010 г. Привлечение партнера – CAE – обусловлено следующими причинами:

- привлечение инвестиций в виде дополнительных авиатренажеров, которые необходимы как для собственных нужд Аэрофлота, так и ориентированных на флот других авиакомпаний;
- использование в работе центра опыт CAE по созданию и реализации продукта, отвечающего мировым требованиям и стандартам.

Согласно разработанному бизнес-плану первоначальная подготовка пилотов на базе создаваемого центра будет осуществляться совместно с Сасовским училищем ГА. Предлагаемая программа подготовки пилотов (MPL) имеет ряд преимуществ по сравнению с государственной программой первоначальной подготовки пилотов ввиду сокращения времени обучения, уменьшения государственных затрат на подготовку, повышения качества подготовки пилотов.

Совместная реализация поставленных всеми участниками проекта целей позволит достичь следующих результатов:

для Аэрофлота:

- создание школы первоначальной подготовки пилотов и увеличение видов подготовки авиаперсонала, что позволит полностью удовлетворить потребности Группы в подготовке качественного летного состава и наземного персонала;
- получение и распространение лучшего мирового опыта по подготовке авиационного персонала на современных ВС;

для CAE:

- выход на рынок услуг по подготовке авиаперсонала России и стран СНГ;
- создание одного из крупнейших центров собственной сети;

для AIRBUS:

- повышение уровня безопасности полетов в компаниях, использующих ВС Airbus;
- реализация гарантии Российским официальным лицам в оказании помощи по повышению безопасности полетов Российских авиакомпаний и подготовке квалифицированного персонала.

В Группе была внедрена система дистанционного обучения английскому языку, запущен специальный сайт – lmseng.aeroflot.ru, позволяющий проводить языковую подготовку в режиме online.

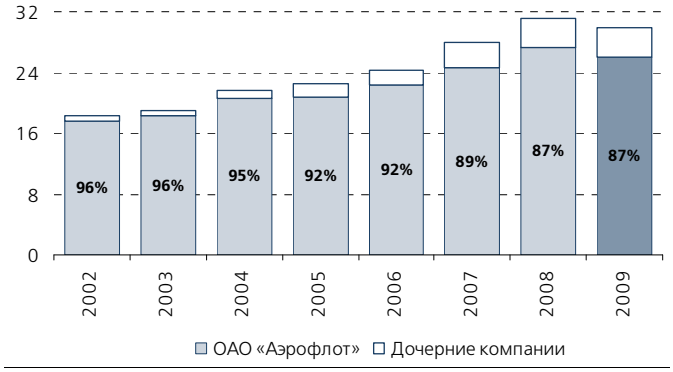
Операционная деятельность

С 2002 по 2008 гг. Группа стабильно наращивала объем как пассажирских, так и грузовых перевозок, налет воздушных судов прирастал в среднем на 9,9% в год и составил в 2008 г. 391,2 тыс. часов. В данный период пассажирооборот рос в среднем на 9,3% (CAGR), выполненный тонно-километраж – на 8,6%. Высокое доверие пассажиров к услугам Группы сдержало падение операционных показателей Аэрофлота в период мирового экономического кризиса. За 2009 г. пассажирооборот сократился по сравнению с предыдущим годом на 4%, в то время как в среднем по отрасли падение составило около 8%.

Вместе с тем с октября 2009 г. наблюдается восстановление спроса на услуги Группы. В октябре пассажиропоток увеличился на 1,5%, по сравнение с октябрем 2008 г., в ноябре уже на 5,7%, в декабре 17,1%. Благодаря данному обстоятельству пассажирооборот Группы за 2009 г. снизился лишь на 4,0% (год-к-году), выполненный тонно-километраж – на 3,1%.

Основная доля пассажирских перевозок приходится на ОАО «Аэрофлот», в то время как дочерние компании ЗАО «Нордавиа – региональные авиалинии» и ОАО «Донавиа» в 2008-2009 гг. сформировали около 13% пассажирооборота. Снижение доли ОАО «Аэрофлот» в грузовых перевозках начиная с 2007 г. связано с созданием ЗАО «Аэрофлот-Карго» и переводом на эту компанию данного вида бизнеса.

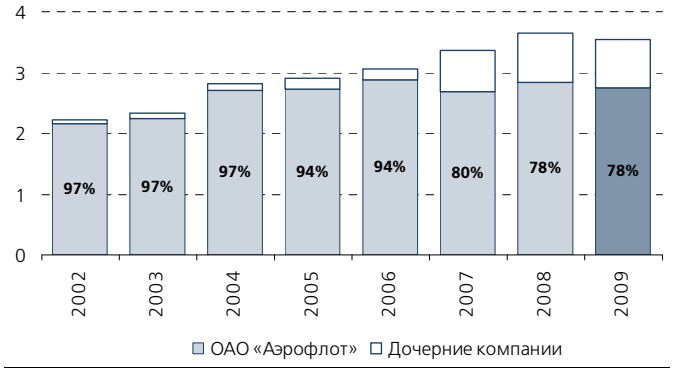
Динамика пассажирооборота, выполненного Группой, в 2002–2009* гг., млрд. пкм



Источник: данные Группы

*Объем пассажирооборота ЗАО «Нордавиа – региональные авиалинии», ранее ЗАО «Аэрофлот-Норд», консолидируется с октября 2004 г.

Динамика выполненного тонно-километража Группы в 2002–2009* гг., млрд. ткм



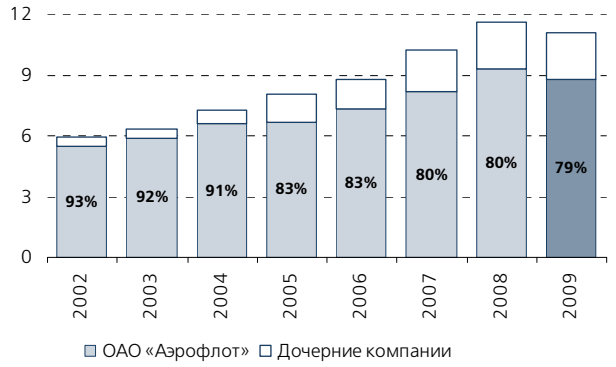
Источник: данные Группы

*Выполненный тонно-километраж ЗАО «Нордавиа – региональные авиалинии», ранее ЗАО «Аэрофлот-Норд» консолидируется с октября 2004 г.

Пассажирские перевозки

На протяжении 2002-2008 гг. количество пассажиров, перевезенных Группой, росло в среднем на 11,9% и в 2008 г. составило 11,6 млн. чел. Влияние экономического кризиса привело к сокращению числа пассажиров, перевезенных Аэрофлотом в 2009 г., на 4,6% (год-к-году) до 11,1 млн. чел., из которых 8,8 млн. чел. пришлось на ОАО «Аэрофлот». Несмотря на то, что октябрь традиционно является месяцем невысокого пассажиропотока, с октября 2009 г. число пассажиров, перевезенных Группой, помесячно начало превышать аналогичный показатель предыдущего года.

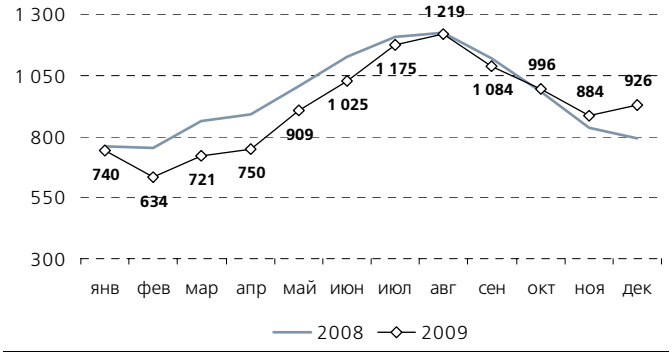
Динамика численности перевезенных Группой пассажиров в 2002–2009 гг.*, млн. чел.



Источник: данные Группы

*Число перевезенных пассажиров ЗАО «Нордавиа – региональные авиалинии», ранее ЗАО «Аэрофлот-Норд» консолидируется с октября 2004 г.

Динамика численности перевезенных Группой пассажиров в 2008–2009 гг., тыс. чел.



Источник: данные Группы

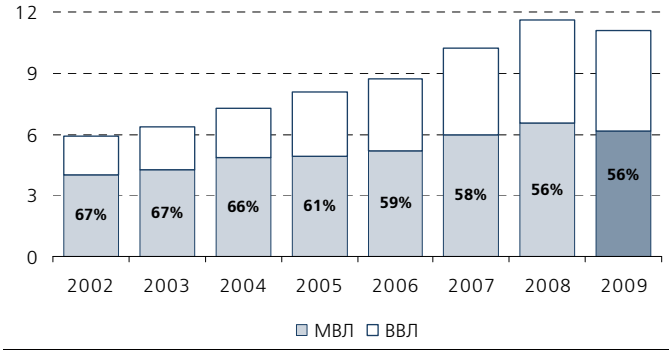
ВНУТРЕННИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Группа стабильно наращивает долю перевозок на внутренних воздушных линиях. За 2009 г. на внутренних воздушных линиях Группа перевезла 4,9 млн. чел, что составило 44,2% пассажиропотока Группы, по сравнению с 43,5% за 2008 г. При этом, несмотря на сокращение числа перевезенных пассажиров в результате экономического кризиса на 3,1%, пассажирооборот Группы за данный период на внутренних авиалиниях немного вырос и составил 10,8 млрд. пкм. (+1,9% год-к-году).

В структуре пассажирских перевозок ОАО «Аэрофлот» за 2009 г. на внутренние авиалинии пришлось 38,2% перевезенных пассажиров или 3,3 млн. чел. Пассажирооборот ОАО «Аэрофлот» за 2009 г. также несколько увеличился (+1,6% год-к-году), несмотря на сокращение числа перевезенных пассажиров на 6,5%.

При этом процент загрузки пассажирских кресел на внутренних линиях Группы в 2009 г. вырос на 1,1% год-к-году и достиг 73,0%, ОАО «Аэрофлот», соответственно, на 0,5% и достиг 74,3%. Рост провозных емкостей Группы на внутренних авиалиниях составил за тот же период 0,4%.

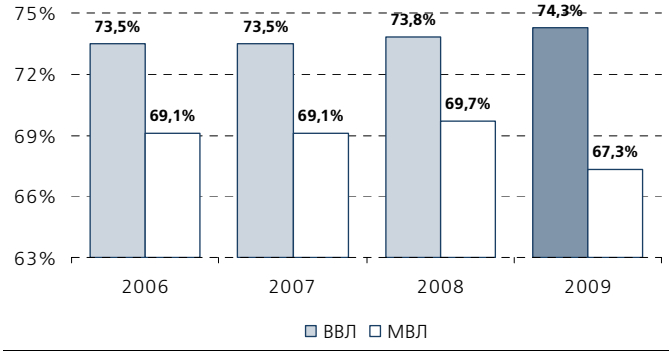
Динамика численности перевезенных Группой пассажиров в 2002–2009 гг.*, млн. чел.



Источник: данные Группы

*Число перевезенных пассажиров ЗАО «Нордавиа – региональные авиалинии», ранее ЗАО «Аэрофлот-Норд» консолидируется с октября 2004 г.

Динамика занятости пассажирских кресел ОАО «Аэрофлот» в 2006–2009 гг.



Источник: данные Группы

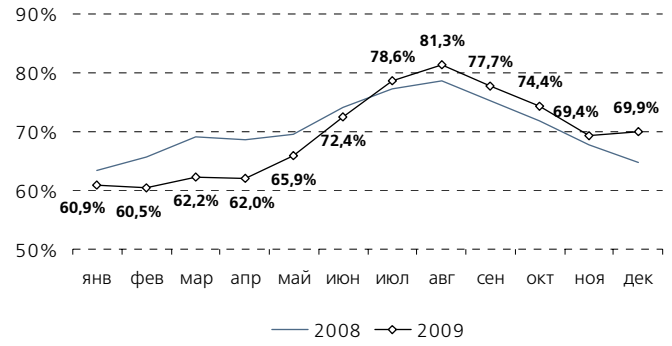
Начиная с июля 2009 г. помесячный процент загрузки кресел в целом по Группе превышает значение данного показателя за соответствующие месяцы 2008 г., что свидетельствует как о более эффективном использовании Аэрофлотом провозных мощностей, так и о постепенном восстановлении спроса на авиа перелеты.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

В 2009 г. число пассажиров, перевезенных Группой на международных авиалиниях, сократилось на 5,8% и составило 6,2 млн. чел., пассажирооборот снизился до 19,1 млрд. пкм. (-7,1% год-к-году). Уменьшение пассажиропотока на международных воздушных линиях ОАО «Аэрофлот» было не столь существенно – 5,0% до 5,4 млн. чел., пассажирооборота до 17,3 млрд. пкм. (-7,5% год-к-году).

За 2009 г. на регулярных рейсах ОАО «Аэрофлот» большая часть международных перевозок пришлась на Европейские страны: 56,0% пассажиропотока и 38,2% пасажирооборота МВЛ. Рейсы в страны Азиатско-Тихоокеанского региона и в СНГ сформировали, соответственно, 14,0% и 12,3% пассажиропотока и 28,5% и 7,9% пассажирооборота МВЛ.

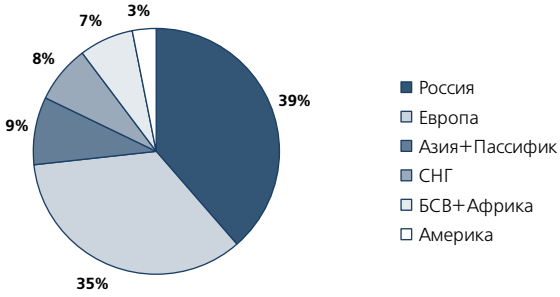
Занятость пассажирских кресел в 2008–2009 гг.



Источник: данные Группы

* Число перевезенных пассажиров ОАО «Аэрофлот-Норд» консолидируется с октября 2004 г.

Региональная структура пассажирских перевозок на регулярных рейсах ОАО «Аэрофлот» за 2009 г.*



Источник: данные Группы

*Сумма долей может превышать 100% за счет округления

Маршрутная сеть

В 2009 г. Компания продолжала расширять маршрутную сеть в России и Европе, а также концентрировалась на реализации транзитного потенциала России. В летнем расписании на 2010 г. по сравнению с 2009 г. увеличена частота полетов на дальне- и среднемагистральных маршрутах в России, а также дальнемагистральных маршрутах в страны Азии.

В зимний период 2009/2010 г. Компания выполняет полеты в 97 пунктов 46 стран мира, со средней частотой 8 рейсов в неделю на маршрут[11]. При этом на 31.12.09 г. по 65 маршрутам осуществлялся как минимум один рейс в день. С учетом код-шеринговых соглашений пассажирам предлагалось 165 маршрутов со средней частотой 9 рейсов в неделю на маршрут.

Направления маршрутов согласно зимнему расписанию 2009 г.

Регион	Число пунктов
Европа	41
Россия	28
Азия	9
СНГ	6
Ближний и средний восток (БСВ)	5
Америка	4
Африка	4
Итого	**97**

Источник: данные Группы

[11] За 11 мес. 2009 г.

В 2009 г. в начато выполнение регулярных полетов по 12 новым маршрутам:

- Москва – Инсбрук,
- Москва – Зальцбург,
- Москва – Дрезден,
- Москва – Эйлат,
- Москва – Хургада,
- Москва – Шарм Эль Шейх,
- Калининград – Санкт-Петербург,
- Владивосток – Южно-Сахалинск,
- Владивосток – Петропавловск-Камчатский,
- Владивосток – Хабаровск,
- Петропавловск-Камчатский – Хабаровск,
- Южно-Сахалинск – Хабаровск.

Кроме того, в зимнем расписании 2009/2010 г. было увеличено количество рейсов на следующих направлениях: Санкт-Петербург (+4), Владивосток (+3), Хабаровск (+2), Петропавловск-Камчатский (+1), Южно-Сахалинск (+1), Калининград (+1), Бангкок (+3), Шанхай (+1), Ханой (+1), Ереван (+4), Гавана (+1).

Коэффициент стыкуемости сети на собственных рейсах Аэрофлота увеличился до 6,61 по сравнению с 6,57 в 2008 г.

Транзит в сети маршрутов Компании за 2009 г. составил 2,5 млн. пассажиров (+7,3 % к 2008 г.). При этом за счет ввода в эксплуатацию в 2009 г. нового терминала Шереметьево-3 в 2010 г. Компания прогнозирует увеличение транзитного пассажиропотока на 40%.

На 31.12.09 г. Компания имела код-шеринговые соглашения с 28 компаниями. На рейсах партнеров за 12 мес. 2009 г. было перевезено 1 254 тыс. пассажиров ОАО «Аэрофлот», на рейсах Компании – 369,7 тыс. пассажиров партнеров.

Основными партнерами ОАО «Аэрофлот» по объемам код-шерингового сотрудничества в 2009 г. стали Czech Airlines, Air France – KLM, Alitalia, Belavia, ГТК «Россия», а также компании Группы: Нордавиа, Донавиа.

Кроме того, Аэрофлот активно расширяет взаимодействие с авиакомпаниями, входящими в глобальный альянс SkyTeam. SkyTeam является глобальным авиационным альянсом, в который на правах партнеров входит 9 авиакомпаний, в том числе Аэрофлот, Aeromexico, Air France-KLM, Alitalia, CSA – Czech Airlines, Delta Airlines, China Southern Airlines, Korean Air, а также 2 ассоциированных компании: AirEuropa и Kenia Airways. В ноябре 2009 г. участниками SkyTeam было принято решение отказаться от ассоциированного уровня участия в альянсе и перейти на принцип единого членства в SkyTeam. Посредством самой обширной в мире сети хабов альянс SkyTeam ежегодно предлагает 384 млн. своих пассажиров глобальную сеть маршрутов с приблизительно 13 тыс. ежедневных рейсов в 856 пунктов по всему миру в 169 странах.

В 2008 г. ОАО «Аэрофлот» была введена в действие технология электронного интерлайн-билета со всеми участниками альянса, расширен список маркетинговых направлений за узловые аэропорты авиакомпаний – партнеров по альянсу, а также расширено участие в совместных проектах и инициативах альянса. В 2009 г. в рамках развития участия в альянсе SkyTeam ОАО «Аэрофлот» были осуществлены следующие мероприятия:

- согласование и утверждение учредительных документов центрального офиса SkyTeam в Амстердаме, призванного коренным образом изменить структуру альянса, процедуры взаиморасчетов участников, стать решающим фактором в достижении новых позиций на мировом рынке воздушных перевозок;
- завершение проекта «showcase» в аэропорту Heathrow Лондона, в рамках которого под брендом SkyTeam в Терминале 4 оформлены офисы продаж перевозчиков, единая зона премиальной регистрации, а также двухуровневый зал ожидания для пассажиров бизнес класса;
- участие в реализации инициативы «co-location» по совместному размещению перевозчиков и оформлению аэропортов с усиленным присутствием бренда альянса. Необходимая работа была проведена в Токио, Барселоне и Париже в рамках деятельности рабочей группы по рекламе и бренду;
- окраска всеми перевозчиками SkyTeam, в том числе ОАО «Аэрофлот» 1 дальнемагистрального ВС в корпоративные цвета альянса. 05.11.09 г. была проведена пресс-конференция, посвященная прибытию A-330-300 в окраске SkyTeam;
- активное участие в осуществлении деятельности по расширению состава участников SkyTeam и подбору перевозчиков, чья карта маршрутов имела бы стратегическое значения для развития альянса. Была проведена работа по согласованию и подписанию необходимого пакета документов для тесного сотрудничества в целях подготовки к вступлению в состав SkyTeam новых авиакомпаний Vietnam Airlines, Tarom;
- предложение своим клиентам, начиная с 2009 г., путешествий по специальным тарифным продуктам: Italy Pass, China Pass, Mexico Pass.

В 2010 г. Группа планирует наращивать долю внутреннего рынка авиаперевозок, а также развивать пассажирские перевозки в Европе и Юго-Восточной Азии.

В летнем расписании на 2010 г. Компания значительно увеличила частоту среднемагистральных маршрутов по России (+81 рейс в неделю), причем основной вклад приходится на маршруты в Санкт-Петербург (+73). Кроме того, существенно возрастет частота маршрутов в Западную и Южную Европу (+21). На дальнемагистральных маршрутах планируется увеличение частоты полетов в Азию (+13) и по России (+12).

Изменение частоты полетов в летнем расписании 2010 г. по сравнению с 2009 г.

Регион	Изменение числа рейсов в неделю
Среднемагистральные маршруты	
Россия	+81
Западная Европа	+11
Южная Европа	+10
Африка и БСВ	+6
СНГ и Балтия	+4
Центральная Европа	-2
Дальнемагистральные маршруты	
Азия	+13
Россия	+12
Америка	+4

Источник: данные Группы

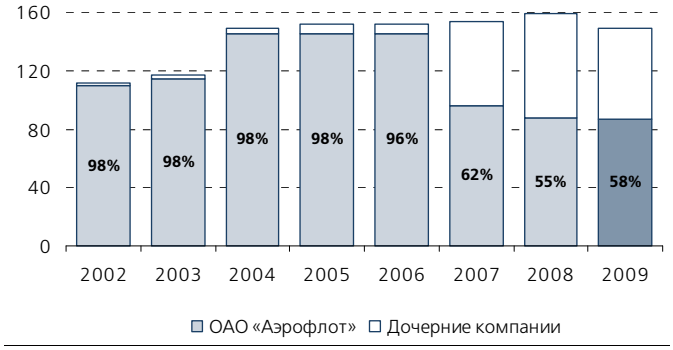
Грузовые перевозки

В 2009 г. грузовые перевозки Группы, включая почту, составили 148,9 тыс. т, сократившись на 6,4% по сравнению с 2008 г., при этом тоннокилометраж Группы снизился на 3,1% до 3,5 млрд. ткм. Снижение грузовых перевозок было вызвано как сокращением спроса на данный вид услуг в период кризиса, так и выбытием из парка грузовых самолетов 3 устаревших воздушных судов.

Основное сокращение грузо-почтовых перевозок на 8,9% до 107,5 тыс. т пришлось на международные линии, особенно по следующим направлениям: США, Европа (Швейцария, Австрия, Швеция, Бельгия, Польша), страны СНГ и Балтии. Процент коммерческой загрузки в 2009 г. по МВЛ составил 55,9% по сравнению с 56,4% в 2008 г.

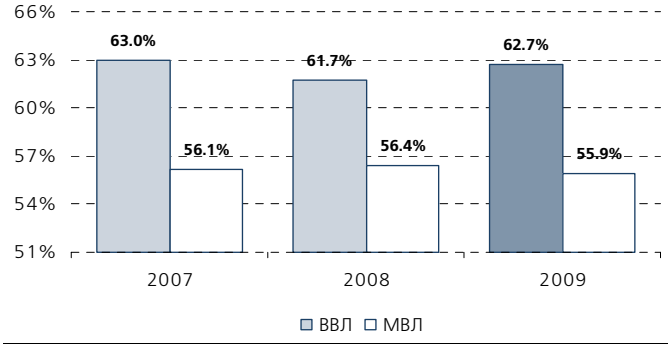
На внутренних авиалиниях было перевезено 41,5 тыс. т грузов и почты (+0,6% год-к-году), а тоннокилометраж вырос на 3,0% и составил 1,2 млрд. ткм. Коэффициент коммерческой загрузки вырос до 62,7% с 61,7%.

Динамика объема грузов и почты, перевезенных Группой в 2002–2009 гг., тыс. т



Источник: данные Группы

Динамика коэффициента коммерческой загрузки в 2007–2009 гг.



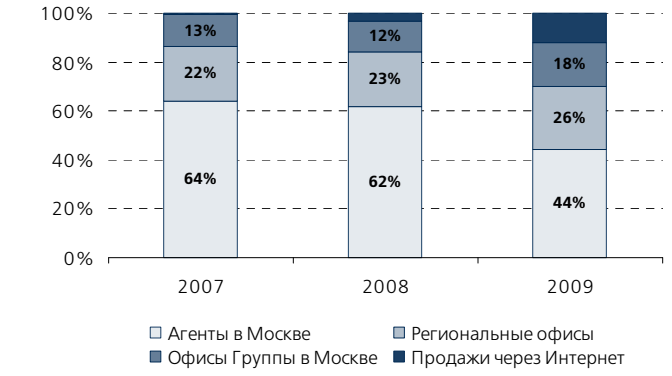
Источник: данные Группы

Система продаж

В настоящий момент Группа осуществляет реализацию услуг по пассажирским перевозкам через собственные офисы продаж (в том числе колл-центры), агентскую сеть и, в растущей степени, через интернет-сайт Аэрофлота. Агентская сеть включает как агентов Группы, так и агентов, работающих в рамках систем взаимных расчетов, таких как Транспортная Клиринговая Палата, а также BSP (Billing and Settlement Plan) и ARC (Airline Reporting Corporation).

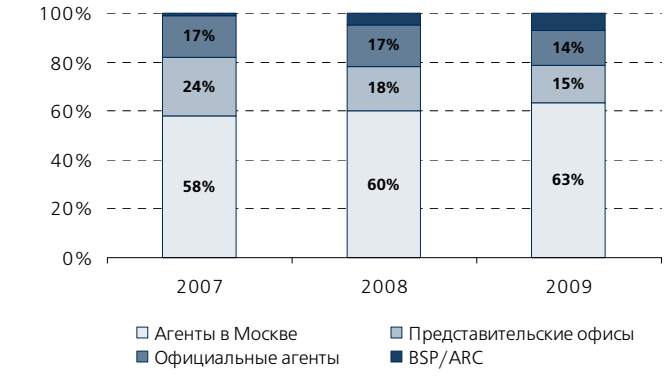
В 2008 г. выручка Группы от регулярных пассажирских перевозок в России составила $1 247,5 млн. (+32% к 2007 г.), за пределами России - $2 260,1 млн. (+19% к 2007 г.).

Структура выручки Группы от пассажирских перевозок в России по каналам продаж в 2007–2009 гг.



Источник: данные Группы

Структура выручки Группы от пассажирских перевозок за рубежом по каналам продаж в 2007–2009 гг.



Источник: данные Группы

С целью сокращения расходов на реализацию Группа осуществила разнообразные мероприятия, в том числе переговоры о введении новой системы комиссионных вознаграждений для агентов, переход на продажу электронных билетов в соответствии с резолюцией IATA и запуск нового веб-сайта. В 2009 г. через новый интернет-сайт Аэрофлота было продано более 70 000 билетов, что составило 9% от общего объема проданных билетов. Группа планирует

увеличивать долю реализации через веб-сайт Аэрофлота и сокращать агентскую сеть. Группа также рассматривает возможность закрытия или сокращения масштабов отдельных представительских офисов за рубежом.

Аэрофлот осуществляет реализацию услуг по транспортировке грузов и почты на базе долгосрочных агентских договоров, соглашений о резервировании места и чартерных контрактов с различными логистическими операторами – экспедиторскими агентствами, курьерскими компаниями и прочими поставщиками логистических услуг. Кроме того, прямые продажи услуг по грузовым перевозкам реализуются через специализированный офис продаж в Грузовом Терминале Шереметьево.

Маркетинг

Маркетинговые мероприятия Группы нацелены на привлечение новых клиентов и усиление лояльности существующих клиентов, а также на продвижение бренда Аэрофлота, одного из самых узнаваемых в России. С 1999 г. Аэрофлот реализует программу лояльности «Аэрофлот Бонус», которая позволяет ее участникам зарабатывать «мили» при полетах через Аэрофлот или другие авиакомпании – члены альянса SkyTeam. По состоянию на 31.12.09 г. программа «Аэрофлот Бонус» включала 1,9 млн. членов. С целью увеличения клиентской базы Аэрофлот заключает соглашения с крупнейшими корпоративными клиентами, согласно которым им предлагаются специальные тарифы. Аэрофлот регулярно пересматривает эти соглашения и может их расторгнуть, если клиент не предоставляет ожидаемого количества пассажиров.

Стратегия Аэрофлота в области ценообразования варьируется в зависимости от рынка, на котором оперирует Группа. В России, СНГ и Восточной Европе Аэрофлот относит свои тарифы к категории «премиум» и не стремится конкурировать с бюджетными авиалиниями. На европейских маршрутах Группа намерена сохранять тарифы на уровне, сравнимом с ключевыми конкурентами. Группа периодически предоставляет специальные ценовые предложения, особенно в несезонные периоды (первый и четвертый кварталы) с целью увеличения уровня загрузки. Кроме того, Аэрофлот предлагает своим клиентам пакетные услуги (полет в комплекте с дополнительными услугами, например, прокат автомобиля).

Качество сервиса

Мониторинг конкурентной позиции ОАО «Аэрофлот» и уровня потребительской удовлетворенности на европейском рынке, проведенный IATA в 2008 г., помог выявить наиболее слабые участки сервиса Компании и разработать программу по их устранению. Реализованная в 2008 г. программа позволила ОАО «Аэрофлот» войти в пятерку лидеров по качеству предоставляемого сервиса в 2008 г. В 2009 г. по результатам маркетингового исследования SkyTeam «Onboard Survey» за апрель-сентябрь 2009 г. Компания впервые вышла на первое место по обслуживанию пассажиров в эконом-классе на коротких и средних рейсах среди европейских авиакомпаний-участников альянса SkyTeam. В частности, Аэрофлот занимает ведущие позиции по следующим элементам сервиса, предоставляемого на борту ВС: обслуживание бортпроводниками (доступность на протяжении полета, обслуживание питанием, информирование о задержке вылета рейса), комфортабельность кресел и наличие прессы.

В 2009 г. в условиях усиливающейся конкуренции на рынке авиаперевозок Аэрофлот продолжает делать акцент на следующих элементах позиционирования:

- клиентоориентированность;
- конкурентная цена;
- уровень обслуживания;

- качество продукта, соответствующего уровню национального перевозчика;
- география маршрутов.

Парк воздушных судов

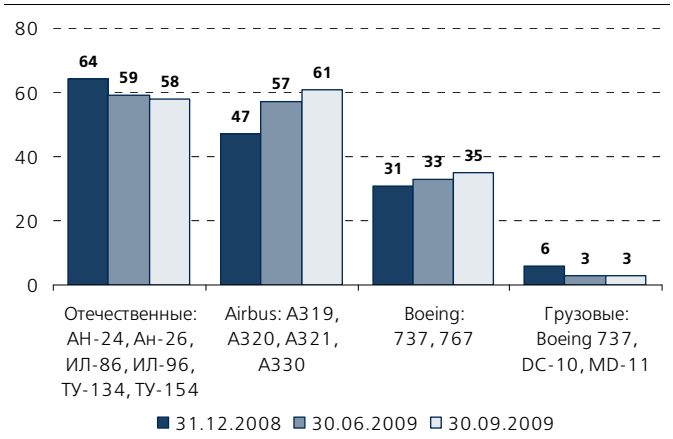
Политика Группы в области формирования авиапарка основана на следующих принципах:

- топливная и экологическая эффективность;
- типовое единообразие;
- выбор в пользу более новых и современных самолетов;
- гибкость в изменении состава парка.

Таким образом Аэрофлот достигает высокого уровня безопасности полетов (минимизации количества авиационных происшествий), надежности (увеличения налета на одно воздушное судно), снижения операционных расходов и стоимости владения.

В соответствии со стратегией развития для обеспечения запланированного роста объема перевозок, в 2008-2009 гг. Аэрофлот продолжал наращивать провозные емкости, последовательно обновлять и модернизировать парк воздушных судов, а также увеличивать долю топливно-эффективных самолетов.

Динамика состава парка ВС в 2009 г.



Источник: данные Группы

В настоящее время основой самолетного парка Аэрофлота являются среднемагистральные воздушные суда – семейство самолетов A320 (включает в себя модели A319, A320, A321). За 2008 г. авиакомпания ввела в эксплуатацию 11 новых самолетов семейства A320 производства компании Airbus, в течение 2009 г. – еще 18. Таким образом, общее количество воздушных судов семейства A320 в самолетном парке Аэрофлота по состоянию на 31.12.09 г. достигло 63. Самолеты семейства A320 считаются одними из лучших машин для полетов средней дальности, поскольку модели этого семейства соответствуют всем требованиям безопасности, надежности и комфорта пассажиров. Аэрофлот эксплуатирует данные самолеты в сети европейских и внутрироссийских маршрутов. В то же время Группа с 2010 г. прекратила эксплуатацию ВС модели Ту-154.

Состав парка воздушных судов Группы по состоянию на 31.12.09 г.

Тип воздушного судна	Форма собственности	ОАО «Аэрофлот»	ОАО «Донавиа»	ЗАО «Нордавиа»	ЗАО «Аэрофлот–Плюс»*	Всего по Группе
Ил-96-300	В собственности	6				6
Ил-86	В собственности	2				2
Ту-154	В собственности	22	4			26
Ту-134	В собственности	1		9	1	11
Ан-24	В собственности			2		2
Всего в собственности		**31**	**4**	**11**	**1**	**47**
A-319	Финансовый лизинг	4				4
A-320	Финансовый лизинг	1				1
A-321	Финансовый лизинг	16				16
B737-500	Финансовый лизинг		5	2		7
Всего фин. лизинг		**21**	**5**	**2**		**28**
Ту-134	Операционный лизинг				1	1
Ан-24	Операционный лизинг			3		3
Ан-26	Операционный лизинг			1		1
Як-42	Операционный лизинг				2	2
Ил-86	Операционный лизинг		1			1
A-319	Операционный лизинг	11				11
A-320	Операционный лизинг	31				31
A-330	Операционный лизинг	8				8
B737-500	Операционный лизинг		2	14		16
B737-400	Операционный лизинг		3			3
B767-300ER	Операционный лизинг	11				11
MD-11	Операционный лизинг	3				3
Всего опер. лизинг		**64**	**6**	**18**	**3**	**91**
Итого		**116**	**15**	**31**	**4**	**166**

Источник: данные Группы

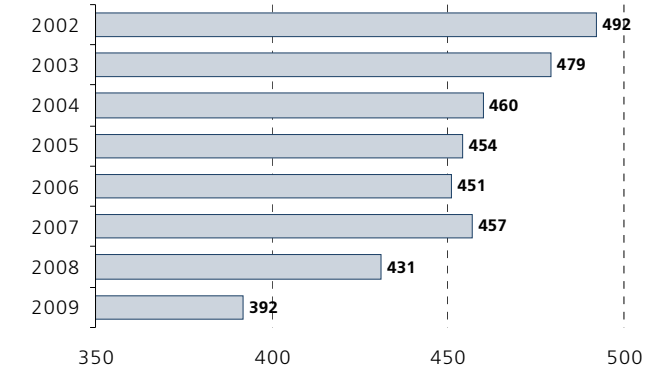
*На 27.11.09 г. конкурсная комиссия определила по итогам открытого конкурса покупателя контрольного пакета ЗАО «Аэрофлот-Плюс»- Jet Alliance

Аэрофлот также уделяет большое внимание развитию парка дальнемагистральных самолетов. Важным шагом по укреплению позиций Группы на рынке дальнемагистральных авиаперевозок стал ввод в эксплуатацию первых самолетов семейства A330 производства компании Airbus в конце 2008 г. Эти машины оснащены двигателями Rolls-Royce Trent 772, имеют дальность полета до 12 500 км и вмещают 241 (A330-200) и 302 (A330-300) пассажира. Суда активно используются ведущими международными авиакомпаниями. Новые лайнеры поступают в Аэрофлот в двухклассной компоновке: 34 места в бизнес-классе и 207 - в экономическом в A330-200, 34 и 268 соответственно в A330-300. Самолеты оборудованы системой развлечений последнего поколения Panasonic eX 2, включающей встроенные в каждое кресло широкоформатные видеомониторы размером от 9,0 до 15,4 дюйма. Установлено оборудование, позволяющее реализовать спутниковую телефонную связь для каждого пассажира как в бизнес, так и в экономическом классе. В бизнес-классе установлены удобные раскладывающиеся кресла типа «кокон». В салоне экономического класса увеличен шаг рядов кресел для наиболее комфортного размещения пассажиров. Таким образом, появление в парке Аэрофлота самолетов A330 вносит значительный вклад в повышение качества продукта и уровень обслуживания пассажиров.

В конце 2008 г. Аэрофлот ввел в эксплуатацию 2 самолета семейства A330, в течение 2009 г. – еще 6. Авиакомпания намерена эксплуатировать машины данной модели как на международных, так и на внутренних маршрутах и расширить свое присутствие на стратегических рынках Азии и Дальнего Востока.

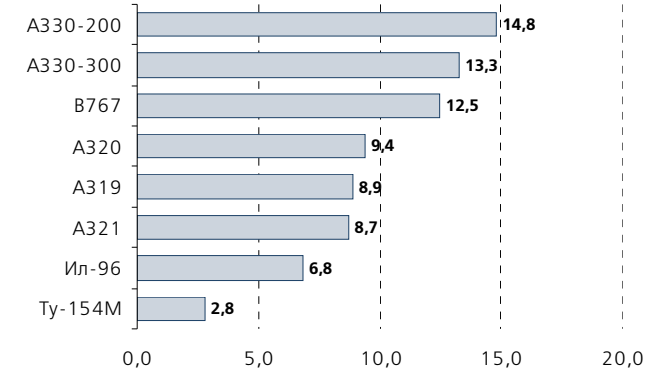
Проведение последовательной политики в области обновления и оптимизации состава авиапарка не только в значительной степени повышает конкурентоспособность Аэрофлота на рынке авиатранспортных услуг, но и способствует росту топливной эффективности Группы, что позволяет обеспечивать рост показателей рентабельности.

Удельный расход ГСМ, грамм/ткм



Источник: данные ОАО «Аэрофлот»

Среднесуточный налет на один списочный самолет за 2009 г., час



Источник: данные ОАО «Аэрофлот»

Аэрофлот входит в число мировых лидеров по эксплуатационной надежности и фактическому налету часов на один самолет. В целом по парку среднесуточный налет на один списочный самолет и на один исправный снизился в 2009 г. на 0,9 и 1,1 часа соответственно и составил 8,0 часа и 10,8 часа.

В 2010 г. в рамках программы модернизации авиапарка Группа планирует ввести в эксплуатацию самолеты следующих типов:

- A320 – 3 ВС (операционный лизинг);
- A321 – 2 ВС (финансовый лизинг);
- A330 – 2 ВС (операционный лизинг).

Кроме того, планируется выбытие 2 самолетов Ил-86, которые в настоящее время находятся у Группы в собственности.

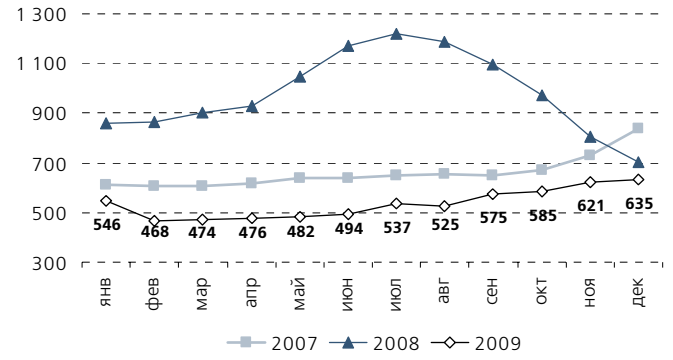
Таким образом, в результате вывода из эксплуатации самолетов Ту-154М, дополнительных поставок воздушных судов Airbus семейства A320, а также закупок новых самолетов российского производства Sukhoi SuperJet-100, авиапарк Аэрофлота будет состоять из современных и эффективных воздушных судов. В частности, поставки современных дальнемагистральных самолетов Airbus A330, A350 и B787 обеспечат дальнейшее повышение качества предоставляемых Группой услуг и развитие сети маршрутов в сегменте дальнемагистральных перевозок.

Закупки топлива

Затраты на покупку авиационного топлива являются наибольшей статьей операционных расходов Группы. Согласно неаудированной отчетности Группы по МСФО данный вид затрат сформировал 24% операционных расходов за 9 мес. 2009 г. и 39% – за 9 мес. 2008 г. Сокращение доли данной статьи расходов в 2009 г. объясняется как рядом мероприятий по совершенствованию системы обеспечения авиатопливом, проведенных Компанией, так и падением цен на авиационный керосин в 2009 г. после достижения исторического максимума цен в 2008 г.

В результате беспрецедентного роста цен на энергоносители в 2008 г. затраты авиакомпаний по всему миру на топливообеспечение выросли почти вдвое по сравнению с 2007 г.

Динамика средневзвешенной цены заправки ВС Компании Аэрофлота в 2007–2009 гг., $/т



Источник: данные Группы

На территории России основными поставщиками топлива являются «ЛУКОЙЛ – Аэро», «Газпромнефть – Аэро Шереметьево», «Аэротек» и «РН-Аэро», с которыми ОАО «Аэрофлот» заключает прямые контракты на основе ежемесячно организуемых конкурсов. Кроме того, Компания закупает авиатопливо на Международной товарно-сырьевой бирже Санкт – Петербург, что создает возможность иметь цены ниже конкурентов. На данный момент Аэрофлот покупает до 90% продаваемого на бирже авиатоплива.

Также в Компании активно реализуется программа «Тенкеринг»[12], которая позволяет за счет более дешевого топлива в Москве и минимизации заправок в пунктах полета добиваться экономии, так по итогам 2007 г. экономический эффект от данной программы составил $17,5 млн., в 2008 г. $23,9 млн. и по итогам 2009 г. $27,1 млн.

За рубежом Компания приобретает около 20% потребляемого топлива, основными поставщиками которого в загранпунктах являются AFS Overseas, Republic of Ireland, Associated Energy Group, Inc., Houston, Air BP, Chevron, причем на долю одного поставщика в 2009 г. приходилось не более 11% поставок топлива.

На протяжении последних лет Группа также стабильно сокращает удельный расход авиатоплива благодаря обновлению парка воздушных судов. За 2009 г. данный показатель снизился на 39 г. и составил 392 г./ткм.

Терминал D (Шереметьево–3)

В конце 2009 г. был сдан в эксплуатацию аэровокзальный Терминал D (Шереметьево-3), строительство которого началось в сентябре 2005 г. Тогда оценка перспектив развития авиационных систем на территории аэропорта Шереметьево показала, что наиболее практичным решением является сооружение дополнительного терминала. Строительство и ввод в эксплуатацию Терминала D проводились таким образом, чтобы обеспечивать бесперебойность эксплуатации, аренды и использования площадей существующих объектов инфраструктуры аэропорта. Планируется, что максимальная проектная мощность будет достигнута в 2010 г.; таким образом, в ближайшем будущем новый терминал будет полностью соответствовать понятию «хаб» (стыковочный узел) и позволит, с одной стороны, значительно улучшить качество обслуживания пассажиров и авиакомпаний, с другой – повысить пропускную способность Московского аэропортового узла в условиях растущего пассажиропотока.

[12] Тенкерингом называется перевозка топлива в баках ВС из аэропорта с меньшей стоимостью топлива в аэропорт, где цена топлива выше.

ОАО «Терминал» осуществляет полное управление хозяйственной деятельностью и имуществом аэровокзального комплекса. Общество было создано в ноябре 2003 г. как компания специального назначения, которой ОАО «Аэрофлот» передало права и обязанности, связанные с реализацией Проекта по строительству нового аэровокзального комплекса в аэропорту Шереметьево. Акции ОАО «Терминал» принадлежат ОАО «Аэрофлот», ОАО «Банк ВТБ» и ОАО «Внешэкономбанк».

На сегодняшний день Терминал D является самым современным и высокотехнологичным в составе аэропорта Шереметьево. Соответствуя всем современным мировым стандартам, он позволит объединить регулярные рейсы Аэрофлота и компаний альянса Sky Team. В этой связи ожидается существенный рост спроса со стороны транзитных пассажиров, а также оптимизация маршрутной сети и системы предоставления услуг для пассажиров Аэрофлота, членов альянса и его партнеров.

Ожидается, что Терминал D станет базовым для Аэрофлота. В него переведены все внутренние рейсы Группы, часть международных, а также рейсы авиакомпаний – членов альянса SkyTeam и компаний-партнеров. Новый Терминал начал обслуживать рейсы с 15.11.09 г.

ХАРАКТЕРИСТИКИ ТЕРМИНАЛА D

Одним из основных назначений Терминала D является увеличение пропускной способности Шереметьево. После выхода на полную мощность Терминал сможет принимать до 12 млн. пассажиров в год, таким образом, фактически удвоив соответствующий агрегированный показатель аэровокзального комплекса. Помимо этого, основными характеристиками, свидетельствующими о соответствии Терминала D международным стандартам, являются:

- Пропускная способность на уровне 5 016 пассажиров в час пик (вылет и прилет) и 3 300 пассажиров в час в другое время (прилет или вылет);
- Аэродром, пригодный для эксплуатации всех типов воздушных судов и обеспечивающий их полеты без ограничения по высоте при дальности видимости на взлетно-посадочной полосе не менее 200 м;
- Значительная площадь аэровокзала и перрона, которая составляет 172 000 кв. м и 350 000 кв. м, соответственно;
- 33 стоянки для воздушных судов, 22 из которых являются контактными и оборудованы пассажирскими телескопическими трапами;
- 159 стоек регистрации, включая 24 CUSS, и 104 стойки паспортного контроля;
- Автоматизированная система сортировки багажа с трехуровневым контролем безопасности пассажиров;
- Современная инфраструктура парковок, рассчитанная на 4 012 машиномест;
- Оптимальное расположение в 28 км от центра города и в 11 км от Московской кольцевой автодороги;
- Развитая внутренняя инфраструктура в виде кафе и ресторанов, магазинов Duty-free и Duty-paid, комнат матери и ребенка, салонов для пассажиров первого и бизнес классов, VIP-залов;
- Развитый транспортный узел, оптимальное автомобильное и железнодорожное сообщение;
- Продуманная инфраструктура для лиц с ограниченными физическими возможностями.

Основными клиентами Терминала D являются ОАО «Аэрофлот» и его партнеры по альянсу SkyTeam.

ГАЛЕРЕЯ ИСКУССТВ НА ТЕРРИТОРИИ ТЕРМИНАЛА

Галерея искусств «Терминал Арт» общей площадью более 3 000 кв. м также является составной частью инфраструктуры нового терминала. Предполагается, что галерея станет местом проведения выставок произведений изобразительного искусства и предметов народных художественных промыслов. Выставки и обменные экспозиции будут проводиться на общедоступной основе с соблюдением всех требований, необходимых для хранения уникальных работ.

Безопасность

Обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности – основные приоритеты деятельности Аэрофлота. Внедренные программы и системы позволяют поддерживать высокий уровень безопасности полетов и обеспечивать защиту пассажиров и воздушных судов авиакомпании от актов незаконного вмешательства.

По итогам аудита операционной безопасности Международной ассоциации воздушного транспорта ОАО «Аэрофлот» первым из российских перевозчиков вошел в реестр операторов IOSA (IATA International Operational Safety Audit). В 2009 г. Компания подтвердила данный сертификат в третий раз, а также успешно прошла аудит безопасности наземного обслуживания ISAGO (IATA Safety Audit for Ground Operations).

Важным шагом на пути управления безопасностью Группы является внедрение стандарта IOSA в дочерних авиакомпаниях. Так, Донавиа получила сертификат IOSA в 2008 г., Нордавиа – в 2009 г.

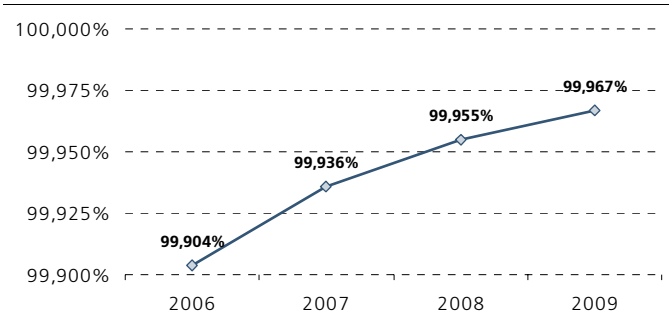
БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Аэрофлот постоянно работает над выявлением угроз, связанных с обеспечением безопасности полетов и принятием соответствующих мер для их предотвращения. В 2008 г. в Компании создан комитет по внедрению системы управления безопасностью полетов согласно требованиям ICAO. Цель этой системы – выявление рисков, возникающих в процессе функционирования авиакомпании, оценка их опасности и последующее устранение или снижение до приемлемого уровня.

Показатель «средний налет на один инцидент» Компании в 2008 г. превышал среднее значение по отрасли более чем в 3 раза и составил 8 445 часов, в 2009 г. данный показатель составил 7 853 часа, также значительно превысив значение среднеотраслевого аналога.

Значение среднего уровня безопасности полетов в 2006-2009 гг. ежегодно росло, достигнув к 2009 г. 99,967%. При этом на протяжении всего рассматриваемого периода значение попадало в диапазон величин, соответствующий высокому уровню безопасности полетов (99,9% – 100%).

Средний уровень безопасности полетов в 2006–2009 гг.



Источник: данные ОАО «Аэрофлот»

Важнейшим элементом системы обеспечения безопасности полетов является программа поддержания летной годности воздушных судов авиакомпании. ОАО «Аэрофлот» располагает крупнейшим в стране Авиационно-Техническим Комплексом (АТК), который обеспечивает комплекс работ по техническому обслуживанию и ремонту как собственных воздушных судов, так и авиалайнеров других авиаперевозчиков, на основе самых современных методик анализа и проведения ремонтно-обслуживающих работ.

В рамках последовательной реализации стратегии обновления парка воздушных судов посредством замены отечественных Ту-134 и Ту-154 на авиалайнеры зарубежного производства Группа корректирует систему организации и управления АТК, в том числе, перераспределяя персонал и технические средства с учетом изменений требований к техническому обслуживанию и ремонту. Технический центр Аэрофлота был сертифицирован на проведе-ние «тяжелой» формы периодического обслуживания C-check самолетов семейства A320 и самостоятельно выполняет эти работы для парка Компании. В 2009 г. Компания освоила самостоятельное выполнение 6 летних форм 6Y Check технического обслуживания ВС A320

Кроме того, Компанией налажено долгосрочное и тесное сотрудничество с всемирно известными поставщиками услуг по техническому обслуживанию и ремонту авиапарка, одним из которых является Lufthansa Technik.

АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Основная цель деятельности в области авиационной безопасности – организация и осуществление мероприятий по обеспечению авиационной безопасности, безопасности жизни и здоровья пассажиров, персонала Аэрофлота во время выполнения им служебных обязанностей и по предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность Компании, а также попыток нанесения ей экономического ущерба.

Аэрофлот соответствует как российским так и международным стандартам авиационной безопасности. В 2009 г. соответствие стандартам авиационной безопасности «Аэрофлота» подтверждено различными проверками:

- аудитом по стандартам IOSA;
- инспекционной проверкой комиссии ФАВТ Министерства транспорта РФ с целью определения соответствия ОАО «Аэрофлот» сертификационным требованиям;
- инспекторской проверкой ФАВТ Министерства транспорта РФ базовых объектов ОАО «Аэрофлот» с целью подтверждения способности эксплуатанта безопасно и качественно выполнять внутренние и международные коммерческие воздушные перевозки в соответствии с требованиями нормативных документов, регулирующих деятельность гражданской авиации, и условиям, указанными в его эксплуатационных спецификациях.

В Компании действует соответствующая специальная служба, которая проверяет состояние и соблюдение требований авиационной безопасности в аэропортах, принимающих воздушные суда Компании, разрабатывает технологии и методики досмотра самолетов и объектов Копании, а также различные системы обеспечения авиационной безопасности авиалайнеров Аэрофлота.

В 2009 г. данной службой были проведены инспекционные проверки состояния и соблюдения требований авиационной безопасности в аэропортах: Катунаяке г. Коломбо (Шри-Ланка), Овда г. Эйлат (Израиль), Бишкек (Киргизия), Омск, Калининград, Днепропетровск, Ростов-на-Дону при наземном обслуживании рейсов Аэрофлота, а также состояния безопасности и защищенности городских офисов представительств.

Страхование

Группой налажена и отработана система страхования как один из важных инструментов управления рисками, позволяющий передать часть из них на внешнее финансирование.

Наряду с традиционными видами страхования (медицинское, имущество, транспорт и др.) для Аэрофлота, как и для любой авиакомпании, самым главным видом страхования является стра-хование авиационных рисков, традиционно включающее в себя 4 основные программы:

- страхование «КАСКО» ВС и гражданской ответственности авиаперевозчика;
- страхование «КАСКО» ВС по «военным» рискам;
- страхование ответственности по «военным» рискам;
- дострахование франшизы.

Структура расходов на страхование в 2009 г.

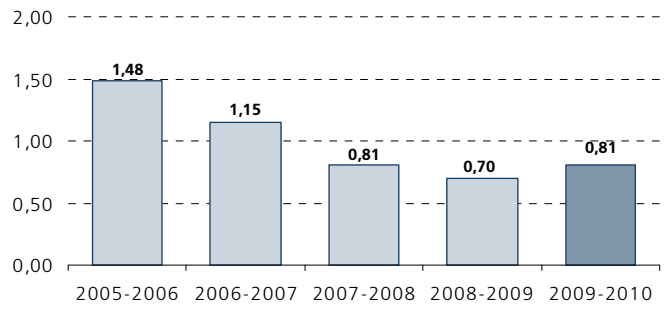
Вид страхования	Доля в общих расходах на страхование
Авиационное страхование	68.0%
Медицинское страхование	27.6%
Страхование от несчастного случая и утраты профессиональной годности	2.2%
Страхование автотранспорта	1.4%
Прочие виды страхования	0.8%
Итого	**100.0%**

Источник: данные Группы

Возобновление полисов страхования авиационных рисков проводится на конкурсной основе, что позволяет стабильно снижать размер страховой премии.

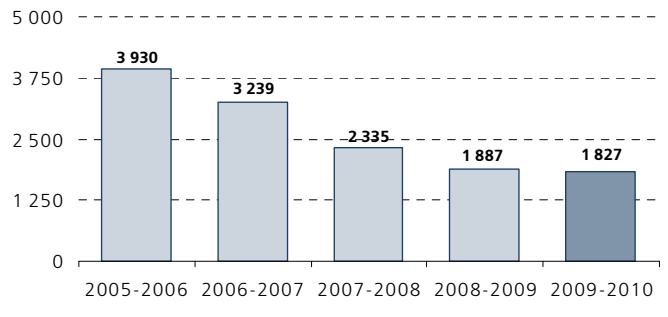
Возобновление договоров страхования авиационных рисков ОАО «Аэрофлот» на полисный период 2009-2010 гг. осуществлялось в весьма непростой период. Общемировой финансовый кризис и крупные страховые события 2008-2009 гг. повлекли за собой рост общего уровня ставок, поскольку ОАО «Аэрофлот» и все дочерние авиакомпании имеют единое консолидированное перестраховочное покрытие, выступая единой группой. Однако несмотря на это, ставка по страхованию «КАСКО» ВС иностранного производства снизилась на 4%, а ставка по страхованию гражданской ответственности авиаперевозчика возросла всего на 13%, по сравнению с аналогичными показателями при возобновлении на период 2008-2009 гг. Ставки по страхованию «КАСКО» ВС по «военным» рискам и дострахованию франшизы остались без изменений.

Размер премии по страхованию ответственности на одного пассажира в 2005–2010 гг., $



Источник: данные Группы

Размер премии по страхованию «КАСКО» воздушных судов в 2005–2010 гг., $



Источник: данные Группы

Как и в предыдущие годы, прямым страховщиком выступила дочерняя страховая компания ОАО «СК «Москва», а на западных рынках перестрахования Аэрофлот был представлен ведущим мировым брокером в авиационной отрасли – Willis Ltd.

В конце 2009 г. ОАО «Аэрофлот» официально были выведены из эксплуатации ВС типа Ту-154, в связи с чем прекратил свое существование договор страхования «КАСКО» ВС российского производства (ВС типа Ил-96 застрахованы в рамках договора страхования ВС иностранного производства).

Полисы страхования авиационных рисков ОАО «Аэрофлот» соответствуют требованиям авиационных властей стран, входящих в сеть маршрутов авиакомпании, и учитывают положения Монреальской конвенции 1999 г., вводящей повышенные требования по ответственности авиаперевозчиков перед пассажирами.

Действующие лимиты ответственности ОАО «Аэрофлот» соответствуют стандартам международного альянса SkyTeam, требованиям авиакомпаний – партнеров по код-шеринговым соглашениям, а также требованиям, установленным российским законодательством.

Охрана окружающей среды

Аэрофлот стремится к обеспечению устойчивого экологического равновесия во всех сферах своей деятельности.

В 2008 г. в Компании была утверждена Экологическая политика, в которой намечены цели и установлены обязательства по минимизации негативного воздействия на окружающую среду. Для достижения указанных целей ОАО «Аэрофлот» решает следующие задачи:

- Модернизация парка воздушных судов посредством замены устаревших энергоемких типов самолетов на топливно-эффективные;
- Сокращение энергоемкости операционной деятельности путем внедрения ресурсосберегающих процессов и технологий;
- Оптимизация маршрутной сети и применение новых технологий пилотирования, способствующих снижению шума и выбросов загрязняющих веществ от двигателей воздушных судов в атмосферу;
- Внедрение передовых и совершенствование существующих технологий и материалов, обеспечивающих наиболее экологически безопасное техническое обслуживание воздушных судов;
- Управление отходами с целью минимизации их воздействия на окружающую среду с акцентом на вторичную переработку сырья;
- Мониторинг и анализ операционной деятельности и технологических процессов с целью выявления новых возможностей повышения экологических показателей;
- Использование показателей экологической эффективности деятельности в качестве одного из ключевых критериев при выборе поставщиков и подрядчиков;
- Приведение производственных объектов и операционной деятельности в соответствие с международными стандартами в области защиты окружающей среды;
- Повышение уровня информированности работников Компании в области охраны окружающей среды, мотивация их к бережному расходованию всех видов ресурсов, воспитание культуры утилизации отходов.

В конце 2008 г. ОАО «Аэрофлот» было награжден премией в области экологии «Лучший экологический проект года» в номинации «Природоохранные технологии. Лучший проект по сокращению энергопотребления и повышению экологической эффективности работы предприятий транспорта». Премия учреждена Министерством природных ресурсов и экологии РФ.

В 2008 г. в рамках независимого европейского исследования «Марка Доверия. Зеленая планета» журнал Reader's Digest провел опрос респондентов о торговых марках, имеющих лучшую репутацию в области охраны окружающей среды. ОАО «Аэрофлот» был признан читателями компанией, отвечающей самым высоким экологическим стандартам, заслуживающей наибольшего доверия в области охраны окружающей среды в категории «Авиакомпания».

СООТВЕТСТВИЕ МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ

В Компании осуществляются программы по экономии топлива, а также продолжается переход к использованию современного топливно-эффективного парка самолетов, результатом чего является не только сокращение расходов на топливо, но и минимизация вредного воздействия на окружающую среду. В настоящее время весь парк воздушных судов соответствует нормам ICAO по шуму и выбросам загрязняющих веществ в атмосферу.

В 2008 г. была разработана «Программа энергосбережения и повышения экологической эффективности ОАО «Аэрофлот» до 2020 г.», которая полностью отвечает стратегии IATA, направленной на снижение негативного воздействия авиатранспортной отрасли на окружающую среду.

Стратегия IATA реализуется по следующим направлениям:

- модернизация и обновление самолетного парка;
- совершенствование наземных операций и процедур, в т.ч. этапов взлета и подхода, а также инструментария, используемого при планировании полетов;
- совершенствование инфраструктуры (зоны аэропортов);
- решение экономических проблем, в т.ч. лоббирование налоговых послаблений для инвестиций в современную авиатехнику и оборудование с высокой топливной эффективностью.

В развитие стратегии IATA и собственной экологической политики в 2007 г. в Компании был внедрена система экологического управления и осуществления производственного экологического контроля.

Разработанный и внедряемый комплекс мероприятий по энергосбережению, в том числе за счет снижения физического потребления топлива, согласно Программе энергосбережения, позволит Компании в 2020 г. экономить до 1,5 млн. т. авиатоплива к уровню потребления 2007 г., а также снизить его удельный расход на 43,6% в период с 2007 по 2020 гг.

ОАО «Аэрофлот» также уделяет большое внимание проблеме вторичных источников загрязнения атмосферного воздуха, таких как автомобильный транспорт и стационарные источники выбросов от вспомогательного производства. Компания регулярно проводит инструментальный контроль и регулировку топливных систем автотранспорта для приведения их в соответствие с нормами токсичности и дымности.

ОТХОДЫ ПРОИЗВОДСТВА И ПОТРЕБЛЕНИЯ И ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ПЛАТЕЖЕЙ

В Компании организована работа по сбору, хранению и утилизации 44 видов отходов, образующихся при ее деятельности. В 2009 г. их общая масса составила 6 441 т (в 2008 г. – 8 332 т), из них отходы 1-го и 2-го классов опасности (токсичные) –15,6 т (в 2008 г. – 15,6 т). Основная и наиболее заметная часть образующихся отходов относится к твердым бытовым отходам. Все отходы вывозятся соответствующими организациями для размещения на специализированные свалки-полигоны.

Компания постоянно ведет мониторинг мест временного хранения отходов и контролирует их утилизацию. Все случаи нарушения хранения отходов своевременно выявляются и устраняются. Аэрофлот проводит анализ причин подобных нарушений во избежание их повтора в будущем.

ОАО «Аэрофлот» ежеквартально проводит расчеты за негативное воздействие на окружающую природную среду. Сумма ежеквартальных платежей за негативное воздействие на окружающую природную среду в 2009 г. составила 2,4 млн. руб. (в 2008 г. – 2,9 млн. руб. и в 2007 г. – 4,6 млн. руб.). С 2005 г. прослеживается динамика снижения ежегодной суммы экологических платежей.

В Компании принято решение о необходимости внедрения Системы экологического менеджмента, базирующейся на международных стандартах серии ISO 14001:2001, завершен первый этап – утверждена «Экологическая политика» и проведено обучение персонала, который будет заниматься внедрением системы. Формирование системы начато в 2010 г.

В настоящий момент в Компании действует несколько программ, направленных на снижение негативного воздействия на окружающую природную среду:

- программа экономии топлива;
- программа энергосбережения;
- система производственного экологического контроля.

Комплексная Система экологического менеджмента позволит объединить действующие программы и добиться максимального эффекта от принимаемых мер.

В дальнейшем планируется провести аудит Системы экологического менеджмента ОАО «Аэрофлот» и получить международный сертификат соответствия международным стандартам серии ISO 14001:2001.

Благотворительность

Аэрофлот играет активную роль в жизни общества, оказывая постоянную поддержку благотворительным организациям и содействуя проведению социально значимых акций.

К числу подобных программ относятся следующие акции:

- Организация поездок детей с синдромом Дауна по России и другим странам в рамках обеспечения мероприятий благотворительного фонда «Даунсайд Ап»;
- «Поезд надежды» – благотворительная акция, позволяющая семьям потенциальных усыновителей посещать детей-сирот в других регионах;
- «Встреча боевых друзей», в рамках которой ветеранам Великой отечественной войны предоставляется возможность совершить бесплатные полеты в Европу и отдаленные российские города;
- «Мили милосердия», в рамках которой участники программы «Аэрофлот Бонус» имеют возможность пожертвовать часть накопленных миль в благотворительный фонд «Подари жизнь». Эти мили трансформируются в авиабилеты для детей, страдающих тяжелыми заболеваниями и направляемых на лечение за границу или в Москву из российских городов.
- «Крылья надежды» – программа помощи детям российских регионов, страдающих заболеваниями сердечно-сосудистой системы.

Группа стала победителем конкурса на звание Генерального партнера «Олимпийских Зимних Игр в Сочи 2014» в категории «Пассажирские авиаперевозки». Общая сумма спонсорского вклада Аэрофлота составляет более $100 млн.

Аэрофлот постоянно приходит на помощь гражданам РФ, оказывающимся в чрезвычайной ситуации в результате вооруженных конфликтов и стихийных бедствий. Воздушные суда авиакомпании, наряду с самолетами МЧС, неоднократно осуществляли вывоз пассажиров из «горячих точек».

Капитальные вложения

В 2008 г. в соответствии с отчетностью по МСФО Группы денежные затраты на капитальные вложения составили $475 млн. В общем объеме капитальных вложений наибольший удельный вес составляют:

- приобретение, строительство и модернизация зданий, сооружений, передаточных устройств;
- приобретение машин и оборудования;
- закупка транспортных средств (в т.ч. на условиях финансового лизинга);
- приобретение, модернизация воздушных судов;
- восполнение форменного обмундирования и спецодежды;
- приобретение вычислительной и организационной техники.

В 2008 г. в составе затрат на приобретение, строительство и модернизацию зданий, сооружений, передаточных устройств были инвестированы средства в том числе в строительство аэровокзального комплекса Шереметьево-3, нового офисного комплекса Компании, оборудование производственных зданий новыми комплексными системами безопасности, а также охранно-пожарной сигнализацией. В 2008 г. на самолетах Ту-154М установлены 19 комплектов с аппаратурой спутниковой навигации «БМС-индикатор», которая работает от системы ГЛОНАСС/GPS; также проводились работы по доработке системы предупреждения столкновения в воздухе (TCAS) и установке комплексной информационной системы сигнализации на самолетах Ил-96-300.

В связи с необходимостью замены изношенного оборудования и улучшения качества наземного и технического обслуживания самолетов в аэропорту, а также с целью повышения производительности труда были произведены инвестиции на замену изношенного и закупку нового оборудования (контейнеропогрузчиков, мини-тягачей, спецмашин для заправки ВС питьевой водой, автолифтов и др.); производилась модернизация и приобретение оборудования для тренажерного комплекса (в т. ч. функционального тренажера FFS A-320, тренажера дверей самолета A330, и др.), а также другие приобретения для нужд подразделений. Значительные инвестиции были направлены на развитие корпоративных информационных технологий, а именно на приобретение и модернизацию вычислительной и организационной техники. Среди прочих капитальных затрат наиболее крупными стали приобретение форменной и спецодежды, а также приобретение нематериальных активов, в том числе программного продукта для дистанционного обучения в системе On-line, интерактивных технологических карт для оперативного технического обслуживания воздушных судов.

Денежные капитальные вложения за 9 мес. 2009 г. составили $326 млн., что на 3,2% ниже соответствующего показателя за аналогичный период 2008 г. Большая часть денежных средств была направлена на строительство аэровокзального комплекса Шереметьево-3, а также на предоплату за воздушные суда. Кроме того, в течение рассматриваемого периода Группа приобретала воздушные суда и авиационные двигатели в собственность.

По состоянию на 30.09.09 г., Группа имела договоренности по приобретению основных средств на общую сумму около $1 156 млн. Эти обязательства в основном относятся к приобретению на условиях финансовой аренды 10 самолетов Sukhoi SuperJet-100, 16 самолетов Airbus A-321-200, а также договорам на введение в эксплуатацию терминала Шереметьево-3.

Информация о финансовом состоянии

Аудированная консолидированная финансовая отчетность за 2006 – 2008 гг. подготовлена в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности и включает финансовые результаты и балансовые показатели Открытого Акционерного Общества «Аэрофлот – российские авиалинии» и его дочерних предприятий. Аудитором, предоставившим положительное аудиторское заключение о достоверности отчетности Группы за 2006-2008 гг. во всех существенных аспектах в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности, является ЗАО «КПМГ» (далее – Аудитор).

По итогам обзора отчетности Группы за 9 мес. 2009 г. ЗАО «КПМГ» не было обнаружено каких-либо существенных фактов, свидетельствующих о несоответствии подготовленной отчетности Международным стандартам финансовой отчетности.

Финансовые результаты

Отчет о прибылях и убытках Группы за 2006–2008 гг., $ млн.

	2008	% от выручки	2007	% от выручки	2006	% от выручки
Выручка от перевозок	3 948.7	85.6%	3 165.4	83.1%	2473.1	82.6%
Прочая выручка	665.1	14.4%	642.4	16.9%	519.2	17.4%
Выручка	**4 613.8**	**100.0%**	**3 807.8**	**100.0%**	**2992.3**	**100.0%**
Операционные расходы	-3 429.4	-74.3%	-2 529.6	-66.4%	-2100.2	-70.2%
Расходы на оплату труда	-686.6	-14.9%	-555.2	-14.6%	-408.3	-13.6%
Амортизация	-159.3	-3.5%	-145.0	-3.8%	-97.6	-3.3%
Итого операционные расходы	**–4 275.3**	**–92.7%**	**–3 229.8**	**–84.8%**	**–2606.1**	**–87.1%**
Операционная прибыль	**338.5**	**7.3%**	**578.0**	**15.2%**	**386.2**	**12.9%**
Финансовые расходы	-197.0	-4.3%	-53.2	-1.4%	-32.2	-1.1%
Финансовые доходы	4.4	0.1%	62.0	1.6%	42.2	1.4%
Доля в финансовых результатах компаний, инвестиции в которые оцениваются по методу долевого участия	8.4	0.2%	6.0	0.2%	8.4	0.3%
Прочие доходы/(расходы), нетто	20.8	0.5%	-55.8	-1.5%	-16.7	-0.6%
Прибыль до налогообложения	**175.1**	**3.8%**	**537.0**	**14.1%**	**387.9**	**13.0%**
Расход по налогу на прибыль	-138.1	-3.0%	-223.6	-5.9%	-129.8	-4.3%
Прибыль за год	**37.0**	**0.8%**	**313.4**	**8.2%**	**258.1**	**8.6%**
Справочно: EBITDA*	525.0	11.4%	735.0	19.3%	490.0	16.4%

Источник: аудированная консолидированная отчетность Группы по МСФО за 2007 и 2008 гг.

* EBITDA =Операционная прибыль + Амортизация + Таможенные пошлины

Выручка

В 2008 г. консолидированная выручка Аэрофлота составила $4 614 млн., что на 21% превышает показатель в 2007 г. Основными факторами столь положительной динамики стали как увеличение объемов перевозок, так и рост рентабельности транспортных услуг. Функциональной валютой Группы является российский рубль. Фактически в доходной части рубли занимают более 50%, так как продажи авиабилетов на территории РФ привязаны к курсу евро, пересматриваемому на еженедельной основе. Ослабление рубля на конец отчетного периода оказало значительное влияние на показатель выручки Аэрофлота за 2008 г., выраженной в долларах США.

Структура выручки Группы по видам деятельности, $ млн.

	2008	% от выручки	2007	% от выручки	2006	% от выручки
Выручка от перевозок	**3 948.7**	**85.6%**	**3 165.4**	**83.1%**	**2 473.1**	**82.6%**
Регулярные пассажирские перевозки	3 507.6	76.0%	2 845.7	74.7%	2 189.1	73.2%
Грузовые перевозки	333.6	7.2%	271.9	7.1%	264.4	8.8%
Чартерные пассажирские перевозки	107.5	2.3%	47.8	1.3%	19.6	0.7%
Прочая выручка	**665.1**	**14.4%**	**642.4**	**16.9%**	**519.2**	**17.4%**
Выручка по соглашениям с авиакомпаниями	477.1	10.3%	481.2	12.6%	396.1	13.2%
Наземное обслуживание	25.4	0.6%	22.0	0.6%	16.3	0.5%
Реализация бортового питания	15.2	0.3%	17.0	0.4%	14.3	0.5%
Доходы гостиничного хозяйства	22.1	0.5%	19.9	0.5%	17.0	0.6%
Услуги по заправке топливом	63.1	1.4%	40.3	1.1%	30.3	1.0%
Прочие доходы	62.2	1.3%	62.0	1.6%	45.2	1.5%
Итого выручка	**4 613.8**	**100.0%**	**3 807.8**	**100.0%**	**2 992.3**	**100.0%**

Источник: аудированная консолидированная отчетность Группы по МСФО за 2007 и 2008 гг.

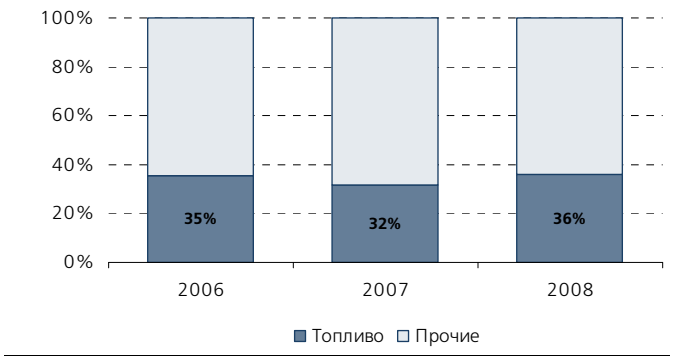
В 2008 г. доходы от перевозок традиционно сформировали большую часть выручки Группы (86% по сравнению с 83% в 2007 г.). Данная статья отчета о прибылях и убытках включает поступления от пассажирских, чартерных и грузовых перевозок. Значительную долю выручки Аэрофлота от оказания транспортных услуг в свою очередь составляют доходы на международных линиях (66% в структуре регулярных пассажирских и грузовых перевозок). Вместе с тем в 2008 г. наблюдался значительный прирост поступлений от внутренних регулярных пассажирских и грузовых перевозок, достигший в относительном выражении 31% год-к-году.

Незначительная доля в консолидированной выручке Группы приходится на прочие доходы: в 2008 г. она составила 14% по сравнению с 17% в 2007 г. Вместе с тем наблюдалось увеличение данного показателя в абсолютном выражении ($23 млн. за рассматриваемый период). Наибольший относительный прирост продемонстрировали такие статьи, как доходы от предоставления услуг по заправке топливом и наземного обслуживания (57% и 16%, соответственно).

ОПЕРАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ И ОПЕРАЦИОННАЯ ПРИБЫЛЬ

В 2008 г. годовой прирост операционных затрат Аэрофлота, достигших $4 275 млн., составил 32%. Столь высокий показатель в значительной степени объясняется ростом цен на авиационное топливо в течение первых 3 кварталов. Данная статья расходов в 2008 г. сформировала 36% общего объема операционных затрат по сравнению с 32% годом ранее.

Динамика доли расходов на топливо в структуре операционных затрат Группы в 2006–2008 гг.



Источник: аудированная консолидированная отчетность Группы по МСФО за 2007 и 2008 гг.

Вместе с тем по сравнению с конкурентами Группа в меньшей степени пострадала от нестабильной ситуации на рынке энергоносителей: в рассматриваемый период Аэрофлот не заключал сделок по хеджированию цен на авиационный керосин, и таким образом Группа смогла извлечь выгоду от их падения в конце года. Кроме того, Аэрофлот проводит масштабную программу по обновлению парка воздушных судов, что способствует снижению физиче-

ского расхода топлива, а также мероприятия по оптимизации договорных цен на энергоносители. В результате в 2008 г. Группе удалось значительно скомпенсировать рост соответствующих издержек по сравнению с 2007 г.

Операционные расходы Группы*, $ млн.

	2008	2007	2006
Услуги по обслуживанию воздушных судов	594.1	497.7	397.3
Техническое обслуживание	295.1	208.7	179.0
Коммерческие и маркетинговые расходы	235.7	208.3	166.4
Расходы по операционной аренде	207.4	170.2	134.5
Административные и общехозяйственные расходы	149.8	117.4	87.1
Расходы по обслуживанию пассажиров	139.6	105.6	76.3
Услуги связи	65.3	57.7	48.0
Таможенные пошлины	26.8	12.4	6.2
Расходы по страхованию	21.4	21.7	20.3
Прочие расходы	145.2	106.8	64.9
Операционные расходы, не включая авиационное топливо	**1 880.4**	**1 506.5**	**1180.0**
Авиационное топливо	1 549.0	1 023.1	920.2
Итого	**3 429.4**	**2 529.6**	**2 100.2**

Источник: аудированная консолидированная отчетность Группы по МСФО за 2007 и 2008 гг.

*Без учета расходов на оплату труда и амортизацию

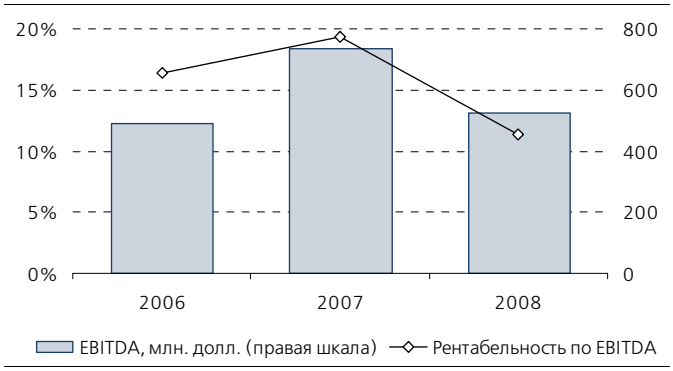
Совокупные затраты на услуги по обслуживанию судов и техническое обслуживание в 2008 г. достигли $889 млн., увеличившись на 26% год-к-году. Основными факторами такой динамики показателя стали увеличение парка самолетов, налета часов, рост цен на работы авиаремонтных предприятий, а также повышение государственных сборов на аэропортовое обслуживание и обеспечение безопасности в аэропортах как в России, так и за рубежом.

Значительная доля операционных издержек Аэрофлота приходится на коммерческие и маркетинговые расходы: в 2008 г. соответствующий показатель достиг $236 млн., увеличившись на 13% в годовом исчислении. Это связано прежде всего с ростом затрат Группы на продажу перевозок, рекламу и маркетинг.

Одной из основных статей затрат Аэрофлота также являются расходы на оплату труда, достигшие $687 млн. в 2008 г.; относительный годовой прирост показателя составил 24%. Группа проводит политику по снижению данного вида издержек посредством оптимизации численности сотрудников в рамках мероприятий по совершенствованию структуры бизнеса.

В 2008 г. операционная прибыль Аэрофлота составила $339 млн., сократившись на 41% год-к-году. Основными факторами ухудшения операционного результата стали резкий рост цен на ГСМ в течение первых 3 кварталов года, а также уменьшение объемов перевозок после начала финансового кризиса. Данные факторы также отрицательным образом сказались на операционной рентабельности Группы: в 2008 г. данный показатель составил 7% по сравнению с 15% годом ранее. За рассматриваемый период рентабельность EBITDA снизилась с 19% до 11%. Одним из основных факторов, оказывающих значительное воздействие на финансовый результат Группы, является подверженность авиатранспортного бизнеса влиянию фаз экономического цикла. Так, во время рецессии авиаотрасль страдает одной из первых. Этим, в частности, объясняется ухудшение показателей рентабельности за рассматриваемый период. Вместе с тем одной из особенностей сектора является опережающий рост при восстановлении экономики.

Динамика EBITDA и рентабельности EBITDA Группы в 2006–2008 гг.



Источник: аудированная консолидированная отчетность Группы по МСФО за 2007 и 2008 гг., расчеты Тройки Диалог

ФИНАНСОВЫЕ РАСХОДЫ И ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ

В 2008 г. произошел значительный рост финансовых расходов Группы: показатель достиг $197 млн., увеличившись более чем в 3,5 раза по сравнению с 2007 г. Данная статья включает в себя убыток от курсовых разниц, на который в 2008 г. приходилась наибольшая доля в сумме финансовых затрат Группы, процентные расходы, убыток от реализации инвестиций. На чистый финансовый результат Аэрофлота в 2008 г. значительное влияние оказала девальвация рубля ввиду переоценки заимствований ОАО «Терминал», а также обязательств по финансовому лизингу ОАО «Аэрофлот», выраженных в долларах США. Чистая прибыль Группы составила $37 млн., сократившись на 88% по сравнению с показателем 2007 г. Помимо указанных факторов, негативное влияние на финансовый результат Аэрофлота оказали также убытки дочерних предприятий (ЗАО «Аэрофлот-Карго», ЗАО «Нордавиа – региональные авиалинии», ОАО «Донавиа»), консолидируемых при составлении отчетности по МСФО.

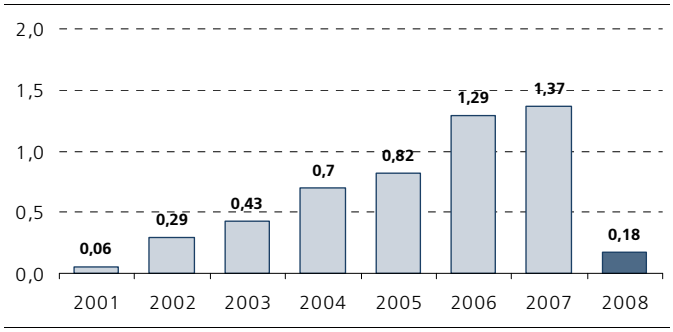
ДИВИДЕНДНАЯ ПОЛИТИКА ГРУППЫ

Распределение чистой прибыли Аэрофлота производится на основании данных бухгалтерской отчетности по РСБУ. Сумма прибыли, отраженная в опубликованной бухгалтерской отчетности Аэрофлота в соответствии с российскими правилами бухгалтерского учета за 2008 и 2007 гг., составила 5 807 млн. руб. и 6 074 млн. руб., соответственно.

20.06.09 г. состоялось Годовое общее собрание акционеров, на котором были утверждены дивиденды за 2008 г. в размере $0,0062 на акцию (0,1818 руб. на акцию). Общий размер дивидендов составил 199,9 млн. руб. ($6,8 млн.).

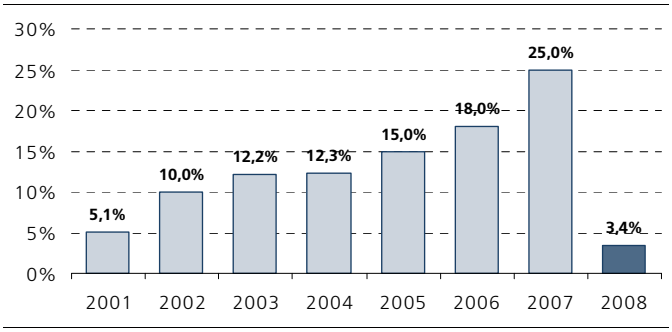
Относительно небольшая доля чистой прибыли, направленная на выплату дивидендов в 2008 г., объясняется политикой Группы по управлению денежными потоками. Соответствующая позиция менеджмента основана на достаточно консервативном подходе, который, тем не менее, позволил Аэрофлоту сохранить устойчивое финансовое положение и поддерживать достаточный уровень ликвидности.

Дивиденды на одну акцию в 2001–2008 гг., руб.



Источник: Данные Группы

Динамика доли чистой прибыли по РСБУ, направляемой на выплату дивидендов в 2001–2008 гг.



Источник: Данные Группы

Балансовые показатели Группы

Активы Группы в 2006–2008 гг., $ млн.

	2008	% от активов	2007	% от активов	2006	% от активов
Оборотные активы						
Денежные средства и их эквиваленты	146.8	4.4%	90.6	2.7%	181.3	7.5%
Краткосрочные финансовые вложения	9.5	0.3%	54.1	1.6%	44.9	1.9%
Дебиторская задолженность и авансы выданные	916.1	27.3%	1 048.7	30.9%	701.3	29.1%
Страховые депозиты по аренде воздушных судов	0.6	0.0%	0.7	0.0%	-	-
Маттериально-производственные запасы, нетто	78.7	2.3%	104.2	3.1%	79.0	3.3%
Итого оборотные активы	**1151.7**	**34.4%**	**1 298.3**	**38.2%**	**1 006.5**	**41.8%**
Внеоборотные активы						
Инвестиции, учитываемые по методу долевого участия	21.1	0.6%	20.5	0.6%	21.5	0.9%
Долгосрочные финансовые вложения	16.8	0.5%	21.8	0.6%	18.9	0.8%
Страховые депозиты по аренде воздушных судов	1.6	0.0%	1.7	0.1%	4.7	0.2%
Отложенные налоговые активы	34.9	1.0%	8.2	0.2%	7.1	0.3%
Прочие внеоборотные активы	240.4	7.2%	216.6	6.4%	119.9	5.0%
Нематериальные активы	14.1	0.4%	7.8	0.2%	-	-
Предоплаты за воздушные суда	95.5	2.9%	114.5	3.4%	-	-
Основные средства	1774.3	53.0%	1 708.9	50.3%	1 227.5	51.0%
Итого внеоборотные активы	**2198.7**	**65.6%**	**2 100.0**	**61.8%**	**1 399.6**	**58.2%**
Итого активы	**3350.4**	**100.0%**	**3 398.3**	**100.0%**	**2 406.1**	**100.0%**

Источник: аудированная консолидированная отчетность Группы по МСФО за 2007 и 2008 гг.

Примечание: данные за 2007 г. приведены из отчетности по МСФО за 2008 г. и учитывают реклассификацию

По состоянию 31.12.08 г. активы Группы составили $3 350 млн., снизившись на 1,4% по сравнению с концом 2007 г. Внеоборотные активы сформировали 66% валюты баланса.

Структура основных средств Группы в 2006–2008 гг., $ млн.

	2008	% от основных средств	2007	% от основных средств	2006	% от основных средств
Собственные воздушные суда и авиационные двигатели	162.3	9.1%	181.4	10.6%	143.8	11.7%
Арендованные воздушные суда и авиационные двигатели	587.6	33.1%	766.0	44.8%	610.8	49.8%
Земля и здания	100.5	5.7%	123.7	7.2%	105.5	8.6%
Машины, оборудование и прочие основные средства	90.7	5.1%	83.3	4.9%	65.2	5.3%
Незавершенное строительство	833.2	47.0%	554.5	32.4%	302.2	24.6%
Итого основные средства	**1 774.3**	**100.0%**	**1 708.9**	**100.0%**	**1 227.5**	**100.0%**

Источник: аудированная консолидированная отчетность Группы по МСФО за 2007 и 2008 гг.

Основные средства. По состоянию на 31.12.08 г. балансовая стоимость основных средств Группы достигла $1 774 млн., сформировав 81% внеоборотных активов Аэрофлота. По сравнению с 31.12.07 г. статья увеличилась на $65 млн. Наибольшая доля основных средств представлена незавершенным строительством, состоящим в основном из незавершенного строительства терминала Шереметьево-3 с остаточной стоимостью $646 млн., а также предоплаты за воздушные суда. Значительная доля статьи также приходится на арендованные воздушные суда и авиационные двигатели (финансовая аренда). В соответствии с МСФО и

учетной политикой Группы они учитываются, как если бы они были приобретены в собственность. Группа отражает операции по финансовой аренде в момент начала аренды как активы и обязательства, величина которых определяется как наименьшая между справедливой стоимостью арендованного имущества и дисконтированной величиной минимальных лизинговых платежей. Собственные воздушные суда и авиационные двигатели сформировали 9% основных средств по состоянию на 31.12.08 г.

Прочие внеоборотные активы. Данная статья составила $240 млн., сформировав 7% валюты баланса по состоянию на конец 2008 г. Прочие внеоборотные активы Аэрофлота в основном представлены долгосрочной частью расходов будущих периодов по таможенным пошлинам в отношении самолетов, находящихся в операционной аренде.

Дебиторская задолженность и авансы выданные. По состоянию на конец 2008 г. сумма статьи составила $916 млн., сократившись на 13% в годовом исчислении. Значительную долю дебиторской задолженности Группы сформировали НДС и прочие налоги к возмещению, а также дебиторская задолженность по основной деятельности.

Движение денежных средств Группы в 2006–2008 гг., $ млн.

	2008	2007	2006
Денежный поток от операционной деятельности	501.4	216.6	381.6
Денежный поток от инвестиционной деятельности	-439.3	-417.3	-289.6
Денежный поток от финансовой деятельности	44.6	100.9	-21.5
Эффект изменения валютных курсов	-50.5	9.1	1.3
Чистый денежный поток*	56.2	-90.7	71.8
CAPEX	-475.2	-374.2	-271.0
Свободный денежный поток**	26.2	-157.6	110.6

Источник: аудированная консолидированная отчетность Группы по МСФО за 2007 и 2008 гг.

Примечание: данные за 2007 г. приведены из отчетности по МСФО за 2008 г. и учитывают реклассификацию

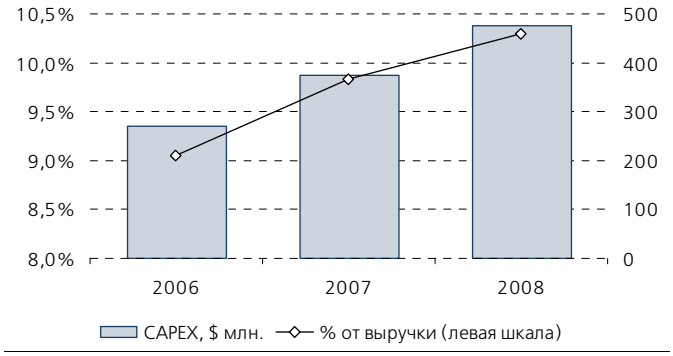
*С учетом эффекта от изменения валютных курсов

** Денежный поток от операционной деятельности за вычетом CAPEX

В 2006-2008 гг. Группа генерировала устойчивые положительные денежные потоки от операционной деятельности и направляла значительные денежные средства на инвестиции. На динамику потока от операционной деятельности оказали влияние макроэкономическая конъюнктура, динамика цен на ГСМ, политика менеджмента в области развития бизнеса, а также ряд других факторов. В 2008 г. соответствующий показатель достиг $501 млн., увеличившись на 131% в годовом исчислении.

Основное направление использования инвестиций – приобретение, строительство и модернизация зданий, сооружений, передаточных устройств, а также приобретение машин и оборудования.

Динамика капитальных затрат Группы в 2006–2008 гг.



Источник: аудированная консолидированная отчетность Группы по МСФО за 2007 и 2008 гг.

Сумма денежного потока от финансовой деятельности в основном определяется объемом привлеченного финансирования, а также погашением кредитов и займов.

В 2008 г., несмотря на негативное воздействие финансового кризиса, Группе удалось генерировать положительный свободный денежный поток в размере $26 млн. во многом благодаря проведению политики по оптимизации денежных расходов. В результате на конец 2008 г. Аэрофлот сформировал значительный запас денежных средств в размере $147 млн.

Обязательства и капитал Группы в 2006–2008 гг., $ млн.

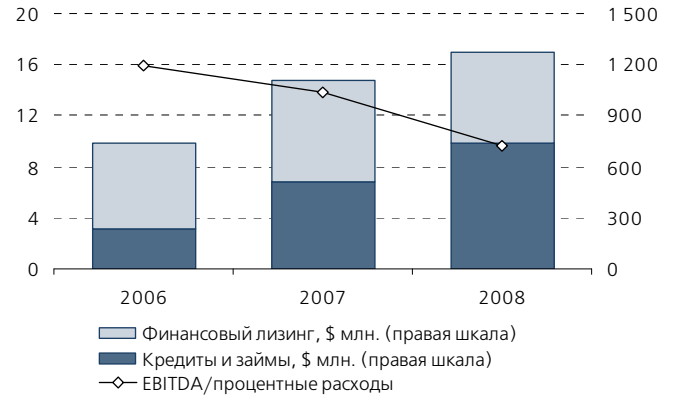
	2008	% от пассивов	2007	% от пассивов	2006	% от пассивов
Краткосрочные обязательства						
Кредиторская задолженность и начисленные обязательства	669.2	20.0%	629.8	18.5%	476.1	19.8%
Незаработанная транспортная выручка	172.9	5.2%	180.3	5.3%	123.6	5.1%
Краткосрочные кредиты и займы	145.4	4.3%	131.4	3.9%	228.8	9.5%
Резервы	22.8	0.7%	4.0	0.1%	7.2	0.3%
Краткосрочная часть обязательств по финансовой аренде	78.0	2.3%	67.4	2.0%	52.2	2.2%
Итого краткосрочные обязательства	**1 088.3**	**32.5%**	**1 012.9**	**29.8%**	**887.9**	**36.9%**
Долгосрочные обязательства						
Долгосрочные кредиты и займы	591.1	17.6%	379.6	11.2%	5.7	0.2%
Долгосрочная часть обязательств по финансовой аренде	460.2	13.7%	531.1	15.6%	453.0	18.8%
Резервы	2.4	0.1%	60.9	1.8%	76.1	3.2%
Отложенные налоговые обязательства	60.0	1.8%	53.2	1.6%	32.5	1.4%
Прочие долгосрочные обязательства	150.4	4.5%	175.5	5.2%	162.0	6.7%
Итого долгосрочные обязательства	**1 264.1**	**37.7%**	**1 200.3**	**35.3%**	**729.3**	**30.3%**
Итого обязательства	**2 352.4**	**70.2%**	**2 213.2**	**65.1%**	**1 617.2**	**67.2%**
Собственный капитал и резервы						
Акционерный капитал	51.6	1.5%	51.6	1.5%	51.6	2.1%
Собственные выкупленные акции	-9.1	-0.3%	-29.7	-0.9%	-33.5	-1.4%
Резерв по переоценке инвестиций	8.3	0.2%	12.7	0.4%	11.0	0.5%
Резерв накопленных курсовых разниц	-117.2	-3.5%	63.0	1.9%	2.7	0.1%
Нераспределенная прибыль	1 011.4	30.2%	1 014.6	29.9%	752.7	31.3%
Собственный капитал в доле, относящейся к акционерам материнской Компании	945.0	28.2%	1 112.2	32.7%	784.5	32.6%
Доля миноритарных акционеров	53.0	1.6%	72.9	2.1%	4.4	0.2%
Итого собственный капитал и резервы	**998.0**	**29.8%**	**1 185.1**	**34.9%**	**788.9**	**32.8%**
Итого обязательства и собственный капитал	**3 350.4**	**100.0%**	**3 398.3**	**100.0%**	**2 406.1**	**100.0%**

Источник: аудированная консолидированная отчетность Группы по МСФО за 2007 и 2008 гг.

Капитал. По состоянию на конец 2008 г. собственный капитал и резервы Группы составили $998,0 млн. (30% валюты баланса). Его основу сформировала нераспределенная прибыль ($1 011 млн.). Статьей, сократившей итог раздела баланса, стал резерв накопленных курсовых разниц в размере $117 млн.

Кредиторская задолженность. По состоянию на конец 2008 и 2007 гг. кредиторская задолженность Группы составила $669 млн. (20% пассивов) и $630 млн. (19% пассивов), соответственно, увеличившись на 6,3%. Среди прочего данная статья включает краткосрочную задолженность по НДС по арендованным самолетам, задолженность перед персоналом и по таможенным платежам по арендованным самолетам ($92 млн., $77 млн. и $74 млн., соответственно, по состоянию на 31.12.08 г.).

Динамика и структура долга, долговая нагрузка Группы в 2006–2008 гг.



Источник: аудированная консолидированная отчетность Группы по МСФО за 2007 и 2008 гг., расчеты Тройки Диалог

Примечание: долг без учета таможенных платежей и пенсионных обязательств

Финансовый долг. На конец 2006-2008 гг. финансовый долг Группы составил $860 млн., $1 262 млн. и $1 423 млн. (36%, 37% и 42% валюты баланса), соответственно. Увеличение показателя в абсолютном выражении в 2008 г. по сравнению с 2007 г. произошло в основном за счет открытия кредитной линии Внешэкономбанком на сумму $121 млн. для финансирования затрат на строительство аэровокзального комплекса Шереметьево-3.

Финансовый долг Группы в 2006–2008 гг., $ млн.

	2008	2007	2006
Финансовый долг, в т.ч.*	1422.5	1261.9	860.2
Долгосрочный	1124.9	992.1	537.3
Краткосрочный	297.6	269.8	322.9
Денежные средства и их эквиваленты	146.8	90.6	181.3
Чистый долг*	1275.7	1171.3	678.9
EBITDA	524.6	735.4	490.0
Процентные расходы**	54.7	53.2	30.7
Долг/EBITDA	2.7	1.7	1.8
Чистый долг/EBITDA	2.4	1.6	1.4
EBITDA/процентные расходы	9.6	13.8	16.0

Источник: аудированная консолидированная отчетность Группы по МСФО за 2007 и 2008 гг.

* С учетом обязательств по финансовому лизингу, таможенным платежам, пенсионных обязательств (составивших в 2006 г. $11,5 млн, в 2007 г. $11,8 млн. и в 2008 г. $9,9 млн.)

** Процентные расходы включают процентные расходы по договорам финансовой аренды, по краткосрочным и долгосрочным кредитам и займам и процентные расходы при дисконтировании таможенных платежей

В 2007-2008 гг. большая часть финансового долга Аэрофлота была выражена в долларах США (100% обязательств по финансовому лизингу, 71% и 89% кредитов и займов, соответственно).

Валютная структура кредитов и займов Группы в 2006–2008 гг.*, $ млн.

	2008	% от суммы	2007	% от суммы	2006	% от суммы
Доллары США	654.9	88.9%	363.3	71.1%	28.2	12.0%
Российские рубли	81.6	11.1%	147.7	28.9%	206.3	88.0%
Итого займы и кредиты	736.5	100.0%	511.0	100.0%	234.5	100.0%

Источник: консолидированная отчетность Группы по МСФО за 9 мес. 2009 г.

*С учетом обязательств по финансовому лизингу, таможенным платежам, пенсионных обязательств ($9,1 млн.)

** Показатели рассчитаны на основе LTM EBITDA

Результаты деятельности Группы за 9 мес. 2009 г.

Ключевые показатели деятельности Группы за 9 мес. 2008 и 9 мес. 2009 гг., $ млн.

	9М 2009	9М 2008	год-к-году
Выручка и прочие доходы за период	2 462.5	3 579.5	-31.2%
Операционная прибыль (убыток)	307.4	336.9	-8.8%
EBITDA	429.6	477.0	-9.9%
LTM EBITDA	477.2	576.0	-17.0%
Чистая прибыль (убыток)	170.4	141.2	20.7%
Денежный поток от операционной деятельности	250.8	322.7	-22.3%
CAPEX	325.7	336.5	-3.2%
Свободный денежный поток	-74.9	-13.8	442.8%
	30/09/09	**31/12/2008*****	**изменение за 9М2009**
Активы	3 823.0	3 350.4	14.1%
Финансовый долг, в т.ч.*	1 606.1	1 422.5	12.9%
Долгосрочный	1 229.2	1 124.9	9.3%
Краткосрочный	376.9	297.6	26.6%
Денежные средства и их эквиваленты	126.5	146.8	-13.8%
Чистый долг*	1 479.6	1 275.7	16.0%
Собственный капитал и резервы	1 106.9	937.3	18.1%
Операционная рентабельность	12%	9%	-
Рентабельность EBITDA	17%	13%	-
Чистая рентабельность	7%	4%	-
Финансовый долг/EBITDA	3.4**	2.7	-
Чистый долг/EBITDA	3.1**	2.4	-

Источник: консолидированная отчетность Группы по МСФО за 9 мес. 2009 г.

*С учетом обязательств по финансовому лизингу, таможенным платежам, пенсионных обязательств ($9,1 млн.)

** Показатели рассчитаны на основе LTM EBITDA

***С учетом реклассификации

За 9 мес. 2009 г. консолидированная выручка Группы составила $2 463 млн., сократившись на 31% по сравнению с аналогичным периодом 2008 г. ввиду негативного воздействия последствий финансового кризиса и ухудшения таких показателей как перевозки пассажиров и грузов, налет часов, процент занятости кресел, доходные ставки. Вместе с тем в 3 кв. 2009 г. темпы уменьшения объемов работ Группы относительно аналогичного периода 2008 г. стали сокращаться. Так, осенью 2009 г. снижение пассажиропотока прекратилось, и несмотря на сезонное снижение спроса на услуги Группы, наблюдалась позитивная тенденция: рост пассажиропотока составил 2% по сравнению с аналогичным периодом 2008 г., в ноябре – 6%.

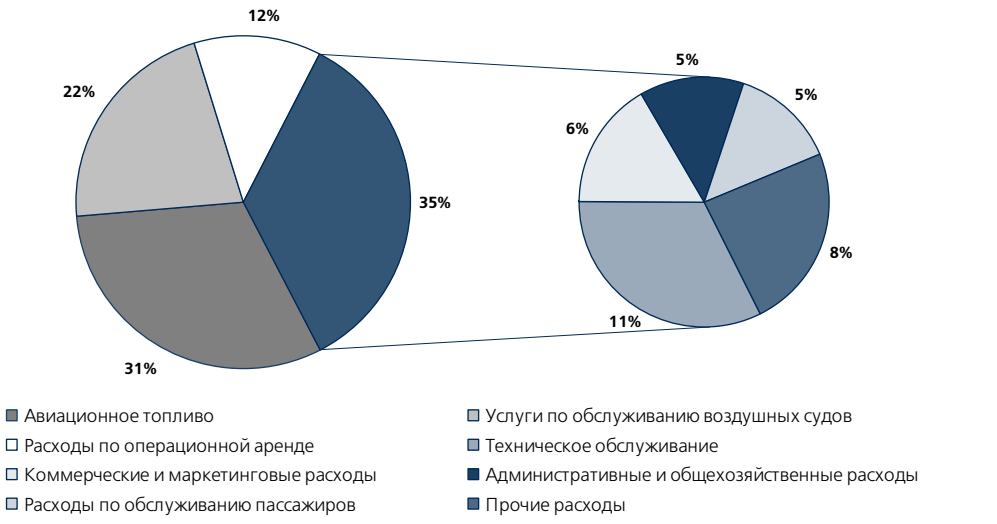
Структура выручки от внешних покупателей Группы за 9 мес. 2008 и 9 мес. 2009 гг., $ млн.

	9М2009	% от выручки	9М2008	% от выручки	год-к-году
Выручка от перевозок	**2 056.2**	**83.5%**	**3 092.5**	**86.4%**	**-33.5%**
Регулярные пассажирские перевозки	1 845.5	74.9%	2 758.8	77.1%	-33.1%
Грузовые перевозки	133.0	5.4%	244.9	6.8%	-45.7%
Чартерные пассажирские перевозки	77.7	3.2%	88.8	2.5%	-12.5%
Прочая выручка	406.3	16.5%	487.0	13.6%	-16.6%
Выручка по соглашениям с авиакомпаниями	**302.2**	**12.3%**	**339.7**	**9.5%**	**-11.0%**
Наземное обслуживание	13.2	0.5%	17.0	0.5%	-22.4%
Реализация бортового питания	9.4	0.4%	11.9	0.3%	-21.0%
Доходы гостиничного хозяйства	10.9	0.4%	17.4	0.5%	-37.4%
Услуги по заправке топливом	21.9	0.9%	52.6	1.5%	-58.4%
Прочие доходы	48.7	2.0%	48.4	1.3%	0.6%
Итого выручка	**2 462.5**	**100.0%**	**3 579.5**	**100.0%**	**-31.2%**

Источник: консолидированная отчетность Группы по МСФО за 9 мес. 2009 г.

Финансовые результаты Группы в большей степени определяются доходами от транспортных услуг, а именно от регулярных пассажирских перевозок. За 9 мес. 2009 г. этот показатель составил $1 846 млн., сократившись на 33% по сравнению с аналогичным периодом 2008 г. Снижение выручки от грузовых перевозок составило 46% год-к-году в связи с сокращением парка воздушных судов, а также отменой в 2009 г. топливных сборов, действовавших в 2008 г., из-за резкого роста цен на керосин. Вместе с тем в 3 кв. 2009 г. наблюдались положительные тенденции: снижение темпов падения грузовых перевозок, стабилизация загрузки рейсов из Китая, Гонконга, Кореи, Японии.

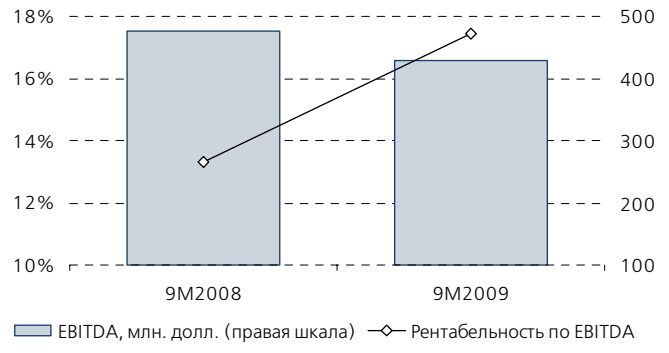
Структура операционных затрат Группы за 9М2009 г.



Источник: консолидированная отчетность Группы по МСФО за 9 мес. 2009 г.

Затраты Группы по основной деятельности, включая расходы на персонал, операционные издержки и амортизационные отчисления, за 9 мес. 2009 г. составили $2 155 млн., сократившись на 34% по сравнению с аналогичным периодом 2008 г. Превышение темпов снижения расходов над темпами сокращения доходов в результате политики по оптимизации издержек, снижения убытков дочерних компаний и удельного расхода топлива позволило Аэрофлоту увеличить операционную рентабельность: за 9 мес. 2009 г. она достигла 12% по сравнению с 9% за 9 мес. 2008 г. Группа также продемонстрировала рост соответствующего показателя EBITDA с 13% до 17% за рассматриваемый период. Указанные факторы вкупе с сокращением финансовых расходов ввиду прекращения девальвации рубля положительным образом сказались на финансовом результате Аэрофлота: чистая прибыль за 9 мес. 2009 г. достигла $170 млн., увеличившись на 21% год-году, чистая рентабельность составила 7% по сравнению с 4% за 9 мес. 2008 г.

Динамика EBITDA и рентабельности EBITDA Группы за 9М2008 и 9М2009 гг.



Источник: консолидированная отчетность Группы по МСФО за 9 мес. 2009 г., расчеты Тройки Диалог

Несмотря на кризисную ситуацию в отрасли авиаперевозок, финансовое состояние Группы остается стабильным. За 9 мес. 2009 г. Аэрофлоту удалось генерировать значительный денежный поток от операционной деятельности и сформировать остаток денежных средств в размере $127 млн.

Долговая нагрузка Группы по состоянию на 01.03.10 г.

По состоянию на 01.03.10 г. заимствования Группы (без учета финансового лизинга) составили 1 433 млн. США, из которых 59% были представлены долгосрочными обязательствами. В валютной структуре долга превалируют заимствования в долларах США, сформировавшие 64% заимствований Группы на 01.03.10 г.

Долговая книга Группы на 01.03.10 г.*

Заемщик	Банк	Валюта	Сумма задолженности (тыс. долл.)	Процентная ставка	Погашение
ОАО «Донавиа»	Газпромбанк	RUR	12 805	фикс.	2010
	АЛЬФА-БАНК	RUR	4 675	фикс.	2010
ОАО «Терминал»	Банк ВТБ	USD	252 370	фикс.	2019
	Внешэкономбанк	USD	585 361	фикс.	2019-2022
ЗАО «Нордавиа – региональные авиалинии»	Сбербанк	RUR	16 695	фикс.	2010-2011
	Банк УралСиб	RUR	434	фикс.	2010
	Райффайзенбанк	RUR	11 082	плав.	2010
	Amsterdam trade Bank N.V.	USD	1 408	фикс.	2011
	ЮниКредит Банк	USD	170	фикс.	2010
	ФОНДСЕРВИСБАНК	RUR	1 670	фикс.	2010
	ФОНДСЕРВИСБАНК	USD	2 400	фикс.	2010
	ТрансКредитБанк	RUR	1 212	фикс.	2010
ОАО «Аэрофлот»	БСЖВ	USD	60 000	плав.	2010
	Натиксис	USD	14 990	плав.	2010
	Сбербанк	RUR	467 471	фикс.	2010
Итого			**1 432 743**		

Источник: данные Группы

*Все данные по объему задолженности приведены в долларовом эквиваленте по курсу USD/RUR = 29,9484

Факторы риска

Инвестиции в Облигации связаны с потенциальными рисками, которые необходимо учитывать при принятии решения о покупке ценных бумаг. Некоторые основные риски кратко изложены в настоящем меморандуме, однако приведенный перечень не является исчерпывающим. Инвестиционные риски, связанные с Облигациями, могут привести к уменьшению доходов, увеличению расходов, снижению цены Облигаций, а также к частичной или полной потере вложенных средств. (Для получения более подробной информации о возможных рисках и существенных событиях Аэролфлота см. www.aeroflot.ru).

Страновые и региональные риски

Инвестиции в развивающихся странах связаны с более высокими экономическими, политическими и правовыми рисками, нежели инвестиции в развитых странах. Экономики развивающихся стран подвержены резким изменениям, и информация о компаниях и рынках может быстро терять актуальность. Нестабильная политическая и экономическая обстановка, изменения законодательства и прочие неблагоприятные условия осуществления операций могут оказать существенное негативное влияние на финансовые и операционные показатели деятельности Группы.

Экономические риски

Ключевое влияние на деятельность Группы оказывает экономическая и политическая ситуация в России, где Аэрофлот осуществляет большую часть операционной деятельности и получает значительную долю выручки. Вплоть до 2008 г. в РФ происходили позитивные изменения во всех общественных сферах, сохранялись высокие темпы экономического роста, были созданы значительные золотовалютные резервы. Вместе с тем мировой финансовый кризис продемонстрировал значительную зависимость России от ситуации на международных сырьевых и финансовых рынках. В настоящее время в РФ наблюдаются признаки восстановления экономики, тем не менее, эксперты сходятся во мнении, что исключать возможность второй волны кризиса пока преждевременно.

В России продолжаются экономические реформы. От их результатов, а также от характера налоговой, бюджетной и монетарной политики во многом зависит экономическая стабильность в будущем.

Все эти обстоятельства, а также аналогичные факторы могут отрицательным образом сказаться на результатах деятельности Аэрофлота. Потенциальным инвесторам также следует принять во внимание, что Россия является страной с сырьевой направленностью, и темпы экономического роста во многом зависят от цен на энергоносители и прочие сырьевые товары. Резкое снижение этих цен приводит к оттоку капитала и негативному влиянию на экономику в целом. Таким образом, невозможно гарантировать, что дальнейшее ухудшение экономической конъюнктуры и соответствующие снижение запаса прочности федерального бюджета не окажут отрицательного влияния на условия деятельности Группы.

Политические риски

В настоящее время в России найден баланс политических сил, что обеспечивает определенность в органах исполнительной власти и способствует решению экономических проблем. Вместе с тем устойчивая политическая обстановка на протяжении последних лет не гарантирует сохранения стабильности политической системы в будущем. Изменения структуры орга-

нов государственной власти и смена государственного курса могут негативно отразиться на развитии экономики страны в целом и операциях Группы в частности.

Кроме того, финансовые рынки стран с переходной экономикой, включая Россию, менее устойчивы к внешним и внутренним политическим конфликтам. Возникновение таких ситуаций в будущем может привести к снижению ликвидности, росту волатильности и к падению котировок ценных бумаг российских эмитентов, в т.ч. Аэрофлота, а также послужить причиной сокращения инвестиций в экономику и отрицательно сказаться на способности Группы осуществлять долгосрочное планирование.

ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ РИСКИ

Поскольку российское законодательство находится в процессе формирования, существует неопределенность в отношении деятельности Группы и инвестиций в Облигации. В настоящий момент можно выделить следующие основные проблемы правовой системы, увеличивающие риск инвестиций:

- существенные пробелы в законодательстве и области неоднозначного толкования, в т.ч. в отношении права собственности;
- значительное количество неточностей, возникших в силу высоких темпов развития нормативно-правовой базы, включая несоответствия между федеральными законами, нормативными правовыми актами различных органов власти, а также региональными и местными актами;
- недостаточное количество разъяснений судебных и исполнительных органов, что затрудняет правоприменительную практику;
- недостаточное количество сотрудников судебных органов, способных адекватно интерпретировать новые принципы законодательства, в частности, в области корпоративного права;
- неадекватность существующей процедуры банкротства и значительные нарушения в этой и смежной областях, включая судебную практику по дефолтам эмитентов рублевых облигаций;
- отсутствие четкой процедуры судейского правоприменения, элементов прецедентного права, значительное влияние политических сил на судебные решения и их исполнение;
- недостаточно четкое законодательство в области права собственности;
- низкий уровень развития законодательства в области регулирования рынка ценных бумаг по сравнению со странами Европы и Северной Америки.

Все эти факторы в сочетании с непредсказуемостью законодательных изменений могут повлечь за собой увеличение издержек Группы и стать препятствием для ее развития, а также отрицательным образом сказаться на возможности Аэрофлота реализовывать свои права по действующим соглашениям или осуществлять защиту своих интересов.

РИСК НЕБЛАГОПРИЯТНОГО ИЗМЕНЕНИЯ ВАЛЮТНОГО КУРСА. РИСК ВВЕДЕНИЯ ОГРАНИЧЕНИЙ НА ОБМЕН ВАЛЮТЫ И ВЫВОЗ КАПИТАЛА

Поскольку кредитный портфель Группы включает преимущественно кредиты, выраженные в долларах США (по состоянию на 01.03.10 г. – 64% заимствований Группы), финансовый результат и денежные потоки Аэрофлота подвержены влиянию валютных рисков. В условиях финансового кризиса, который привел к существенному увеличению диапазона колебаний курсов валют, влияние данного риска на финансовые результаты деятельности Аэрофлота, оценивается как высокое.

Основной валютой, в которой проводятся расчеты, является рубль. Фактически в доходной части рубли занимают более 50%, так как продажи авиабилетов на территории РФ привяза-

ны к курсу евро, пересматриваемому на еженедельной основе. Таким образом отрицательный эффект от ослабления рубля у Аэрофлота существенно снижается.

Инвесторам в Облигации также необходимо учитывать, что российский рубль не имеет хождения за пределами РФ, и обмен на другие валюты осуществляется на внутреннем валютном рынке.

РИСКИ НАЛОГОВОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Изменения российской налоговой системы могут оказать существенное негативное влияние на бизнес Аэрофлота. В качестве основных рисков можно отметить следующие:

- Неоднозначность трактовок существующих нормативных актов налогового законодательства может привести к возникновению дополнительных претензий к Аэрофлоту со стороны соответствующих органов. Налоговые декларации и сопроводительные документы проверяются несколькими службами, которые в соответствии с законодательством уполномочены налагать значительные штрафы и пени. Факт проведения налоговой проверки не закрывает данный налоговый период и относящиеся к нему налоговые документы для дальнейших проверок в течение 3 лет. В частности, 17.03.09 г. Конституционный Суд РФ принял постановление, запрещающее налоговым органам проведение последующих проверок за тот же налоговый период, если решение суда, которое было принято относительно разногласий по уплате налогов, возникших в течение данного налогового периода, не было пересмотрено. В настоящий момент неясно, каким образом это решение будет применяться российскими налоговыми службами в будущем;
- Отсутствие четких определений понятий, представленных в законодательных актах, что может привести к дополнительным претензиям со стороны судебных органов. Так, в июле 2001 г. Конституционным судом РФ была введена концепция «добросовестного» и «недобросовестного» налогоплательщика, которая зачастую используется налоговыми службами как инструмент для доказательства нарушения действующего законодательства. В октябре 2006 г. Верховным судом РФ было принято постановление №53, в котором представлены концепции «презумпции добросовестности» и «необоснованной налоговой выгоды» в рамках подхода «преобладания содержания над формой», с целью борьбы с неправомерным уменьшением суммы уплаты налогов. Однако четких указаний и разъяснений относительно применения данных концепций не последовало. Таким образом, нет никакой гарантии, что налоговые службы не будут использовать их в качестве инструмента для доказательства нарушений действующего законодательства Аэрофлотом и взыскания дополнительных штрафов и пени;
- В среднесрочной перспективе не исключена вероятность роста налогового бремени в результате как изменения порядка налогообложения по основным статьям (налог на прибыль, налог на добавленную стоимость, единый социальный налог, налог на имущество и пр.), так и введения новых видов налогов для отдельных или всех категорий налогоплательщиков. Невозможно гарантировать, что налоговое законодательство в ближайшее время не изменится неблагоприятным и непредсказуемым образом и налоговое бремя Аэрофлота не возрастет. Данный риск значительно усложняет налоговое планирование и создает вероятность взыскания дополнительных штрафов и пени, которые могут отрицательно сказаться на финансовых результатах Группы.

ИНФЛЯЦИОННЫЕ РИСКИ

Операционные затраты Группы в значительной степени зависят от уровня инфляции в России. На протяжении последних лет инфляция в России оставалась на умеренном уровне (11,9% – в 2007 г., 13,3% – в 2008 г., 8,8% – в 2009 г.). Тем не менее, Группа не может гарантировать, что подобная ситуация сохраниться и в дальнейшем. В случае увеличения темпов ин-

фляции Аэрофлот понесет дополнительные расходы, в частности, на зарплату сотрудникам, уровень которой коррелирует с индексом потребительских цен.

РИСКИ, СВЯЗАННЫЕ С ПОЛНОТОЙ И ДОСТОВЕРНОСТЬЮ ИНФОРМАЦИИ

Официальные статистические данные и другая информация, публикуемая международными и российскими государственными органами и компаниями, может быть неполной либо недостоверной, и не соответствовать качеству информации в развитых странах. Методы сбора и практика анализа и предоставления информации, а также степень ее детализации могут отличаться от практики, к которой привыкли иностранные инвесторы.

РИСКИ КОРПОРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ

Корпоративное управление в России находится в стадии становления и может отставать от уровня развитых стран. По этой причине прозрачность отечественных компаний и уровень раскрытия информации, защита интересов акционеров, кредиторов и прочих заинтересованных лиц, а также степень подотчетности менеджмента могут существенно уступать ведущим мировым практикам.

Отраслевые риски

РИСКИ, СВЯЗАННЫЕ С УВЕЛИЧЕНИЕМ ЦЕН НА АВИАТОПЛИВО

Затраты на авиатопливо составляют значительную часть операционных расходов авиаперевозчиков, в т.ч. Аэрофлота: их доля в структуре операционных расходов составила 36% и 24% за 2008 г. и 9 мес. 2009 г., соответственно. Таким образом, Группа подвержена риску изменения цен на авиационный керосин и прочие горючесмазочные материалы, уровень которых зависит от конъюнктуры на мировых рынках энергоносителей, а также условий договоров с поставщиками.

2009 г. охарактеризовался продолжением падения цен на топливо в начале года и некоторым повышением к середине года до уровня цен начала 2007 г. с дальнейшей стабилизацией, что не привело дополнительных существенных затрат на топливообеспечение в авиакомпании. Тем не менее, Аэрофлот продолжал ряд мероприятий по совершенствованию системы обеспечения авиатопливом.

Для обеспечения авиатопливом продолжали применяться поставки по прямым договорам по заправкам «в крыло» минуя посредников и с применение конкурса среди поставщиков, что не позволяло им монопольно завышать цены. Кроме того, в авиакомпании ведется повседневная и регулярная работа по реализации программы «Тенкеринг», что ведет к значительной экономии средств и является важной статьей сокращения производственных расходов на топливо.

В течение 2009 г. поэтапно выводились ВС Ту-154 с низкой топливной эффективностью с одновременным вводом в эксплуатацию новых экономичных воздушных судов – А330 и семейства А320, что являлось дополнительной мерой по экономии средств на авиатопливо.

Тем не менее потенциальное негативное влияние от ухудшения ценовой конъюнктуры на мировых рынках энергоносителей полностью исключить невозможно. В этой связи Компания продолжает вести активную работу по снижению соответствующих рисков и повышению энергетической эффективности.

РИСКИ, СВЯЗАННЫЕ С СОСТОЯНИЕМ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Российская транспортная, энергетическая инфраструктура и инфраструктура связи были созданы во времена СССР и не всегда получали должное финансирование и обслуживание. В

связи с этим некоторые участки железных и автомобильных дорог, аэропорты, системы выработки и передачи электроэнергии, коммунальные систем, а также проводные участки сети связи находятся в неудовлетворительном состоянии. Аварии на любом из участков указанной инфраструктуры, в особенности транспортной, могут отрицательным образом сказаться на ведении операционной деятельности Группы.

Государство или собственники инфраструктуры могут реализовать планы по ее совершенствованию, что в свою очередь может привести к росту тарифов, однако не вызвать ожидаемого эффекта от ремонта и модернизации указанных систем. Значительное повышение тарифов или дальнейшее ухудшение материально-технической инфраструктуры могут отрицательно сказаться на состоянии отечественной экономики и стоимости ведения бизнеса для Аэрофлота, а также стоимости размещаемых Облигаций.

РИСКИ, СВЯЗАННЫЕ С ОХРАНОЙ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ, ЗДОРОВЬЯ И БЕЗОПАСНОСТИ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Деятельность в области авиаперевозок потенциально может нанести существенный вред окружающей среде, персоналу и населению. У Группы могут возникнуть дополнительные обязательства, связанные с необходимостью возмещения ущерба, причиненного окружающей среде и здоровью людей, а также с проведением восстановительных работ. Размер таких обязательств зачастую не поддается предварительной оценке и является источником дополнительных финансовых затрат и рисков для компаний. Аэрофлот стремится максимально полно выполнять требования российского законодательства в области защиты окружающей среды и охраны труда и здоровья.

Группа продолжает проводить работу, направленную на повышение энергетической и экологической эффективности, снижение загрязнения окружающей среды и оказываемого на нее негативного воздействия. В Аэрофлоте внедрена и действует система экологического контроля, выполняются текущие работы по контролю выбросов загрязняющих веществ в атмосферу, проводится мониторинг мест временного хранения отходов производства и потребления, осуществляются экологические платежи за негативное воздействие на окружающую природную среду.

Аэрофлот стремится минимизировать вредное экологическое воздействие, вводя в свой парк воздушные суда последних поколений, отличающиеся пониженным уровнем вредных выбросов. Не смотря на то, что экологический менеджмент является добровольным в рамках авиакомпаний, ОАО «Аэрофлот» активно участвует в поиске новых путей и подходов по экологическим проблемам. В Компании разработано и утверждено Руководство по экологическому менеджменту.

02.02.2009 г. вступила в силу Директива Европарламента № 2008/101/ЕС, которой предусмотрено включение в систему торговли квотами на выбросы парниковых газов авиакомпаний, выполняющих полеты в/из аэропортов Евросоюза. С целью подготовки авиакомпании к выполнению требований Евросоюза требования директивы ЕС выполнены в полном объеме.

В отношении работы с человеческим капиталом Аэрофлот также уделяет большое внимание созданию безопасных условий труда. Компания неукоснительно придерживается требований законодательства, а также собственных регламентов по охране труда, осуществлению производственного, санитарно-гигиенического контроля и проведению аттестации рабочих мест по условиям труда.

Аэрофлот уделяет большое внимание функционированию комплексной системы контроля за эксплуатационными рисками, включая обеспечение безопасности полетов, авиационной безопасности, надежности используемой техники и квалификации персонала Группы. В Компании создана система предупреждения эксплуатационного риска, включающая заблаговременное определение рисков, осуществление соответствующих корректировок, непрерывный

мониторинг уровня безопасности полетов, проведение мероприятий, нацеленных на постоянное повышение этого показателя.

Эффективность действующей в Аэрофлоте системы подтверждается сертификацией по стандарту IOSA, проводимой независимыми аудиторами (IATA Operational Safety Audit, IATA Safety Audit for Ground Operations).

Вместе с тем на сегодняшний день Аэрофлот не может гарантировать полное устранение указанных рисков и исключить отрицательное влияние соответствующих факторов на будущие операционные и финансовые результаты.

РИСК УВЕЛИЧЕНИЯ КОНКУРЕНЦИИ В ОТРАСЛИ

Сфера авиаперевозок как на внутренних, так и на международных направлениях характеризуется высокой степенью конкуренции. Большое количество российских и международных авиакомпаний осуществляют перевозки по направлениям, входящим в маршрутную сеть Аэрофлота, зачастую предлагая более низкие тарифы. Компании бизнес-авиации обеспечивают конкурентные предложения в сегменте премиум-класса. Кроме того, на небольших расстояниях конкурирующими с авиаперевозками отраслями являются железные дороги и автомобильный транспорт.

Вместе с тем, делая акцент на качестве предоставляемых транспортных услуг, среди российских авиакомпаний Аэрофлот является безусловным лидером по объему пассажирских перевозок, привлекая клиентов высоким уровнем безопасности полетов и обслуживания. Аэрофлот занимает ведущие позиции по всем элементам сервиса на борту воздушного судна: процесс посадки на борт, комфортабельность салона, обслуживание бортпроводниками, питание, пресса и качество видеосистемы в бизнес-классе».

Компания также старается быть первой в сфере новейших технологий – был осуществлен переход на электронный билет, введена возможность интернет регистрации пассажиров.

В 2009 г. компания заняла первое место по обслуживанию пассажиров в экономклассе на коротких и средних рейсах, а также в бизнес-классе на дальних рейсах, среди европейских участников альянса SkyTeam.

Достигнутые результаты свидетельствуют о положительной тенденции проводимых Аэрофлотом мероприятий по достижению приоритетной цели – стать лучшей европейской авиакомпанией по качеству сервиса.

В то же время полностью устранить потенциальное негативное влияние риска в настоящий момент не представляется возможным. Дальнейший рост конкуренции в отрасли может привести к ухудшению положения Аэрофлота на рынке, что в свою очередь неблагоприятным образом отразится на операционных и финансовых результатах Группы.

РИСКИ, СВЯЗАННЫЕ С СЕЗОННОСТЬЮ АВИАПЕРЕВОЗОК И ОБЩИМ СНИЖЕНИЕМ СПРОСА

Транспортная отрасль в значительной степени подвержена сезонным колебаниям спроса. В последнее время этот негативный фактор усиливается общим снижением платежеспособного спроса на перевозки из-за ухудшения ситуации в мировой экономике.

Благодаря нововведениям, реализованным Компанией в последние годы, Аэрофлот в состоянии оперативно реагировать на запросы потребителей посредством специальных маркетинговых акций по привлечению дополнительного числа пассажиров в «низкие» сезоны для более полной загрузки флота. Опыт, накопленный Аэрофлотом, позволяет составлять расписание, максимально адаптированное к сезонным факторам, что в свою очередь дает возможность нивелировать соответствующий отрицательный эффект на операционные и финансовые результаты Группы. Кроме того, рейсы Аэрофлота традиционно осуществляются в

удобное время вылета и прибытия, что позволяет рассчитывать на стабильные пассажиропотоки даже в условиях общего снижения спроса на авиаперевозки.

Продолжающаяся интеграция Аэрофлота с компаниями альянса SkyTeam позволяет предложить пассажирам как высокий уровень обслуживания, так и практически неограниченную маршрутную гибкость.

РИСКИ, СВЯЗАННЫЕ С ПРАВОВЫМ РЕГУЛИРОВАНИЕМ И СОЦИАЛЬНО–МОБИЛИЗАЦИОННЫМ ХАРАКТЕРОМ ОТРАСЛИ

Деятельность каждой авиакомпании попадет под государственное регулирование авиаперевозок. Так, Аэрофлот подвержен риску изменения текущего законодательства, находящегося вне контроля Компании. Кроме того, учитывая социально-мобилизационный характер отрасли, а также ухудшающиеся возможности некоторых российских авиакомпаний в отношении предоставления транспортных услуг, существует возможность возникновения ситуаций, когда Аэрофлот будет в обязательном порядке привлечен для выполнения чужих рейсов, что может негативно повлиять на финансовые результаты деятельности Группы.

Риски Группы

РИСКИ, СВЯЗАННЫЕ С РЕПУТАЦИЕЙ И БРЕНДОМ

Репутация Аэрофлота – традиционное восприятие Группы как качественного и надежного перевозчика, входит в число ее самых существенных активов. События, негативно влияющие на бренд Аэрофлота, могут серьезно отразиться на финансовых результатах и поставить под сомнение ведущую позицию Группы на отечественном рынке. Аэрофлот предпринимает необходимые шаги для защиты собственной репутации и бренда.

В 2010 г. планируется передача Аэрофлоту активов авиакомпании «Росавиа», что позволит Аэрофлоту увеличить число региональных дочерних авиакомпаний и еще больше расширить сеть маршрутов. Для минимизации репутационных рисков, будут проведены мероприятия по внедрению стандартов ОАО «Аэрофлот» по обеспечению качества и безопасности полетов.

КРЕДИТНЫЙ РИСК

Продажи авиаперевозок ведутся через широкую сеть агентов. В посткризисный период повышается вероятность неисполнения ими своих обязательств, что может привести к увеличению соответствующей задолженности перед Аэрофлотом.

Аэрофлот управляет кредитным риском в соответствии с принципами, установленными внутренними нормативными документами. В частности, Группа постоянно оценивает финансовое состояние контрагентов, устанавливает персональные лимиты и ограничения, требует внесения депозитов, предоставления унифицированных банковских гарантий и т.д. В ходе операционной деятельности Группа получила подтверждение эффективности указанных принципов.

Метод финансового обеспечения также предусматривает возможность его применения в отношении электронных продаж перевозок через агентов – участников нейтральных систем продаж (ТКП, BSP), которые осуществляют взаиморасчеты в двухстороннем порядке или через клиринговый центр IATA.

Тем не менее на сегодняшний день Группа не может полностью гарантировать, что кредитные риски не окажут в дальнейшем отрицательного влияния на ее операционные и финансовые результаты.

РИСК, СВЯЗАННЫЙ С ВНЕДРЕНИЕМ СИСТЕМЫ ОПЛАТ УСЛУГ ГРУППЫ ЧЕРЕЗ WEB-САЙТ

В связи с внедрением технологии оплаты авиабилетов через web-сайт Аэрофлота в 2008 г. возник специфический риск появления мошеннических транзакций с использованием пластиковых карт. Управление данным риском производится посредством включения в текст договора с банком-эквайером по карточкам специальных условий по защите от мошеннических транзакций.

РИСК ИЗМЕНЕНИЯ ПРОЦЕНТНЫХ СТАВОК И ВАЛЮТНЫЙ РИСК

Риск изменения процентных ставок связан с изменением стоимости заемных ресурсов как в отношении уже привлеченных средств, так и в отношении будущего внешнего финансирования.

Долговой портфель Аэрофлота составляют долгосрочные и краткосрочные заимствования. Часть долгосрочных кредитов составляют лизинговые контракты, процентная ставка обслуживания по которым базируется на основе ставок по межбанковским кредитам LIBOR. Увеличение данных процентных ставок может привести к удорожанию обслуживания долга Аэрофлота. Долю заимствований с фиксированной ставкой Компания регулирует в зависимости от динамики межбанковских процентных ставок, осуществляя, таким образом, естественное хеджирование и сокращая риск увеличения процентных выплат в случае повышения межбанковских ставок.

Компания может попасть под действие валютного риска при проведении операций по продажам перевозок, приобретению оборудования и услуг, а также привлечению заемного капитала в валютах, отличных от основных функциональных валют Аэрофлота. Аэрофлот стремится сбалансировать поступления и обязательства по каждой из валют, в которой ведутся операции в целях снижения указанного риска.

Большую часть долгового портфеля Группы составляют кредиты и займы, привлеченные в долларах США, все обязательства по финансовому лизингу также номинированы в этой валюте. Таким образом, ослабление рубля по отношению к доллару приведет к увеличению стоимости заимствований Аэрофлота и ухудшению его финансового положения.

С целью объективной системы контроля, анализа и мониторинга, а также разработки универсальных инструментов управления валютными и процентными рисками, в настоящее время разрабатывается модель сценарной оценки процентного и валютного риска применительно к структуре заимствований и финансовых вложений Компании.

РИСК УХУДШЕНИЯ ЛИКВИДНОСТИ

Риск ухудшения ликвидности означает неспособность Компании своевременно выполнить свои обязательства по платежам. Для снижения риска потери ликвидности казначейским подразделением Аэрофлота ведется четкое планирование графика входящих и исходящих денежных потоков с целью выявления возможного дефицита и своевременного привлечения краткосрочного финансирования от банков – партнеров авиакомпании. С целью поддержания ликвидности Аэрофлота на должном уровне был ужесточен контроль за использованием оборотных средств Группы.

РИСКИ ПЕРЕХОДА В ТЕРМИНАЛ «ШЕРЕМЕТЬЕВО-D»

Аэрофлот завершил строительство собственного терминала в своем базовом аэропорту «Шереметьево», эксплуатация которого была начата в конце 2009 г.

Переход Компании из одного терминала в другой (даже в пределах одного аэропорта) – технически сложный процесс, требующий значительного внимания, поэтому особое внимание было обращено на риски возникновения ошибок при переходе в новый терминал.

Для минимизации непредвиденных и незапланированных ситуаций, был смоделирован перечень возможных рисков при переводе основных операций, на основе которых отрабатыва-

лась подготовка персонала, шлифовались и разрабатывались новые технологические цепочки и взаимодействия подразделений в новых условиях.

В целях обеспечения полноценного функционирования и минимизации операционных рисков была распределена ответственность между ОАО «Аэрофлот», ОАО «Терминал» и ОАО «Международный аэропорт Шереметьево» при обслуживании пассажиров и воздушных судов, что позволило в дальнейшем определить необходимое и качественное страховое покрытие рисков ОАО «Терминал».

РИСКИ, СВЯЗАННЫЕ С ВОЗМОЖНЫМИ ПЕРЕБОЯМИ В ПОСТАВКАХ ТМЗ

Поставки сырья подвержены специфическим рискам. Непредвиденные перерывы в поставках сырья, материалов и запасных частей, необходимых при осуществлении авиаперевозок, могут неблагоприятным образом сказаться на операционных и финансовых результатах Группы. Аэрофлот проводит сбалансированную политику управления оборотными средствами, а также последовательную политику по работе с поставщиками.

Тем не менее, Группа не может гарантировать, что ей удастся полностью исключить потенциальное отрицательное воздействие указанных факторов.

РИСКИ ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ НАЛОГОВЫХ ПРЕТЕНЗИЙ

По результатам проверки деятельности Группы налоговая служба РФ может предъявить претензии на материальные суммы. Несмотря на то, что Аэрофлот может оспорить выдвинутые требования в судебном порядке, невозможно гарантировать, что результат судебных процессов в отношении налогов, штрафов и пени будет положительным для Группы.

РИСКИ НЕВЫПОЛНЕНИЯ ФИНАНСОВЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО РЯДУ КРЕДИТНЫХ ДОГОВОРОВ

Часть соглашений о долговом финансирования компаний Группы содержит определенные условия (обязательства), ограничивающие операционную гибкость Заемщика в принятии корпоративных решений, в т.ч. относительно создания обременений на активы, привлечения дополнительных объемов заимствований выше определенного уровня и участия в слияниях и поглощениях. Невыполнение какого-либо из таких обязательств способно привести к предъявлению долга по этим соглашениям к досрочному погашению, что может оказать существенный негативный эффект на финансовые результаты и перспективы деятельности Аэрофлота.

РИСКИ НЕДОСТАТОЧНОЙ КВАЛИФИКАЦИИ ПЕРСОНАЛА

В современном технологическом процессе авиакомпании ключевое место занимает человек, и чем сложнее процесс, чем он более энергоемок и динамичен, тем выше значение специалиста и его квалификация на любом из участков технологической цепочки. Статистика авиационных событий показывает, что в 80 случаях из 100 их причинами становится так называемый «человеческий фактор».

Для снижения таких рисков авиакомпания разрабатывает дополнительные комплексные мероприятия, включающие не только дисциплинарное воздействие, но и системный подход в расследовании авиационных событий, позволяющий выявлять истинные (в том числе системные) причины событий.

В связи с выводом из эксплуатации отечественных топливо затратных типов воздушных судов, компания особо остро ощущает нехватку квалифицированных пилотов, имеющих опыт работы на зарубежной технике.

Число пилотов, подготавливаемых ежегодно к работе, по меньшей мере, на 10% ниже требований рынка. Ухудшает ситуацию и то, что согласно российскому законодательству, члены экипажа, осуществляющего коммерческий рейс, должны иметь российское гражданство.

Для минимизации данного риска Аэрофлот создает собственную школу для обучения пилотов, которая будет базироваться на аэродроме «Борки» (г. Кимры, Тверская область.) Первоначально «Лётная школа» Аэрофлота будет готовить 60 летчиков в год, а затем планируется выйти на подготовку от 200 до 250 пилотов ежегодно, что позволит Группе уверенно формировать необходимое количество летных экипажей для динамичного расширения операционной деятельности.

Дополнительно в целях обеспечения социальной защищенности Аэрофлот предлагает своим сотрудникам возможности для дополнительного образования, повышения уровня квалификации, страхование от несчастного случая и утраты профессиональной годности, медицинского страхования и санаторно-курортного обеспечения, комплексного льготного пакета страховок для отдыха и семьи.

ОПЕРАЦИОННЫЕ РИСКИ

Операционные риски – это риски, связанные с основными операционными процессами авиакомпании, включая эксплуатационные риски в части технического обслуживания, летной эксплуатации, обслуживания пассажиров, коммерческого обслуживания воздушных судов.

В Компании выстроена система управления операционными рисками, входящая в комплексную систему управления рисками, что также обусловлено требованиями стандартов IOSA, ISAGO. Одним из приоритетных направлений риск-менеджмента в области безопасности полетов стало внедрение системы управления безопасностью полетов, которая начала действовать с 2010 г. Этот эффективный инструмент объединяет действия авиакомпании в области обеспечения безопасности полетов, а также идентификации и устранения операционных рисков.

С целью внедрения данной системы в Аэрофлоте была создана комиссия по оценке рисков в отношении безопасности полетов и авиационной безопасности, в которую вошли представители всех производственных подразделений. Комиссия провела ранжирование рисков среди подразделений Компании и распределение функций их ответственности, определила порядок взаимодействия производственных подразделений по управлению рисками при обеспечении безопасности полетов. В рамках работы комиссии по оценке рисков ежемесячно определяются опасные факторы, и составляется перечень рисков в области обеспечения безопасности полетов. Определение факторов риска выполняется на основании анализа по программе управления рисками в отношении обеспечения безопасности полетов.

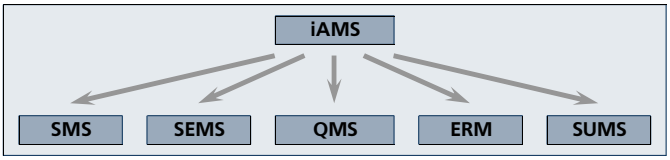
Вместе с тем Группа не может гарантировать полное устранение операционных рисков и полностью исключить отрицательные последствия от их возможной реализации в будущем.

Система управления рисками

Компания продолжает уделять существенное внимание построению комплексной системы управления рисками, для чего создаются и внедряются системы управления рисками, охватывающие все виды рисков. Комплексный подход к управлению рисками позволяет:

- достигать оптимального соотношения уровня риска и дохода, позволяющего увеличивать стоимость Компании;
- фокусироваться на всех значительных рисках Компании (уделяя особое внимание стратегическим рискам);
- внедрять риск-менеджмент в культуру Компании.

Управление рисками является неотъемлемой частью интегрированной системы управления Компанией – iAMS.



IAMS – интегрированная система авиационного управления;

SMS – управление безопасностью полетов;

SEMS – служба авиационной безопасности;

QMS – система менеджмента качества;

SUMS – контроль над поставщиками;

ERM – система управления рисками.

В течение 2009 г. продолжалась работа по внедрению элементов интегрированной системы, основные усилия были направлены на документирование и создание нормативной базы. Создание комплексной интегрированной системы управления продиктовано необходимостью разработки унифицированного инструмента управления различными подсистемами, напрямую влияющими на безопасность и качество.

Описание условий выпусков биржевых облигаций

Общие сведения

Биржевые облигации процентные документарные на предъявителя неконвертируемые с обязательным централизованным хранением рублей со сроком погашения в 1092-й (Одна тысяча девяносто второй) день с даты начала размещения Биржевых облигаций, размещаемых путем открытой подписки, с возможностью досрочного погашения по требованию владельцев и по усмотрению Эмитента

- серии БО-01 общей номинальной стоимостью 6 000 000 000 (Шесть миллиардов) рублей,
- серии БО-02 общей номинальной стоимостью 6 000 000 000 (Шесть миллиардов) рублей,

далее также называемые «Облигации». Все последующие условия идентичны для всех серий Облигаций (БО-01 – БО-02).

Учет прав на Облигации

Выпуск всех Облигаций оформляется одним Сертификатом, подлежащим обязательному централизованному хранению в НДЦ. Выдача отдельных сертификатов Облигаций на руки владельцам Облигаций не предусмотрена. Владельцы Облигаций не вправе требовать выдачи сертификатов на руки.

Учет и удостоверение прав на Облигации, учет и удостоверение передачи Облигаций, включая случаи обременения Облигаций обязательствами, осуществляется НДЦ, выполняющим функции Депозитария, и депозитариями, являющимися депонентами по отношению к НДЦ (далее именуемые совместно – «Депозитарии»).

Права собственности на Облигации подтверждаются выписками по счетам депо, выдаваемыми НДЦ и Депозитариями – депонентами НДЦ, держателям Облигаций.

Право собственности на Облигации переходит от одного лица к другому в момент внесения приходной записи по счету депо приобретателя Облигаций в НДЦ и депозитариях – депонентах НДЦ.

Размещение Облигаций

Размещение Облигаций может быть проведено с включением или без включения Облигаций в котировальный список «В». При этом включение Облигаций в котировальный список «В» будет осуществлено в соответствии с Правилами листинга, допуска к размещению и обращению ценных бумаг в Закрытом акционерном обществе «Фондовая биржа ММВБ».

Цена размещения Облигаций устанавливается равной 1 000 (Одна тысяча) рублей за Облигацию. Начиная со второго дня размещения Облигаций выпуска, покупатель при совершении сделки купли-продажи Облигаций также уплачивает накопленный купонный доход по Облигациям (НКД).

Организацией, оказывающей Эмитенту услуги по размещению Облигаций, является Закрытое акционерное общество «Инвестиционная компания «Тройка Диалог».

Размещение облигаций может происходить в форме:

1) конкурса по определению ставки купона на первый купонный период либо

2) путем сбора адресных заявок со стороны покупателей на приобретение Облигаций по фиксированной цене и ставке купона на первый купонный период, заранее определенной Эмитентом в порядке и на условиях, предусмотренных Решением о выпуске и Проспектом ценных бумаг.

Решение о порядке размещения облигаций принимается единоличным исполнительным органом Эмитента в день принятия решения о дате начала размещения Облигаций и раскрывается в порядке, предусмотренном п. 11 Решения о выпуске и п. 2.9. Проспекта ценных бумаг

1) Размещение облигаций может происходить в форме конкурса по определению ставки купона на первый купонный период

Заключение сделок по размещению Облигаций начинается в дату начала размещения Облигаций после подведения итогов конкурса по определению процентной ставки по первому купону и заканчивается в дату окончания размещения Облигаций.

Процентная ставка по первому купону определяется в ходе проведения конкурса на Бирже среди потенциальных покупателей Облигаций в дату начала размещения Облигаций.

В случае, если потенциальный покупатель не является Участником торгов Биржи (далее – Участник торгов), он должен заключить соответствующий договор с любым Участником торгов и дать ему поручение на приобретение Облигаций. Потенциальный покупатель Облигаций, являющийся Участником торгов, действует самостоятельно.

В день проведения конкурса Участники торгов подают адресные заявки на покупку Облигаций на конкурс с использованием системы торгов Биржи как за свой счет, так и за счет клиентов. Время и порядок подачи заявок на конкурс по определению процентной ставки по первому купону устанавливается Биржей по согласованию с Эмитентом и/или Андеррайтером.

Заявки на приобретение Облигаций направляются Участниками торгов в адрес Посредника при размещении Облигаций (Андеррайтера).

Заявка на приобретение должна содержать следующие значимые условия:

- цена покупки (100% от номинала);
- количество Облигаций;
- величина процентной ставки по первому купону;
- код расчетов, используемый при заключении сделки с ценными бумагами, подлежащей включению в клиринговый пул клиринговой организации на условиях многостороннего или простого клиринга, и определяющий, что при совершении сделки проводится процедура контроля обеспечения, а надлежащей датой исполнения сделки с ценными бумагами является дата заключения сделки;
- прочие параметры в соответствии с Правилами Биржи.

В качестве цены покупки должна быть указана Цена размещения Облигаций, установленная Решением о выпуске ценных бумаг и Проспектом ценных бумаг.

В качестве количества Облигаций должно быть указано то количество Облигаций, которое потенциальный покупатель хотел бы приобрести, в случае, если уполномоченный орган Эмитента назначит процентную ставку по первому купону большую или равную указанной в заявке величине процентной ставки по первому купону.

В качестве величины процентной ставки по первому купону указывается та величина (в числовом выражении с точностью до двух знаков после запятой) процентной ставки по первому

купону, при объявлении которой Эмитентом потенциальный инвестор был бы готов купить количество Облигаций, указанное в заявке по цене 100% от номинала.

Величина процентной ставки должна быть выражена в процентах годовых с точностью до одной сотой процента.

При этом денежные средства должны быть зарезервированы на торговых счетах Участников торгов в НЕБАНКОВСКОЙ КРЕДИТНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «РАСЧЕТНАЯ ПАЛАТА МОСКОВСКОЙ МЕЖБАНКОВСКОЙ ВАЛЮТНОЙ БИРЖИ» (далее – «РП ММВБ») в сумме, достаточной для полной оплаты Облигаций, указанных в заявках на приобретение Облигаций, с учётом всех необходимых комиссионных сборов.

Заявки, не соответствующие изложенным выше требованиям, к участию в конкурсе по определению процентной ставки по первому купону не допускаются.

По окончании периода подачи заявок на конкурс, Биржа составляет сводный реестр заявок на покупку ценных бумаг (далее – Сводный реестр заявок) и передает его Андеррайтеру.

На основании анализа заявок, поданных на конкурс, уполномоченный орган Эмитента принимает решение о величине процентной ставки по первому купону и сообщает о принятом решении Бирже в письменном виде не позднее, чем за 30 минут до ее направления информационному агентству. После опубликования информационным агентством сообщения о величине процентной ставки по первому купону, Эмитент информирует Андеррайтера о величине процентной ставки по первому купону.

Сообщение о величине процентной ставки по первому купону публикуется Андеррайтером при помощи Системы торгов Биржи путем отправки электронного сообщения всем Участникам торгов.

После получения от Эмитента информации о величине процентной ставки первого купона, Андеррайтер заключает сделки путем удовлетворения заявок, согласно установленному Решением о выпуске, Проспектом ценных бумаг и Правилами Биржи порядку, при этом удовлетворяются только те заявки, в которых величина процентной ставки меньше либо равна величине установленной процентной ставки по первому купону.

Приоритет в удовлетворении заявок на покупку Облигаций, поданных в ходе проводимого конкурса, имеют заявки с минимальной величиной процентной ставки по купону.

В случае наличия заявок с одинаковой процентной ставкой по первому купону, приоритет в удовлетворении имеют заявки, поданные ранее по времени. Неудовлетворенные заявки Участников торгов отклоняются Андеррайтером.

После определения ставки первого купона и удовлетворения заявок, поданных в ходе конкурса, Участники торгов, действующие как за свой счет, так и за счет и по поручению потенциальных покупателей, могут в течение срока размещения подавать адресные заявки на покупку Облигаций по цене размещения в адрес Андеррайтера (посредник при размещении) в случае неполного размещения выпуска Облигаций в ходе проведения конкурса. Начиная со второго дня размещения Облигаций выпуска, покупатель при совершении сделки купли-продажи Облигаций также уплачивает накопленный купонный доход по Облигациям (НКД).

Поданные заявки на покупку Облигаций удовлетворяются Андеррайтером в полном объеме в случае, если количество Облигаций в заявке на покупку Облигаций не превосходит количества недоразмещенных Облигаций выпуска (в пределах общего количества предлагаемых к размещению Облигаций). В случае если объем заявки на покупку Облигаций превышает количество Облигаций, оставшихся неразмещёнными, то данная заявка на покупку Облигаций удовлетворяется в размере неразмещенного остатка. В случае размещения Андеррайтером

всего объёма предлагаемых к размещению Облигаций, удовлетворение последующих заявок на приобретение Облигаций не производится.

Приобретение Облигаций Эмитента в ходе их размещения не может быть осуществлено за счет Эмитента.

2) РАЗМЕЩЕНИЕ ОБЛИГАЦИЙ ПУТЕМ СБОРА АДРЕСНЫХ ЗАЯВОК СО СТОРОНЫ ПОКУПАТЕЛЕЙ НА ПРИОБРЕТЕНИЕ ОБЛИГАЦИЙ ПО ФИКСИРОВАННОЙ ЦЕНЕ И СТАВКЕ КУПОНА НА ПЕРВЫЙ КУПОННЫЙ ПЕРИОД:

В случае размещения облигаций путем сбора адресных заявок со стороны покупателей на приобретение облигаций по фиксированной цене и ставке первого купона, единоличный исполнительный орган Эмитента перед датой размещения облигаций принимает решение о величине процентной ставки по первому купону не позднее чем за один день до даты начала размещения облигаций. Информация о величине процентной ставки по первому купону раскрывается Эмитентом в соответствии с п. 11. Решения о выпуске.

Эмитент раскрывает информацию о сроке для направления оферт с предложением заключить Предварительный договор как «Сообщение о сведениях, которые могут оказать существенное влияние на стоимость ценных бумаг акционерного общества» в ленте новостей информационного агентства «Интерфакс», а также иных информационных агентств, уполномоченных федеральным органом исполнительной власти по рынку ценных бумаг на осуществление раскрытия информации на рынке ценных бумаг.

Кроме того указанная информация раскрывается на странице Эмитента в сети Интернет по адресу: www.aeroflot.ru, не позднее 2 (Двух) дней с даты принятия решения уполномоченным органом Эмитента об установлении срока для направления оферт с предложением заключить Предварительный договор.

Указанная информация должна содержать в себе форму оферты от потенциального инвестора с предложением заключить Предварительный договор, а также порядок и срок направления данных оферт.

Прием оферт от потенциальных инвесторов с предложением заключить Предварительный договор допускается только с даты раскрытия информации о направлении оферт от потенциальных инвесторов с предложением заключить Предварительные договоры в ленте новостей.

Размещение облигаций путем сбора адресных заявок со стороны покупателей на приобретение Облигаций по фиксированной цене и ставке купона на первый купонный период предусматривает адресованное неопределенному кругу лиц приглашение делать предложения (оферты) о приобретении размещаемых ценных бумаг. Адресные заявки со стороны покупателей являются офертами участников торгов на приобретение размещаемых Облигаций.

В направляемых офертах с предложением заключить Предварительный договор потенциальный инвестор указывает максимальную сумму, на которую он готов купить облигации данного выпуска, и минимальную ставку первого купона по облигациям, при которой он готов приобрести облигации на указанную максимальную сумму. Направляя оферту с предложением заключить Предварительный договор потенциальный инвестор соглашается с тем, что она может быть отклонена, акцептована полностью или в части.

Заключение таких предварительных договоров осуществляется путем акцепта Эмитентом и/или Андеррайтером оферт от потенциальных инвесторов на заключение предварительных договоров, в соответствии с которыми инвестор и эмитент обязуются заключить в дату начала размещения облигаций основные договоры купли-продажи облигаций (далее – Предварительные договоры). При этом любая оферта с предложением заключить Предварительный договор, по усмотрению Эмитента, может быть отклонена, акцептована полностью или в части.

Первоначально установленная решением Эмитента дата окончания срока для направления оферт от потенциальных инвесторов на заключение Предварительных договоров может быть изменена решением Эмитента. Информация об этом раскрывается как «Сообщение о сведениях, которые могут оказать существенное влияние на стоимость ценных бумаг акционерного общества» в ленте новостей информационного агентства «Интерфакс», а также иных информационных агентств, уполномоченных федеральным органом исполнительной власти по рынку ценных бумаг на осуществление раскрытия информации на рынке ценных бумаг.

Кроме того, указанная информация раскрывается на странице Эмитента в сети Интернет по адресу: www.aeroflot.ru, в течение одного дня с даты раскрытия информации об изменении даты окончания срока для направлении оферт от потенциальных инвесторов с предложением заключить Предварительные договоры в лентах новостей.

Информация об истечении срока для направления оферт потенциальных инвесторов с предложением заключить Предварительный договор раскрывается Эмитентом как «Сообщение о сведениях, которые могут оказать существенное влияние на стоимость ценных бумаг акционерного общества» в ленте новостей информационного агентства «Интерфакс», а также иных информационных агентств, уполномоченных федеральным органом исполнительной власти по рынку ценных бумаг на осуществление раскрытия информации на рынке ценных бумаг не позднее дня, следующего за истечением срока для направления оферт с предложением заключить Предварительный договор.

Кроме того, указанная информация раскрывается на странице Эмитента в сети Интернет по адресу: www.aeroflot.ru – не позднее дня, следующего за истечением срока для направления оферт с предложением заключить Предварительный договор.

В дату начала размещения Участники торгов в течение периода подачи заявок на приобретение облигаций по фиксированной цене и ставке первого купона подают адресные заявки на покупку Облигаций с использованием Системы торгов Биржи как за свой счет, так и за счет клиентов.

Время и порядок подачи адресных заявок в течение периода подачи заявок по фиксированной цене и ставке первого купона устанавливаются Биржей по согласованию с Эмитентом и/или Андеррайтером.

По окончании периода подачи заявок на приобретение облигаций по фиксированной цене и ставке первого купона, Биржа составляет сводный реестр заявок на покупку ценных бумаг (далее – Сводный реестр заявок) и передает его Андеррайтеру.

На основании анализа Сводного реестра заявок Эмитент определяет приобретателей, которым он намеревается продать Облигации, а также количество Облигаций, которые он намеревается продать данным приобретателям, и передает данную информацию Андеррайтеру.

После получения от Эмитента информации о приобретателях, которым Эмитент намеревается продать Облигации и количестве Облигаций, которое он намеревается продать данным приобретателям, Андеррайтер заключает сделки с приобретателями, которым Эмитент желает продать Облигации, путем выставления встречных адресных заявок в соответствии с Правилами Биржи с указанием количества бумаг, которое Эмитент желает продать данному приобретателю, согласно установленному Решением о выпуске и Проспектом ценных бумаг порядку.

После удовлетворения заявок, поданных в течение периода подачи заявок, в случае неполного размещения выпуска Облигаций по его итогам, Участники торгов, действующие как за свой счет, так и за счет и по поручению потенциальных покупателей, могут в течение срока размещения подавать адресные заявки на покупку Облигаций по цене размещения в адрес Андеррайтера.

Эмитент рассматривает такие заявки и определяет приобретателей, которым он намеревается продать Облигации, а также количество Облигаций, которые он намеревается продать данным приобретателям, и передает данную информацию Андеррайтеру.

После получения от Эмитента информации о приобретателях, которым Эмитент намеревается продать Облигации и количестве Облигаций, которое он намеревается продать данным приобретателям, Андеррайтер заключает сделки с приобретателями, которым Эмитент желает продать Облигации, путем выставления встречных адресных заявок в соответствии с Правилами Биржи с указанием количества бумаг, которое Эмитент желает продать данному приобретателю, согласно установленному Решением о выпуске и Проспектом ценных бумаг порядку.

В случае если потенциальный покупатель не является Участником торгов, он должен заключить соответствующий договор с любым Участником торгов, и дать ему поручение на приобретение Облигаций. Потенциальный покупатель Облигаций, являющийся Участником торгов, действует самостоятельно.

Заявки на приобретение Облигаций направляются Участниками торгов в адрес Посредника при размещении Облигаций (Андеррайтера).

Заявка на приобретение должна содержать следующие значимые условия:

- цена покупки (100% от номинала);
- количество Облигаций;
- код расчетов, используемый при заключении сделки с ценными бумагами, подлежащий включению в клиринговый пул клиринговой организации на условиях многостороннего или простого клиринга, и определяющий, что при совершении сделки проводится процедура контроля обеспечения, а надлежащей датой исполнения сделки с ценными бумагами является дата заключения сделки;
- прочие параметры в соответствии с Правилами Биржи.

В качестве цены покупки должна быть указана Цена размещения Облигаций, установленная Решением о выпуске ценных бумаг и Проспектом ценных бумаг.

В качестве количества Облигаций должно быть указано то количество Облигаций, которое потенциальный покупатель хотел бы приобрести по определенной до даты начала размещения ставке по первому купону.

При этом денежные средства должны быть зарезервированы на торговых счетах Участников торгов в НЕБАНКОВСКОЙ КРЕДИТНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «РАСЧЕТНАЯ ПАЛАТА МОСКОВСКОЙ МЕЖБАНКОВСКОЙ ВАЛЮТНОЙ БИРЖИ» (далее – «РП ММВБ») в сумме, достаточной для полной оплаты Облигаций, указанных в заявках на приобретение Облигаций, с учётом всех необходимых комиссионных сборов.

Начиная со второго дня размещения Облигаций выпуска, покупатель при совершении сделки купли-продажи Облигаций также уплачивает накопленный купонный доход по Облигациям (НКД).

Приобретение Облигаций Эмитента в ходе их размещения не может быть осуществлено за счет Эмитента.

При размещении облигаций путем сбора адресных заявок со стороны покупателей на приобретение Облигаций по фиксированной цене и ставке купона на первый купонный период Эмитент и/или Андеррайтер намереваются заключать предварительные договоры с потенциальными приобретателями Облигаций, содержащие обязанность заключить в будущем с ними или с действующим в их интересах Участником торгов основные договоры, направленные на отчуждение им размещаемых ценных бумаг.

Заключение таких предварительных договоров осуществляется путем акцепта Эмитентом и/или Андеррайтером оферт от потенциальных инвесторов на заключение предварительных договоров, в соответствии с которыми инвестор и эмитент обязуются заключить в дату начала размещения облигаций основные договоры купли-продажи облигаций (далее – Предварительные договоры). При этом любая оферта с предложением заключить Предварительный договор, по усмотрению Эмитента, может быть отклонена, акцептована полностью или в части.

У Андеррайтера обязанность, связанная с поддержанием цен на размещаемые ценные бумаги на определенном уровне в течение определенного срока после завершения их размещения (стабилизация), договором между Эмитентом и Организатором не установлена. Организатор предполагает заключить договор на осуществление функций маркет-мейкера в случае включения Биржевых облигаций в Котировальный список «В» фондовой биржи.

Платежи по Облигациям

Даты выплаты Купонного дохода

Датами выплаты купонного дохода по шести купонам Облигаций выпуска являются следующие даты:

Номера купонов	День со дня начала размещения Облигаций выпуска
купонный доход по 1 купону	182-й
купонный доход по 2 купону	364-й
купонный доход по 3 купону	546-й
купонный доход по 4 купону	728-й
купонный доход по 5 купону	910-й
купонный доход по 6 купону	1 092-й

Выплата Купонного дохода

Выплата производится в валюте Российской Федерации в безналичном порядке в пользу владельцев Облигаций, являющихся таковыми по состоянию на конец операционного дня НДЦ, предшествующего 3 (третьему) рабочему дню до даты выплаты дохода по Облигациям выпуска (далее «Дата составления перечня владельцев и/или номинальных держателей Облигаций для выплаты купонного дохода»).

Если дата выплаты купонного дохода приходится на выходной день – независимо от того, будет ли это государственный выходной день или выходной день для расчетных операций, – то выплата надлежащей суммы производится в первый рабочий день, следующий за выходным. Владелец Облигаций не имеет права требовать начисления процентов или какой-либо иной компенсации за такую задержку в платеже.

Владелец Облигаций, если он не является депонентом НДЦ, может уполномочить номинального держателя облигаций – депонента НДЦ – получать суммы от выплаты доходов по Облигациям.

На основании Перечня владельцев и/или номинальных держателей Облигаций для выплаты купонного дохода, предоставленного Депозитарием, Платёжный агент, функции которого выполняет НДЦ, рассчитывает суммы денежных средств, подлежащих выплате каждому из лиц, уполномоченных на получение сумм доходов по Облигациям.

В дату выплаты доходов по Облигациям Платёжный агент перечисляет необходимые денежные средства на счета лиц, уполномоченных получать суммы купонного дохода по Облигациям, в пользу владельцев Облигаций.

Исполнение обязательств по Облигациям по отношению к лицу, включенному в Перечень владельцев и/или номинальных держателей Облигаций для выплаты купонного дохода,

признается надлежащим в том числе, в случае отчуждения Облигаций после даты составления вышеуказанного Перечня.

Купонный доход по неразмещенным Облигациям не начисляется и не выплачивается.

Обязательства Эмитента по уплате соответствующего купонного дохода по Облигациям считаются исполненными с момента зачисления соответствующих денежных средств на счет лица, уполномоченного получать суммы выплат купонного дохода по облигациям.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ КУПОННОГО ДОХОДА

Размер накопленного купонного дохода по каждому купону определяется по следующей формуле:

$$НКД = C_j * Nom * (T - T_{(j-1)}) / 365 / 100\%,$$

Где:

j – порядковый номер купонного периода, $j = 1, 2, 3...6$;

НКД – накопленный купонный доход, в рублях;

Nom – непогашенная часть номинальной стоимости одной Облигации, в рублях;

C_j – размер процентной ставки j-того купона, в процентах годовых;

$T_{(j-1)}$ – дата начала j-того купонного периода (для случая первого купонного периода $T_{(j-1)}$ – это дата начала размещения Облигаций);

T – дата расчета накопленного купонного дохода внутри j–купонного периода.

Величина накопленного купонного дохода в расчете на одну Облигацию определяется с точностью до одной копейки (округление производится по правилам математического округления. При этом под правилом математического округления следует понимать метод округления, при котором значение целой копейки (целых копеек) не изменяется, если первая за округляемой цифра равна от 0 до 4, и изменяется, увеличиваясь на единицу, если первая за округляемой цифра равна 5 – 9).

ПОГАШЕНИЕ И ВЫПЛАТА ОСНОВНОЙ СУММЫ

В случае если Эмитент не принимает решение о досрочном погашении или частичном досрочном погашении Облигации погашаются по номинальной стоимости в дату, наступающую на 1 092 день с Даты начала размещения Облигаций, Эмитентом и/или Платежным агентом по поручению Эмитента. Если дата погашения Облигаций приходится на выходной день – независимо от того, будет ли это государственный выходной день или выходной день для расчетных операций, – то выплата надлежащей суммы производится в первый рабочий день, следующий за выходным. Владелец Облигаций не имеет права требовать начисления процентов или какой-либо иной компенсации за такую задержку в платеже.

Выплата производится в валюте Российской Федерации в безналичном порядке в пользу владельцев Облигаций, являющихся таковыми по состоянию на конец операционного дня НДЦ, предшествующего 3 (третьему) рабочему дню до даты погашения Облигаций (далее «Дата составления перечня владельцев и/или номинальных держателей Облигаций для выплаты погашения»).

В дату погашения Облигаций Платёжный агент перечисляет необходимые денежные средства на счета лиц, уполномоченных получать суммы погашения по Облигациям, в пользу владельцев Облигаций.

В случае, если одно лицо уполномочено на получение сумм погашения по Облигациям со стороны нескольких владельцев Облигаций, то такому лицу перечисляется общая сумма без разбивки по каждому владельцу Облигаций.

Исполнение обязательств по Облигациям по отношению к лицу, включенному в Перечень владельцев и/или номинальных держателей Облигаций для выплаты погашения, признается надлежащим в том числе, в случае отчуждения Облигаций после даты составления вышеуказанного Перечня.

Обязательства Эмитента по уплате сумм погашения по Облигациям считаются исполненными с момента зачисления соответствующих денежных средств на счет лица, уполномоченного получать суммы погашения по Облигациям.

Оферта

ПРИОБРЕТЕНИЕ ОБЛИГАЦИЙ ПО ТРЕБОВАНИЮ ИХ ВЛАДЕЛЬЦЕВ

Эмитент обязан обеспечить право владельцев Облигаций требовать от Эмитента приобретения Облигаций в течение последних 10 (десяти) календарных дней купонного периода, предшествующего купонному периоду, по которому размер купона либо порядок определения размера купона определяется Эмитентом после раскрытия ФБ ММВБ информации об итогах выпуска Облигаций и уведомления об этом федерального органа исполнительной власти по рынку ценных бумаг в установленном им порядке (далее – «Период предъявления Облигаций к приобретению Эмитентом»). Владельцы Облигаций имеют право требовать от Эмитента приобретения Облигаций в случаях, описанных в п. 9.3.1. Решения о выпуске ценных бумаг и п. 9.1.2 Проспекта ценных бумаг.

Если размер ставок купонов или порядок определения ставок купонов определяется уполномоченным органом управления эмитента после раскрытия ФБ ММВБ информации об итогах выпуска Облигаций и уведомления об этом федерального органа исполнительной власти по рынку ценных бумаг в установленном им порядке одновременно по нескольким купонным периодам, эмитент обязан приобретать Облигации по требованиям их владельцев, заявленным в течение последних 10 (Десяти) дней купонного периода, предшествующего купонному периоду, по которому эмитентом определяются указанные ставки купонов или порядок определения ставок купонов одновременно с иными купонными периодами, и который наступает раньше. Приобретение Облигаций перед иными купонными периодами, по которым определяются такие размер или порядок определения размера купона по Облигациям, в этом случае не требуется.

Для целей настоящего пункта вводятся следующие обозначения:

(i-1) – номер купонного периода, в котором владельцы имеют право требовать от эмитента приобретения Облигаций.

i – номер купонного периода, в котором купон либо порядок определения купона устанавливается Эмитентом после раскрытия ФБ ММВБ информации об итогах выпуска Облигаций и уведомления об этом федерального органа исполнительной власти по рынку ценных бумаг в установленном им порядке.

1) Владелец Биржевых облигаций, являющийся Участником торгов, действует самостоятельно. В случае, если владелец Биржевых облигаций не является Участником торгов, он заключает соответствующий договор с любым брокером, являющимся Участником торгов, и дает ему поручение осуществить все необходимые действия для продажи Биржевых облигаций Эмитенту. Участник торгов, действующий за счет и по поручению владельцев Биржевых обли-

гаций, а также действующий от своего имени и за свой счет, далее именуется «Держатель» или «Держатель Биржевых облигаций».

2) в течение Периода предъявления Биржевых облигаций к приобретению Эмитентом Держатель Биржевых облигаций должен передать агенту Эмитента, которым является ЗАО ИК «Тройка Диалог», 125009, г. Москва, Романов переулок, д.4, тел. +7 (495) 258-05-00, письменное уведомление о намерении продать определенное количество Биржевых облигаций (далее – «Уведомление»). Уведомление должно быть подписано уполномоченным лицом Держателя Биржевых облигаций. Удовлетворению подлежат только те Уведомления, которые были надлежаще оформлены и фактически получены Агентом Эмитента в течение Периода предъявления Биржевых облигаций к приобретению Эмитентом. Независимо от даты отправления Уведомления, полученные Агентом Эмитента по окончании Периода предъявления Биржевых облигаций к приобретению Эмитентом, удовлетворению не подлежат.

Уведомление должно быть составлено на фирменном бланке Держателя по следующей форме:

«Настоящим _____ (полное наименование Держателя Облигаций) сообщает о намерении продать Открытому акционерному обществу «Аэрофлот – российские авиалинии» биржевые облигации процентные документарные на предъявителя неконвертируемые с обязательным централизованным хранением серии БО-__ Открытого акционерного общества «Аэрофлот – российские авиалинии», идентификационный номер выпуска _____, принадлежащие _____ (полное наименование владельца Биржевых облигаций) в соответствии с условиями Проспекта ценных бумаг и Решения о выпуске ценных бумаг.

_____
_____

Полное наименование Держателя:

_____
_____

Количество предлагаемых к продаже Биржевых облигаций (цифрами и прописью).

_____
_____

Подпись, Печать Держателя.»

3) после передачи Уведомления Держатель Биржевых облигаций подает адресную заявку на продажу указанного в Уведомлении количества Биржевых облигаций в Систему торгов Биржи в соответствии с ее Правилами проведения торгов по ценным бумагам и другими нормативными документами, регулирующими проведение торгов по ценным бумагам на Бирже (далее – «Правила торгов»), адресованную Агенту Эмитента, являющемуся Участником торгов Биржи, с указанием Цены Приобретения Биржевых облигаций (как определено ниже). Данная заявка должна быть выставлена Держателем в систему торгов с 11 часов 00 минут до 13 часов 00 минут по московскому времени в Дату Приобретения Биржевых облигаций Эмитентом.

Дата Приобретения Биржевых облигаций определяется как второй рабочий день с даты начала i-го купонного периода по Биржевым облигациям; Цена Приобретения Биржевых облигаций определяется как 100 (Сто) процентов от непогашенной части номинальной стоимости. Биржевых облигаций. При этом дополнительно выплачивается накопленный купонный доход, рассчитанный на Дату Приобретения Биржевых облигаций. Непогашенная часть номинальной стоимо-

сти определяется как разница между номинальной стоимостью одной Биржевой облигации и её частью, погашенной при частичном досрочном погашении Биржевых облигаций (в случае если решение о частичном досрочном погашении принято Эмитентом в соответствии с пунктом 9.5. Решения о выпуске и п. 9.1.2 Проспекта ценных бумаг).

4) Сделки по приобретению Эмитентом Биржевых облигаций у Держателей Биржевых облигаций совершаются на Бирже в соответствии с Правилами торгов.

Эмитент обязуется в срок с 16 часов 00 минут до 18 часов 00 минут по московскому времени в Дату Приобретения Биржевых облигаций Эмитентом подать через агента встречные адресные заявки к заявкам Держателей Биржевых облигаций, от которых Эмитент (агент Эмитента) получил Уведомления, поданным в соответствии с п.10.1. 2) в соответствии с пунктом 9.5. Решения о выпуске и. п. 9.1.2 Проспекта ценных бумаг и находящимся в Системе торгов Биржи к моменту заключения сделки.

Принятие уполномоченным органом управления Эмитента решения о приобретении Биржевых облигаций не требуется, так как порядок приобретения Биржевых облигаций Эмитентом по требованию их владельцев изложен в Решении о выпуске и Проспекте ценных бумаг.

ПРИОБРЕТЕНИЕ ОБЛИГАЦИЙ ПО СОГЛАШЕНИЮ С ИХ ВЛАДЕЛЬЦАМИ

Решением о выпуске предусматривается возможность приобретения Облигаций Эмитентом по соглашению с их владельцем (владельцами) с возможностью их последующего обращения. Эмитент имеет право приобретать собственные Облигации путем заключения договоров купли-продажи Облигаций в соответствии с законодательством РФ, в том числе на основании публичных безотзывных оферт Эмитента, публикуемых в средствах массовой информации и/или на ленте новостей информационного агентства «Интерфакс», уполномоченного федеральным органом исполнительной власти по рынку ценных бумаг на раскрытие информации на рынке ценных бумаг. Решение о приобретении Облигаций, в том числе на основании публичных безотзывных оферт, принимается уполномоченным органом Эмитента. При принятии указанного решения уполномоченным органом Эмитента должны быть установлены условия, порядок и сроки приобретения Облигаций, которые будут опубликованы на лентах новостей и на странице Эмитента в сети Интернет по адресу: www.aeroflot.ru. При этом срок приобретения Облигаций не может наступить ранее даты раскрытия ФБ ММВБ информации об итогах выпуска Облигаций и уведомления об этом федерального органа исполнительной власти по рынку ценных бумаг в установленном им порядке.

Приобретение Облигаций по соглашению с их владельцем (владельцами) с возможностью их дальнейшего обращения по предложению Эмитента осуществляется в порядке согласно п.10.2 Решения о выпуске и п.9.1.2. г) Проспекта ценных бумаг.

Досрочное погашение

ДОСРОЧНОЕ ПОГАШЕНИЕ ПО ТРЕБОВАНИЮ ИХ ВЛАДЕЛЬЦЕВ

А) предъявление к досрочному погашению по требованию владельцев других облигаций Эмитента, включая, но не ограничиваясь, рублевыми, валютными и еврооблигациями, как уже размещенными, так и размещаемыми в будущем (приобретение любых находящихся в обращении облигаций Эмитента по соглашению с их владельцами и/или по требованию владельцев облигаций с возможностью их последующего обращения не влечет за собой права требовать досрочного погашения Облигаций).

Досрочное погашение Облигаций производится по непогашенной части номинальной стоимости. При этом дополнительно выплачивается НКД, рассчитанный на Дату досрочного погашения Облигаций.

Досрочное погашение Облигаций производится денежными средствами в валюте Российской Федерации в безналичном порядке. Возможность выбора владельцами Облигаций формы погашения Облигаций не предусмотрена. Досрочное погашение Облигаций производится платежным агентом по поручению и за счет Эмитента.

Если дата досрочного погашения Облигаций приходится на выходной день – независимо от того, будет ли это государственный выходной день или выходной день для расчетных операций, – то выплата надлежащей суммы производится в первый рабочий день, следующий за выходным. Владелец Облигаций не имеет права требовать начисления процентов или какой-либо иной компенсации за такую задержку в платеже.

В любой день между датой начала размещения и датой погашения соответствующей части номинальной стоимости Облигаций выпуска величина НКД по Облигации рассчитывается по следующей формуле:

Порядок определения накопленного купонного дохода по Облигациям:

$$НКД = C_j * Nom * (T - T_{(j-1)}) / 365 / 100\%,$$

где:

j – порядковый номер купонного периода, $j = 1, 2, 3...6$;

НКД – накопленный купонный доход, в рублях;

Nom – непогашенная часть номинальной стоимости одной Облигации, в рублях;

C_j – размер процентной ставки j-того купона, в процентах годовых;

$T_{(j-1)}$ – дата начала j-того купонного периода (для случая первого купонного периода $T_{(j-1)}$ – это дата начала размещения Облигаций);

T – дата расчета накопленного купонного дохода внутри j–купонного периода.

Величина накопленного купонного дохода рассчитывается с точностью до одной копейки. (Округление производится по правилам математического округления. При этом под правилом математического округления следует понимать метод округления, при котором значение целой копейки (целых копеек) не изменяется, если первая за округляемой цифра равна от 0 до 4, и изменяется, увеличиваясь на единицу, если первая за округляемой цифра равна 5 – 9).

Владельцами Облигаций могут быть поданы заявления о досрочном погашении Облигаций в течение 30 дней с даты раскрытия Эмитентом информации на ленте новостей, о возникновении у владельцев Облигаций права требовать досрочного погашения таких облигаций и условиях их досрочного погашения, а в случае, если акции или облигации эмитента биржевых Облигаций (за исключением случаев делистинга облигаций в связи с истечением срока их обращения или их погашением) после их исключения не включены фондовой биржей в список ценных бумаг, допущенных к торгам, в 30-дневный срок, – заявления о досрочном погашении Облигаций могут быть поданы Владельцами Облигаций до даты погашения Облигаций.

Сообщение о наступлении события, дающего владельцам Облигаций право требовать досрочного погашения Облигаций публикуется Эмитентом в форме сообщения о существенных фактах в следующие сроки с момента наступления любого из событий, дающего владельцам Облигаций право требовать досрочного погашения Облигаций:

- в ленте новостей информационного агентства «Интерфакс», а также иных информационных агентств, уполномоченных федеральным органом исполнительной власти по рынку

ценных бумаг на осуществление раскрытия информации на рынке ценных бумаг – не позднее 1 (Одного) дня

- на странице Эмитента в сети Интернет по адресу www.aeroflot.ru – не позднее 2 (Двух) дней;

Также Эмитент обязан направить в НДЦ уведомление о том, что Эмитент принимает Требования о досрочном погашении Облигаций и о дате досрочного погашения Облигаций.

Презюмируется, что депоненты НДЦ надлежащим образом уполномочены получать суммы досрочного погашения по Облигациям и/или совершать иные действия необходимые для досрочного погашения Облигаций в пользу владельцев Облигаций.

Депонент НДЦ либо номинальный держатель – депонент НДЦ, уполномоченный владельцем Облигаций совершать действия, направленные на досрочное погашение Облигаций, подает в НДЦ поручение на перевод Облигаций, подлежащих досрочному погашению, в раздел своего счета депо, предназначенный для учета Облигаций, подлежащих досрочному погашению.

Затем депонент НДЦ либо номинальный держатель – депонент НДЦ, уполномоченный владельцем Облигаций совершать действия, направленные на досрочное погашение Облигаций представляет Эмитенту письменное Требование о досрочном погашении Облигаций, содержащее информацию в соответствии с п. 9.5.1. Решения о выпуске.

Требование предъявляется Эмитенту по месту нахождения Эмитента с 9 до 18 часов в любой рабочий день с даты, с которой у владельца Облигаций возникло право требовать досрочного погашения Облигаций или направляется по почтовому адресу Эмитента.

В течение 7 (Семи) рабочих дней с даты получения вышеуказанных документов, Эмитент осуществляет их проверку и в случае, если они удовлетворяют требованиям Эмитента, содержащимся в Решении о выпуске ценных бумаг и Проспекте ценных бумаг, в отношении таких документов по форме и содержанию в течение 14 (Четырнадцати) рабочих дней с момента получения данного Требования переводит необходимые денежные средства (причитающиеся владельцу Облигаций) на счет Платежного агента и предоставляет Платежному агенту уведомление, содержащее данные, указанные в Требовании о досрочном погашении Облигаций, а также все необходимые данные для проведения платежа Платежным агентом в пользу владельца Облигаций. К уведомлению Эмитент прикладывает копию отчета НДЦ об операциях по счетам депо владельца (номинального держателя) Облигаций о переводе Облигаций в разделы счетов депо, предназначенные для учета Облигаций, подлежащих досрочному погашению.

В случае если форма или содержание представленных владельцем Облигаций документов не соответствует требованиям, установленным Решением о выпуске и Проспектом ценных бумаг, а также при наличии иных оснований, не позволяющих исполнить требование, Эмитент обязан направить владельцу Облигаций уведомление о причинах их непринятия не позднее 7 (Семи) рабочих дней с даты получения вышеуказанных документов. Получение указанного уведомления не лишает владельца Облигаций права обратиться с требованиями о досрочном погашении Облигаций повторно.

В случае, если предъявленное Эмитенту требование о досрочном погашении и/или необходимые документы соответствуют/не соответствуют условиям Решения о выпуске и Проспекта ценных бумаг, Эмитент направляет в НДЦ информацию об удовлетворении/отказе в удовлетворении Требования о досрочном погашении (с указанием наименования, Ф.И.О. владельца – физического лица, количества Облигаций, наименования Депозитария, в котором открыт счет депо владельцу).

Порядок зачисления и списания Облигаций из раздела счета депо, предназначенного для учета Облигаций, подлежащих досрочному погашению, устанавливается условиями осуществления депозитарной деятельности и иными внутренними документами НДЦ.

Платежный агент в течение 2 (Двух) рабочих дней с даты получения денежных средств от Эмитента и поступления от Эмитента данных, необходимых для осуществления соответствующего платежа в пользу владельца Облигаций, переводит денежные средства в пользу владельца Облигаций, согласно указанным реквизитам. Не позднее рабочего дня, следующего за датой выплаты денежных средств лицу/лицам, указанным в поручении Эмитента, Платежный агент сообщает об осуществленном переводе Эмитенту.

После исполнения Эмитентом обязательств по досрочному погашению и уведомления об этом НДЦ, НДЦ производит списание погашенных Облигаций с соответствующего раздела счета депо депонента, предназначенного для учета Облигаций, подлежащих досрочному погашению, на раздел эмиссионного счета депо Эмитента, предназначенный для учета погашенных Облигаций в порядке, определенном НДЦ.

Облигации, погашенные Эмитентом досрочно, не могут быть выпущены в обращение.

После досрочного погашения Эмитентом Облигаций Эмитент публикует информацию о сроке исполнения обязательств в форме сообщений о существенных фактах в сроки и порядке, предусмотренные п. 11 Решения о выпуске ценных бумаг, п. 2.9. Проспекта ценных бумаг.

Б) делистинг Облигаций настоящих выпусков на всех фондовых биржах, включивших эти облигации в котировальные списки, при условии, что такие Облигации предварительно были включены в котировальный список «В» на любой из фондовых бирж.

Досрочное погашение Облигаций производится по непогашенной части номинальной стоимости. При этом дополнительно выплачивается накопленный купонный доход (далее – НКД), рассчитанный на дату досрочного погашения облигаций.

Досрочное погашение Облигаций производится денежными средствами в валюте Российской Федерации в безналичном порядке. Возможность выбора владельцами облигаций формы погашения облигаций не предусмотрена.

Если дата досрочного погашения Облигаций приходится на выходной день – независимо от того, будет ли это государственный выходной день или выходной день для расчетных операций, – то выплата надлежащей суммы производится в первый рабочий день, следующий за выходным. Владелец Облигаций не имеет права требовать начисления процентов или какой-либо иной компенсации за такую задержку в платеже.

Облигации досрочно погашаются по требованию их владельцев в дату, наступающую через 50 рабочих дней с момента получения Эмитентом соответствующего уведомления фондовой биржи о принятии решения о делистинге Облигаций, в случае если Облигации Эмитента не входят в котировальные списки других фондовых бирж.

Заявления, содержащие требование о досрочном погашении Облигаций, должны быть направлены Эмитенту в течение 15 рабочих дней, с момента раскрытия информации о досрочном погашении в ленте новостей. Порядок направления заявления описан в п. 10.1 Решения о выпуске.

Сообщение о получении Эмитентом от фондовой биржи уведомления о принятии решения о делистинге Облигаций, в случае если Облигации Эмитента не входят в котировальные списки других фондовых бирж, и о досрочном погашении облигаций публикуется Эмитентом в форме сообщения о существенных фактах в следующие сроки с даты получения Эмитентом от фондовой биржи уведомления о принятии решения о делистинге Облигаций:

- в ленте новостей информационного агентства «Интерфакс», а также иных информационных агентств, уполномоченных федеральным органом исполнительной власти по рынку ценных бумаг на осуществление раскрытия информации на рынке ценных бумаг – не позднее 1 (Одного) дня:
- на странице Эмитента в сети Интернет по адресу www.aeroflot.ru – не позднее 2 (Двух) дней.

Эмитент перечисляет необходимые денежные средства для досрочного погашения Облигаций на счет Платежного агента в сроки и в порядке, установленными Договором, заключенным между Эмитентом и Платежным агентом.

На основании уведомления и данных, полученных от Эмитента, Платежный агент рассчитывает суммы денежных средств, подлежащих выплате каждому из лиц, уполномоченных на получение сумм досрочного погашения по Облигациям, в пользу которых Эмитент перечислил необходимые денежные средства.

В дату досрочного погашения облигаций Платежный агент перечисляет на счета лиц, уполномоченных получать суммы досрочного погашения по Облигациям в пользу владельцев Облигаций, необходимые денежные средства.

Обязательства Эмитента по уплате сумм погашения по Облигациям считаются исполненными с момента зачисления соответствующих денежных средств на корреспондентский счет банка получателя платежа.

Эмитент публикует информацию об исполнении обязательств по досрочному погашению облигаций в сроки и порядке, предусмотренные п. 11 Решения о выпуске ценных бумаг, п. 2.9. Проспекта ценных бумаг.

ДОСРОЧНОЕ ПОГАШЕНИЕ ПО УСМОТРЕНИЮ ЭМИТЕНТА

А) возможность или невозможность досрочного погашения Облигаций в течение периода их обращения по усмотрению Эмитента определяется решением Эмитента до даты начала размещения Облигаций. При этом, в случае если Эмитентом принято решение о возможности досрочного погашения облигаций по его усмотрению, Эмитент в таком решении определяет порядковый номер купонного периода, в дату окончания которого возможно досрочное погашение облигаций по усмотрению Эмитента.

Данное решение принимается единоличным исполнительным органом Эмитента.

В случае принятия решения о возможности досрочного погашения Облигаций по усмотрению Эмитента приобретение Облигаций будет означать согласие приобретателя Облигаций с возможностью их досрочного погашения по усмотрению Эмитента.

Сообщение о принятии Эмитентом решения о возможности или невозможности досрочного погашения облигаций по усмотрению Эмитента публикуется как «Сообщение о сведениях, которые могут оказать существенное влияние на стоимость ценных бумаг акционерного общества» следующим образом:

- в ленте новостей информационного агентства «Интерфакс», а также иных информационных агентств, уполномоченных федеральным органом исполнительной власти по рынку ценных бумаг на осуществление раскрытия информации на рынке ценных бумаг – не позднее 1 (Одного) дня с даты принятия решения о возможности (или невозможности) досрочного погашения Облигаций и не позднее дня предшествующего дате начала размещения Облигаций;
- на странице Эмитента в сети Интернет по адресу: www.aeroflot.ru – не позднее 2 (Двух) дней с даты принятия решения о возможности (или невозможности) досрочного погашения Облигаций и не позднее дня предшествующего дате начала размещения Облигаций;

Данное сообщение среди прочих сведений в случае принятия решения о возможности досрочного погашения Облигаций по усмотрению их Эмитента должно включать в себя также порядок принятия Эмитентом решения о досрочном погашении Облигаций; срок и порядок раскрытия информации о принятии решения о досрочном погашении Облигаций; дату в которую возможно досрочное погашение Облигаций по усмотрению Эмитента.

В случае принятия решения о возможности досрочного погашения Облигаций по усмотрению Эмитента, Эмитент может принять решение о досрочном погашении Облигаций не позднее чем за 20 рабочих дней до даты, определенной в решении Эмитента о возможности досрочного погашения Облигаций по усмотрению Эмитента, в которую возможно досрочное погашение Облигаций по усмотрению Эмитента.

Уведомление о принятии Эмитентом решения о досрочном погашении облигаций публикуется Эмитентом как «Сообщение о сведениях, которые могут оказать существенное влияние на стоимость ценных бумаг акционерного общества» следующим образом:

- в ленте новостей информационного агентства «Интерфакс», а также иных информационных агентств, уполномоченных федеральным органом исполнительной власти по рынку ценных бумаг на осуществление раскрытия информации на рынке ценных бумаг – не позднее 1 (Одного) дня с даты принятия решения о досрочном погашении Облигаций;
- на странице Эмитента в сети Интернет по адресу: www.aeroflot.ru – не позднее 2(Двух) дней с даты принятия решения о досрочном погашении Облигаций;

Данное уведомление среди прочих сведений должно включать в себя также стоимость досрочного погашения, срок и порядок осуществления Эмитентом досрочного погашения Облигаций.

Данное решение принимается Единоличным исполнительным органом Эмитента.

Досрочное погашение Облигаций производится денежными средствами в валюте Российской Федерации в безналичном порядке. Возможность выбора владельцами Облигаций формы погашения Облигаций не предусмотрена.

Досрочное погашение Облигаций производится по непогашенной части номинальной стоимости. При этом выплачивается купонный доход по i-му купонному периоду, где i – порядковый номер купонного периода в дату выплаты которого осуществляется досрочное погашение облигаций выпуска.

Досрочное погашение Облигаций по усмотрению Эмитента осуществляется в отношении всех облигаций выпуска.

Досрочное погашение Облигаций производится платежным агентом (НДЦ) по поручению и за счет Эмитента.

Выплата непогашенной части номинальной стоимости и купонного дохода Облигаций при их досрочном погашении производится в рублях Российской Федерации в безналичном порядке в пользу владельцев Облигаций, являющихся таковыми по состоянию на конец операционного дня НДЦ, предшествующего 3 (третьему) рабочему дню до даты досрочного погашения Облигаций (далее «Дата составления перечня владельцев и/или номинальных держателей Облигаций для выплаты досрочного погашения»).

Если дата досрочного погашения Облигаций приходится на выходной день – независимо от того, будет ли это государственный выходной день или выходной день для расчетных операций, – то выплата надлежащей суммы производится в первый рабочий день, следующий за выходным. Владелец Облигаций не имеет права требовать начисления процентов или какой-либо иной компенсации за такую задержку в платеже.

Порядок частичного досрочного погашения приведен в п. 9.5.2. А) Решения о выпуске.

Б) До даты начала размещения Облигаций Эмитент может принять решение о **частичном досрочном погашении Облигаций в дату окончания очередного(ых) купонного(ых) периода(ов).** При этом Эмитент должен определить номер(а) купонного(ых) периода(ов) в дату окончания которого(ых) Эмитент осуществляет досрочное погашение определенной части номинальной стоимости Облигаций, а также процент от номинальной стоимости, подлежащий погашению в дату окончания указанного купонного периода.

Данное решение принимается единоличным исполнительным органом Эмитента.

В случае принятия решения о частичном досрочном погашении Облигаций приобретение Облигаций будет означать согласие приобретателя Облигаций с возможностью их частичного досрочного погашения по усмотрению Эмитента.

Сообщение о принятии Эмитентом решения о частичном досрочном погашении Облигаций в дату окончания очередного(ых) купонного(ых) периода(ов) публикуется как «Сообщение о сведениях, которые могут оказать существенное влияние на стоимость ценных бумаг акционерного общества» следующим образом:

- в ленте новостей информационного агентства «Интерфакс», а также иных информационных агентств, уполномоченных федеральным органом исполнительной власти по рынку ценных бумаг на осуществление раскрытия информации на рынке ценных бумаг – не позднее 1 (Одного) дня с даты принятия решения о частичном досрочном погашении Облигаций в дату окончания очередного(ых) купонного(ых) периода(ов) и не позднее дня предшествующего дате начала размещения Облигаций;
- на странице Эмитента в сети Интернет по адресу: www.aeroflot.ru – не позднее 2(Двух) дней с даты принятия решения о частичном досрочном погашении Облигаций в дату окончания очередного(ых) купонного(ых) периода(ов) и не позднее дня предшествующего дате начала размещения Облигаций;

Данное сообщение среди прочих сведений должно включать номер(а) купонного(ых) периода(ов) в дату окончания которого(ых) Эмитент осуществляет досрочное погашение определенной части номинальной стоимости Облигаций, а также процент от номинальной стоимости, подлежащий погашению в дату окончания указанного(ых) купонного(ых) периода(ов).

Частичное досрочное погашение Облигаций по усмотрению Эмитента осуществляется в одинаковом проценте от номинальной стоимости Облигаций в отношении всех облигаций выпуска.

В случае принятия Эмитентом до даты начала размещения Облигаций решения о частичном досрочном погашении Облигаций, Облигации будут частично досрочно погашены в дату окончания купонного(ых) периода(ов), определенных Эмитентом в таком решении.

Частичное досрочное погашение Облигаций производится платежным агентом (НДЦ) по поручению и за счет Эмитента.

Если дата частичного досрочного погашения Облигаций приходится на выходной день – независимо от того, будет ли это государственный выходной день или выходной день для расчетных операций, – то выплата надлежащей суммы производится в первый рабочий день, следующий за выходным. Владелец Облигаций не имеет права требовать начисления процентов или какой-либо иной компенсации за такую задержку в платеже.

Частичное досрочное погашение Облигаций производится в проценте от номинальной стоимости одной Облигации, определенном эмитентом перед началом размещения Облигаций. При этом выплачивается купонный доход по *i*-му купонному периоду, где *i* – порядковый номер купонного периода, на дату выплаты которого осуществляется частичное досрочное погашение облигаций выпуска.

Частичное досрочное погашение Облигаций и выплата купонного дохода Облигаций при их частичном досрочном погашении производится в рублях Российской Федерации в безналичном порядке в пользу владельцев Облигаций, являющихся таковыми по состоянию на конец операционного дня НДЦ, предшествующего 3 (третьему) рабочему дню до даты частичного досрочного погашения Облигаций (далее «Дата составления перечня владельцев и/или номинальных держателей Облигаций для выплаты частичного досрочного погашения. Порядок частичного досрочного погашения приведен в п. 9.5.2. Б) Решения о выпуске.

В) Эмитент имеет право принять решение о **досрочном погашении Облигаций в дату окончания *j*-го купонного периода (*j* < 6), предшествующего купонному периоду, процентная ставка по которому будет определена после раскрытия ФБ ММВБ информации об итогах выпуска Облигаций** и уведомления об этом федерального органа исполнительной власти по рынку ценных бумаг в установленном им порядке.

Данное решение принимается единоличным исполнительным органом Эмитента.

Приобретение Облигаций означает согласие приобретателя Облигаций с возможностью их досрочного погашения по усмотрению Эмитента.

Приобретение Облигаций означает согласие приобретателя Облигаций с возможностью их досрочного погашения по усмотрению Эмитента.

Уведомление о принятии Эмитентом решения о досрочном погашении облигаций публикуется Эмитентом как «Сообщение о сведениях, которые могут оказать существенное влияние на стоимость ценных бумаг акционерного общества» следующим образом:

- на лентах новостей информационного агентства «Интерфакс», а также иных информационных агентств, уполномоченных федеральным органом исполнительной власти по рынку ценных бумаг на раскрытие информации на рынке ценных бумаг – не позднее 1 (Одного) дня с даты принятия решения о досрочном погашении Облигаций и не позднее, чем за 14 дней до даты досрочного погашения Облигаций;
- на странице Эмитента в сети Интернет по адресу: www.aeroflot.ru – не позднее 2 (Двух) дней с даты принятия решения о досрочном погашении Облигаций и не позднее, чем за 14 дней до даты досрочного погашения Облигаций;

Данное уведомление среди прочих сведений должно включать в себя также стоимость досрочного погашения, срок и порядок осуществления Эмитентом досрочного погашения Облигаций.

В случае принятия Эмитентом решения о досрочном погашении по усмотрению эмитента Облигации будут досрочно погашены в дату окончания *j*-го купонного периода ($j < 6$), предшествующего купонному периоду, процентная ставка по которому будет определена после раскрытия ФБ ММВБ информации об итогах выпуска Облигаций и уведомления об этом федерального органа исполнительной власти по рынку ценных бумаг в установленном им порядке.

Досрочное погашение Облигаций производится денежными средствами в валюте Российской Федерации в безналичном порядке. Возможность выбора владельцами Облигаций формы погашения Облигаций не предусмотрена.

Досрочное погашение Облигаций по усмотрению Эмитента осуществляется в отношении всех облигаций выпуска. Досрочное погашение Облигаций производится по непогашенной части номинальной стоимости. При этом выплачивается купонный доход по *j*-му купонному периоду, где *j* – порядковый номер купонного периода в дату выплаты которого осуществляется досрочное погашение облигаций выпуска.

Досрочное погашение Облигаций производится платежным агентом (НДЦ) по поручению и за счет Эмитента.

Если дата досрочного погашения Облигаций приходится на выходной день – независимо от того, будет ли это государственный выходной день или выходной день для расчетных операций, – то выплата надлежащей суммы производится в первый рабочий день, следующий за выходным. Владелец Облигаций не имеет права требовать начисления процентов или какой-либо иной компенсации за такую задержку в платеже.

Выплата непогашенной части номинальной стоимости и купонного дохода Облигаций при их досрочном погашении производится в рублях Российской Федерации в безналичном порядке в пользу владельцев Облигаций, являющихся таковыми по состоянию на конец операционного дня НДЦ, предшествующего 3 (третьему) рабочему дню до даты досрочного погашения Облигаций (далее «Дата составления перечня владельцев и/или номинальных держателей Облигаций для выплаты досрочного погашения»). Порядок частичного досрочного погашения приведен в п. 9.5.2. в) Решения о выпуске.

.

Некоторые вопросы налогообложения

Налогообложение доходов по размещенным и размещаемым эмиссионным ценным бумагам эмитента регулируется Налоговым кодексом Российской Федерации (далее – «НК»), а также иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, принятыми в соответствии с Налоговым кодексом Российской Федерации.

Налоговые ставки

Вид дохода	Юридические лица		Физические лица	
	Резиденты	Нерезиденты	Резиденты	Нерезиденты
Доход от реализации ценных бумаг	20% (из которых: фед. бюджет – 2%; бюджет субъекта – 18%)	20%	13%	30%
Купонный доход	20% (из которых: фед. бюджет – 2%; бюджет субъекта – 18%)	20%	13%	30%
Доход в виде дивидендов: А) Доля участия получающей дивиденды организации в уставном (складочном) капитале (фонде) не менее 50% или владение депозитарными расписками, дающими право на получение дивидендов в сумме, соответствующей не менее 50% общей суммы выплачиваемых дивидендов при условии, что стоимость приобретения и/или получения в собственность в собственность доли превышает 500 млн. руб. и непрерывный период владения долей или депозитарными расписками не менее 365 дн.	0%	15%	9%	15%
Б) Все остальные случаи	9%	15%	9%	15%

Порядок налогообложения физических лиц

Вид налога – налог на доходы.

К доходам от источников в Российской Федерации относятся:

- дивиденды и проценты, полученные от российской организации, а также проценты, полученные от российских индивидуальных предпринимателей и (или) иностранной организации в связи с деятельностью ее постоянного представительства в РФ;
- доходы от реализации в РФ акций или иных ценных бумаг, а также долей участия в уставном капитале организаций.

Налоговая база.

Доходом налогоплательщика, полученным в виде материальной выгоды, является материальная выгода, полученная от приобретения ценных бумаг. Налоговая база определяется как превышение рыночной стоимости ценных бумаг, определяемой с учетом предельной границы колебаний рыночной цены ценных бумаг, над суммой фактических расходов налогоплательщика на их приобретение. Порядок определения рыночной цены ценных бумаг и предельной границы колебаний рыночной цены ценных бумаг устанавливается федеральным органом, осуществляющим регулирование рынка ценных бумаг.

При определении налоговой базы по доходам по операциям с ценными бумагами учитываются доходы, полученные по следующим операциям:

- купли – продажи ценных бумаг, обращающихся на организованном рынке ценных бумаг;
- купли – продажи ценных бумаг, не обращающихся на организованном рынке ценных бумаг.

Доход (убыток) по операциям купли – продажи ценных бумаг определяется как разница между суммами доходов, полученными от реализации ценных бумаг, и документально подтвержденными расходами на приобретение, реализацию и хранение ценных бумаг, фактически произведенными налогоплательщиком.

К указанным расходам относятся:

- суммы, уплачиваемые продавцу в соответствии с договором;
- оплата услуг, оказываемых депозитарием;
- комиссионные отчисления профессиональным участникам рынка ценных бумаг, скидка, уплачиваемая (возмещаемая) управляющей компании паевого инвестиционного фонда при продаже (погашении) инвестором инвестиционного пая паевого инвестиционного фонда, определяемая в соответствии с порядком, установленным законодательством Российской Федерации об инвестиционных фондах;
- биржевой сбор (комиссия);
- оплата услуг регистратора;
- налог на наследование, уплаченный налогоплательщиком при получении ценных бумаг в порядке наследования;
- налог, уплаченный налогоплательщиком при получении в порядке дарения акций, паев в соответствии с пунктом 18.1 статьи 217 НК;
- другие расходы, непосредственно связанные с куплей, продажей и хранением ценных бумаг, произведенные за услуги, оказываемые профессиональными участниками рынка ценных бумаг в рамках их профессиональной деятельности.

Доход (убыток) по операциям купли – продажи ценных бумаг, обращающихся на организованном рынке ценных бумаг, уменьшается (увеличивается) на сумму процентов, уплаченных за пользование денежными средствами, привлеченными для совершения сделки купли – продажи ценных бумаг, в пределах сумм, рассчитанных исходя из действующей ставки рефинансирования Центрального банка Российской Федерации.

По операциям с ценными бумагами, обращающимися на организованном рынке ценных бумаг, размер убытка определяется с учетом предельной границы колебаний рыночной цены ценных бумаг.

К ценным бумагам, обращающимся на организованном рынке ценных бумаг, относятся ценные бумаги, допущенные к обращению у организаторов торговли, имеющих лицензию федерального органа, осуществляющего регулирование рынка ценных бумаг.

Если расходы налогоплательщика на приобретение, реализацию и хранение ценных бумаг не могут быть отнесены непосредственно к расходам на приобретение, реализацию и хранение конкретных ценных бумаг, указанные расходы распределяются пропорционально стоимостной оценке ценных бумаг, на долю которых относятся указанные расходы. Стоимостная оценка ценных бумаг определяется на дату осуществления этих расходов.

Убыток по операциям с ценными бумагами, обращающимися на организованном рынке ценных бумаг, полученный по результатам указанных операций, совершенных в налоговом периоде, уменьшает налоговую базу по операциям купли – продажи ценных бумаг данной категории. Доход по операциям купли – продажи ценных бумаг, не обращающихся на организованном рынке ценных бумаг, которые на момент их приобретения отвечали требованиям, установленным для ценных бумаг, обращающихся на организованном рынке ценных бумаг, может быть уменьшен на сумму убытка, полученного в налоговом периоде, по операциям купли – продажи ценных бумаг, обращающихся на организованном рынке ценных бумаг.

Дата фактического получения дохода:

- день выплаты дохода, в том числе перечисления дохода на счета налогоплательщика в банках либо по его поручению на счета третьих лиц – при получении доходов в денежной форме;
- день приобретения ценных бумаг – при получении доходов в виде материальной выгоды.

Налоговая база по операциям купли – продажи ценных бумаг и операциям с финансовыми инструментами срочных сделок определяется по окончании налогового периода. Расчет и уплата суммы налога осуществляются налоговым агентом по окончании налогового периода или при осуществлении им выплаты денежных средств налогоплательщику до истечения очередного налогового периода.

При осуществлении выплаты денежных средств налоговым агентом до истечения очередного налогового периода налог уплачивается с доли дохода, определяемого в соответствии с настоящей статьей, соответствующей фактической сумме выплачиваемых денежных средств. Доля дохода определяется как произведение общей суммы дохода на отношение суммы выплаты к стоимостной оценке ценных бумаг, определяемой на дату выплаты денежных средств, по которым налоговый агент выступает в качестве брокера. При осуществлении выплаты денежных средств налогоплательщику более одного раза в течение налогового периода расчет суммы налога производится нарастающим итогом с зачетом ранее уплаченных сумм налога.

Стоимостная оценка ценных бумаг определяется исходя из фактически произведенных и документально подтвержденных расходов на их приобретение.

Под выплатой денежных средств понимаются выплата наличных денежных средств, перечисление денежных средств на банковский счет физического лица или на счет третьего лица по требованию физического лица.

При невозможности удержать у налогоплательщика исчисленную сумму налога источником выплаты дохода налоговый агент (брокер, доверительный управляющий или иное лицо, совершающее операции по договору поручения, договору комиссии, иному договору в пользу налогоплательщика) в течение одного месяца с момента возникновения этого обстоятельства в письменной форме уведомляет налоговый орган по месту своего учета о невозможности указанного удержания и сумме задолженности налогоплательщика. Уплата налога в этом случае производится в соответствии со статьей 228 НК.

Удержанный налог подлежит перечислению налоговыми агентами в течение одного месяца с даты окончания налогового периода или с даты выплаты денежных средств (передачи ценных бумаг).

Порядок налогообложения юридических лиц

Вид налога – налог на прибыль.

К доходам относятся:

- выручка от реализации имущественных прав (доходы от реализации);
- внереализационные доходы в виде процентов по ценным бумагам и другим долговым обязательствам и/или от долевого участия в других организациях.

Налоговая база.

Доходы налогоплательщика от операций по реализации или иного выбытия ценных бумаг (в том числе погашения) определяются исходя из цены реализации или иного выбытия ценной

бумаги, а также суммы накопленного процентного (купонного) дохода, уплаченной покупателем налогоплательщику, и суммы процентного (купонного) дохода, выплаченной налогоплательщику Эмитентом. При этом в доход налогоплательщика от реализации или иного выбытия ценных бумаг не включаются суммы процентного (купонного) дохода, ранее учтенные при налогообложении.

Расходы при реализации (или ином выбытии) ценных бумаг определяются исходя из цены приобретения ценной бумаги (включая расходы на ее приобретение), затрат на ее реализацию, размера скидок с расчетной стоимости инвестиционных паев, суммы накопленного процентного (купонного) дохода, уплаченной налогоплательщиком продавцу ценной бумаги. При этом в расход не включаются суммы накопленного процентного (купонного) дохода, ранее учтенные при налогообложении.

Ценные бумаги признаются обращающимися на организованном рынке ценных бумаг только при одновременном соблюдении следующих условий:

- если они допущены к обращению хотя бы одним организатором торговли, имеющим на это право в соответствии с национальным законодательством;
- если информация об их ценах (котировках) публикуется в средствах массовой информации (в том числе электронных) либо может быть представлена организатором торговли или иным уполномоченным лицом любому заинтересованному лицу в течение трех лет после даты совершения операций с ценными бумагами;
- если по ним рассчитывается рыночная котировка, когда это предусмотрено соответствующим национальным законодательством.

Рыночной ценой ценных бумаг, обращающихся на организованном рынке ценных бумаг, для целей налогообложения признается фактическая цена реализации или иного выбытия ценных бумаг, если эта цена находится в интервале между минимальной и максимальной ценами сделок (интервал цен) с указанной ценной бумагой, зарегистрированной организатором торговли на рынке ценных бумаг на дату совершения соответствующей сделки. В случае реализации ценных бумаг, обращающихся на организованном рынке ценных бумаг, по цене ниже минимальной цены сделок на организованном рынке ценных бумаг при определении финансового результата принимается минимальная цена сделки на организованном рынке ценных бумаг.

Под накопленным процентным (купонным) доходом понимается часть процентного (купонного) дохода, выплата которого предусмотрена условиями выпуска такой ценной бумаги, рассчитываемая пропорционально количеству календарных дней, прошедших от даты выпуска ценной бумаги или даты выплаты предшествующего купонного дохода до даты совершения сделки (даты передачи ценной бумаги).

В отношении ценных бумаг, не обращающихся на организованном рынке ценных бумаг, для целей налогообложения принимается фактическая цена реализации или иного выбытия данных ценных бумаг при выполнении хотя бы одного из следующих условий:

- если фактическая цена соответствующей сделки находится в интервале цен по аналогичной (идентичной, однородной) ценной бумаге, зарегистрированной организатором торговли на рынке ценных бумаг на дату совершения сделки или на дату ближайших торгов, состоявшихся до дня совершения соответствующей сделки, если торги по этим ценным бумагам проводились у организатора торговли хотя бы один раз в течение последних 12 месяцев;
- если отклонение фактической цены соответствующей сделки находится в пределах 20 процентов в сторону повышения или понижения от средневзвешенной цены аналогичной (идентичной, однородной) ценной бумаги, рассчитанной организатором торговли на рынке ценных бумаг в соответствии с установленными им правилами по итогам торгов на дату

заключения такой сделки или на дату ближайших торгов, состоявшихся до дня совершения соответствующей сделки, если торги по этим ценным бумагам проводились у организатора торговли хотя бы один раз в течение последних 12 месяцев.

Налоговая база по операциям с ценными бумагами определяется налогоплательщиком отдельно, за исключением налоговой базы по операциям с ценными бумагами, определяемой профессиональными участниками рынка ценных бумаг. При этом налогоплательщики (за исключением профессиональных участников рынка ценных бумаг, осуществляющих дилерскую деятельность) определяют налоговую базу по операциям с ценными бумагами, обращающимися на организованном рынке ценных бумаг, отдельно от налоговой базы по операциям с ценными бумагами, не обращающимися на организованном рынке ценных бумаг.

При реализации или ином выбытии ценных бумаг налогоплательщик самостоятельно в соответствии с принятой в целях налогообложения учетной политикой выбирает один из следующих методов списания на расходы стоимости выбывших ценных бумаг:

- по стоимости первых по времени приобретений (ФИФО);
- по стоимости последних по времени приобретений (ЛИФО);
- по стоимости единицы.

Налогоплательщики, получившие убыток (убытки) от операций с ценными бумагами в предыдущем налоговом периоде или в предыдущие налоговые периоды, вправе уменьшить налоговую базу, полученную по операциям с ценными бумагами в отчетном (налоговом) периоде (перенести указанные убытки на будущее) в порядке и на условиях, которые установлены статьей 283 НК.

При этом убытки от операций с ценными бумагами, не обращающимися на организованном рынке ценных бумаг, полученные в предыдущем налоговом периоде (предыдущих налоговых периодах), могут быть отнесены на уменьшение налоговой базы от операций с такими ценными бумагами, определенной в отчетном (налоговом) периоде. Убытки от операций с ценными бумагами, обращающимися на организованном рынке ценных бумаг, полученные в предыдущем налоговом периоде (предыдущих налоговых периодах), могут быть отнесены на уменьшение налоговой базы от операций по реализации данной категории ценных бумаг.

В течение налогового периода перенос на будущее убытков, понесенных в соответствующем отчетном периоде от операций с ценными бумагами, обращающимися на организованном рынке ценных бумаг, и ценными бумагами, не обращающимися на организованном рынке ценных бумаг, осуществляется раздельно по указанным категориям ценных бумаг соответственно в пределах прибыли, полученной от операций с такими ценными бумагами.

Приложения

ПРИЛОЖЕНИЕ 1: КОНСОЛИДИРОВАННАЯ ОТЧЕТНОСТЬ ОАО «АЭРОФЛОТ» ПО МСФО ЗА 2008 Г.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2: КОНСОЛИДИРОВАННАЯ ОТЧЕТНОСТЬ ОАО «АЭРОФЛОТ» ПО МСФО ЗА 9 МЕС. 2009 Г.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. КОНСОЛИДИРОВАННАЯ ОТЧЕТНОСТЬ ОАО «АЭРОФЛОТ» ПО МСФО ЗА 2008 Г.

OPEN JOINT STOCK COMPANY
AEROFLOT– RUSSIAN AIRLINES

Consolidated Financial Statements
as at and for the year ended 31 December 2008



Table of contents

Statement of management's responsibilities for the preparation and approval of the Consolidated Financial Statements as at and for the year ended 31 December 2008 1

Independent Auditors' Report ..... 2 – 3

Consolidated Statement of Income 4

Consolidated Balance Sheet 5

Consolidated Statement of Cash Flows ..... 6 – 7

Consolidated Statement of Changes in Equity 8

Notes to the Consolidated Financial Statements ..... 9 – 43



OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Statement of management's responsibilities for the preparation and approval of the Consolidated Financial Statements as at and for the year ended 31 December 2008

The following statement, which should be read in conjunction with the independent auditors' responsibilities stated in the independent auditors' report set out on pages 2 and 3, is made with a view to distinguishing the respective responsibilities of management and those of the independent auditors in relation to the consolidated financial statements of Open Joint Stock Company Aeroflot – Russian Airlines and its subsidiaries (the "Group").

Management is responsible for the preparation of consolidated financial statements that present fairly the consolidated financial position of the Group as at 31 December 2008, and the consolidated results of its operations, cash flows and changes in equity for the year then ended, in compliance with International Financial Reporting Standards ("IFRS").

In preparing the consolidated financial statements, management is responsible for:

- selecting suitable accounting principles and applying them consistently;
- making judgments and estimates that are reasonable and prudent;
- stating whether IFRS have been complied with, subject to any material departures being disclosed and explained in the consolidated financial statements; and
- preparing the consolidated financial statements on a going concern basis, unless it is inappropriate to presume that the Group will continue in business for the foreseeable future.

Management is also responsible for:

- designing, implementing and maintaining an effective system of internal controls, throughout the Group;
- maintaining proper accounting records that disclose, with reasonable accuracy at any time, the financial position of the Group, and which enable them to ensure that the consolidated financial statements of the Group comply with IFRS;
- maintaining statutory accounting records in compliance with local legislation and accounting standards in the respective jurisdictions in which the Group operates;
- taking such steps as are reasonably available to them to safeguard the assets of the Group; and
- preventing and detecting fraud and other irregularities.

The consolidated financial statements as at and for the year ended 31 December 2008 were approved on 30 June 2009 by:

V. G. Saveliev
General Director

M. I. Poluboyarinov
Deputy General Director
Finance and Planning

AEROFLOT Russian Airlines

KPMG

ZAO KPMG
Naberezhnaya Tower Complex, Block C
18 Krasnopresnenskaya Naberezhnaya
Moscow, Russia 123317

Telephone +7 (495) 937 4477
Fax +7 (495) 937 4400/99
Internet www.kpmg.ru

Independent Auditors' Report

To the Board of Directors of Open Joint Stock Company Aeroflot – Russian Airlines

Report on the Consolidated Financial Statements

We have audited the accompanying consolidated financial statements of Open Joint Stock Company Aeroflot – Russian Airlines (the "Company") and its subsidiaries (the "Group"), which comprise the consolidated balance sheet as at 31 December 2008, and the consolidated statement of income, consolidated statement of changes in equity and consolidated cash flow statement for the year then ended, and a summary of significant accounting policies and other explanatory notes.

Management's Responsibility for the Financial Statements

Management is responsible for the preparation and fair presentation of these consolidated financial statements in accordance with International Financial Reporting Standards. This responsibility includes: designing, implementing and maintaining internal control relevant to the preparation and fair presentation of financial statements that are free from material misstatements, whether due to fraud or error; selecting and applying appropriate accounting policies; and making accounting estimates that are reasonable in the circumstances.

Auditors' Responsibility

Our responsibility is to express an opinion on these consolidated financial statements based on our audit. We conducted our audit in accordance with International Standards on Auditing. Those standards require that we comply with relevant ethical requirements and plan and perform the audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement.

An audit involves performing procedures to obtain audit evidence about the amounts and disclosures in the financial statements. The procedures selected depend on the auditor's judgment, including the assessment of the risks of material misstatement of the financial statements, whether due to fraud or error. In making those risk assessments, the auditor considers internal control relevant to the entity's preparation and fair presentation of the financial statements in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the entity's internal control. An audit also includes evaluating the appropriateness of accounting principles used and the reasonableness of accounting estimates made by management, as well as evaluating the overall presentation of the financial statements.

ZAO KPMG, a company incorporated under the Laws of the Russian Federation and a member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International, a Swiss cooperative.

KPMG

We believe that the audit evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our opinion.

Opinion

In our opinion, the consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the consolidated financial position of the Group as at 31 December 2008, and its consolidated financial performance and its consolidated cash flows for the year then ended in accordance with International Financial Reporting Standards.

ZAO KPMG
30 June 2009

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Consolidated Statement of Income
for the year ended 31 December 2008
(All amounts in millions of US dollars)

	Notes	2008	2007
Traffic revenue	6	3,948.7	3,165.4
Other revenue	7	665.1	642.4
Revenue		**4,613.8**	**3,807.8**
Operating costs	8	(3,429.4)	(2,529.6)
Staff costs	9	(686.6)	(555.2)
Depreciation and amortisation	21, 22	(159.3)	(145.0)
Operating costs		**(4,275.3)**	**(3,229.8)**
Operating profit		**338.5**	**578.0**
Financial income	10	4.4	62.0
Financial expenses	10	(197.0)	(53.2)
Share of results of equity accounted investments	17	8.4	6.0
Other non-operating income /(expenses), net	11	20.8	(55.8)
Profit before income tax		**175.1**	**537.0**
Income tax	12	(138.1)	(223.6)
Profit for the year		**37.0**	**313.4**
Attributable to:			
Shareholders of the Company		56.1	305.3
Minority interest		(19.1)	8.1
		37.0	**313.4**
Earnings per share, basic and diluted (US cents)		**5.2**	**28.8**
Weighted average number of shares outstanding (millions)		**1,067.0**	**1,061.0**

V. G. Saveliev
General Director

M. I. Poluboyarinov
Deputy General Director
Finance and Planning

The consolidated statement of income should be read in conjunction with the notes to, and forming part of, the consolidated financial statements set out on pages 9 to 43.

AEROFLOT Russian Airlines

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Consolidated Balance Sheet
as at 31 December 2008
(All amounts in millions of US dollars)

	Notes	2008	2007
ASSETS			
Current assets			
Cash and cash equivalents	13	146.8	90.6
Short-term investments	14	9.5	54.1
Accounts receivable and prepayments, net	15	916.1	1,048.7
Aircraft lease deposits		0.6	0.7
Expendable spare parts and inventories, net	16	78.7	104.2
		1,151.7	**1,298.3**
Non-current assets			
Equity accounted investments	17	21.1	20.5
Long-term investments	18	16.8	21.8
Aircraft lease deposits		1.6	1.7
Deferred tax assets	12	34.9	8.2
Other non-current assets	19	240.4	216.6
Prepayment for aircraft	20	95.5	114.5
Property, plant and equipment	21	1,774.3	1,708.9
Intangible assets	22	14.1	7.8
		2,198.7	**2,100.0**
TOTAL ASSETS		**3,350.4**	**3,398.3**
LIABILITIES AND EQUITY			
Current liabilities			
Accounts payable and accrued liabilities	23	669.2	629.8
Unearned transportation revenue	24	172.9	180.3
Provisions	25	22.8	4.0
Short-term borrowings	26	145.4	131.4
Finance lease liabilities	27	78.0	67.4
		1,088.3	**1,012.9**
Non-current liabilities			
Long-term borrowings	28	591.1	379.6
Finance lease liabilities	27	460.2	531.1
Provisions	25	2.4	60.9
Deferred tax liabilities	12	60.0	53.2
Other non-current liabilities	29	150.4	175.5
		1,264.1	**1,200.3**
Equity			
Share capital	30	51.6	51.6
Treasury stock	30	(9.1)	(29.7)
Investment revaluation reserve		8.3	12.7
Cumulative translation reserve		(117.2)	63.0
Retained earnings	31	1,011.4	1,014.6
Equity attributable to shareholders of the Company		**945.0**	**1,112.2**
Minority interest		53.0	72.9
		998.0	**1,185.1**
TOTAL LIABILITIES AND EQUITY		**3,350.4**	**3,398.3**

The consolidated balance sheet should be read in conjunction with the notes to, and forming part of, the consolidated financial statements set out on pages 9 to 43.

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Consolidated Statement of Cash Flows
for the year ended 31 December 2008
(All amounts in millions of US dollars)

	Notes	2008	2007
Cash flows from operating activities:			
Profit before income tax		175.1	537.0
Adjustments to reconcile income before taxation to net cash provided by operating activities:			
Depreciation and amortisation	21, 22	159.3	145.0
Increase in impairment allowance for bad and doubtful debts	15	3.9	7.7
Accounts receivable write off	15	1.2	0.3
Increase in impairment allowance for obsolete inventory		2.5	5.9
Increase in impairment of property, plant and equipment	21	27.2	3.9
Loss/(Gain) on disposal of property, plant and equipment		7.4	(0.9)
Decrease in other provisions and other assets impairments		(34.4)	-
Accounts payable de-recognition		(4.5)	0.6
Share of profits in equity accounted investments	17	(8.4)	(6.0)
Loss/(Gain) on disposal of investments, net	10	1.3	(13.2)
Interest expense		54.5	53.2
Unrealised foreign exchange loss/(gains)	38	151.0	(37.3)
VAT write off	38	16.8	44.7
Other non-cash expenses	38	18.0	(1.0)
Operating profit before working capital changes		**570.9**	**739.9**
Decrease/(Increase) in accounts receivable and prepayments		70.3	(323.8)
Decrease/(Increase) in expendable spare parts and inventories		23.1	(31.1)
(Decrease)/Increase in accounts payable and accrued liabilities		(20.8)	34.8
		643.5	**419.8**
Income tax paid		(142.1)	(203.2)
Net cash flows from operating activities		**501.4**	**216.6**
Cash flows from investing activities:			
Proceeds from sale of investments		130.1	147.9
Proceeds from sale of property, plant and equipment		6.9	8.6
Dividends received		3.8	3.0
Decrease in aircraft lease deposits		-	2.3
Purchases of investments		(104.5)	(101.0)
Lease prepayments		(0.4)	(103.9)
Purchases of property, plant and equipment and intangible assets		(475.2)	(374.2)
Net cash flows to investing activities		**(439.3)**	**(417.3)**

The consolidated statement of cash flows should be read in conjunction with the notes to, and forming part of, the consolidated financial statements set out on pages 9 to 43.

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Consolidated Statement of Cash Flows
for the year ended 31 December 2008
(All amounts in millions of US dollars)

	Note	2008	2007
Cash flows from financing activities:			
Proceeds from borrowings	38	904.0	858.4
Sale of treasury stock		64.3	5.0
Repayment of borrowing	38	(654.1)	(583.5)
Purchases of treasury stock		(28.8)	(0.8)
Repayment of the principal element of finance lease liabilities		(75.0)	(68.2)
Interest paid		(104.1)	(51.5)
Dividends paid		(61.7)	(58.5)
Net cash flows from financing activities		**44.6**	**100.9**
Effect of exchange rate fluctuations	38	(50.5)	9.1
Net increase/(decrease) in cash and cash equivalents		**56.2**	**(90.7)**
Cash and cash equivalents at the beginning of the year		90.6	181.3
Cash and cash equivalents at the end of the year	**13**	**146.8**	**90.6**
Supplemental cash flow information:			
Interest received		4.5	4.2
Non-cash investing and financing activities:			
Property, plant and equipment acquired under finance leases		19.3	178.0

The consolidated statement of cash flows should be read in conjunction with the notes to, and forming part of, the consolidated financial statements set out on pages 9 to 43.

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Consolidated Statement of Changes in Equity
for the year ended 31 December 2008
(All amounts in millions of US dollars)

	Share capital	Treasury stock	Investment revaluation reserve	Cumulative translation reserve	Retained earnings	Attributable to shareholders of the Company	Minority interest	Total
As at 31 December 2006 as previously reported	**51.6**	**(33.5)**	**11.0**	**2.7**	**752.7**	**784.5**	**4.4**	**788.9**
Changing of functional currency	-	(0.4)	-	-	10.9	10.5	(5.3)	5.2
As at 1 January 2007 (restated)	**51.6**	**(33.9)**	**11.0**	**2.7**	**763.6**	**795.0**	**(0.9)**	**794.1**
Profit for the period	-	-	-	-	305.3	305.3	8.1	313.4
Foreign currency translation for the period	-	-	-	60.3	-	60.3	0.1	60.4
Gain on investments available-for-sale	-	-	1.7	-	-	1.7	-	1.7
Total recognised income and expenses						**367.3**	**8.2**	**375.5**
Sales of subsidiary shares	-	-	-	-	-	-	69.8	69.8
Gain on disposal of treasury stock	-	4.6	-	-	-	4.6	-	4.6
Sale of treasury stock	-	0.4	-	-	-	0.4	-	0.4
Purchase of treasury stock	-	(0.8)	-	-	-	(0.8)	-	(0.8)
Dividends	-	-	-	-	(54.3)	(54.3)	(4.2)	(58.5)
As at 31 December 2007	**51.6**	**(29.7)**	**12.7**	**63.0**	**1,014.6**	**1,112.2**	**72.9**	**1,185.1**
Profit for the period	-	-	-	-	56.1	56.1	(19.1)	37.0
Foreign currency translation for the period	-	-	-	(180.2)	-	(180.2)	1.6	(178.6)
Gain on investments available-for-sale	-	-	(4.4)	-	-	(4.4)	-	(4.4)
Total recognised income and expenses						**(128.5)**	**(17.5)**	**(146.0)**
Gain on disposal of treasury stock	-	17.9	-	-	-	17.9	-	17.9
Sale of treasury stock	-	29.0	-	-	-	29.0	-	29.0
Purchase of treasury stock	-	(26.3)	-	-	-	(26.3)	-	(26.3)
Dividends	-	-	-	-	(59.3)	(59.3)	(2.4)	(61.7)
As at 31 December 2008	**51.6**	**(9.1)**	**8.3**	**(117.2)**	**1,011.4**	**945.0**	**53.0**	**998.0**

The consolidated statement of changes in equity should be read in conjunction with the notes to, and forming part of, the consolidated financial statements set out on pages 9 to 43.

1. NATURE OF THE BUSINESS

OJSC Aeroflot – Russian Airlines (the "Company" or "Aeroflot") was formed as a joint stock company following a government decree in 1992. The 1992 decree conferred all the rights and obligations of Aeroflot-Soviet Airlines and its structural units, excluding its operations in Russia and Sheremetyevo Airport, upon the Company, including inter-governmental bilateral agreements and agreements signed with foreign airlines and enterprises in the field of civil aviation.

The principal activities of the Company are the provision of passenger and cargo air transportation services, both domestically and internationally, and other aviation services from its base at Moscow Sheremetyevo Airport. The Company and its subsidiaries (the "Group") also conduct activities comprising airline catering, hotel operations, and the construction of the Sheremetyevo-3 terminal. Associated entities mainly comprise cargo-handling services, fuelling services and duty-free retail businesses.

As at 31 December 2008 and 2007 the Government of the Russian Federation owned 51% of the Company. The Company's headquarters are located in Moscow at 37 Leningradsky Prospect.

The principal subsidiary companies are:

Company name	Place of incorporation and operation	Activity	31 December 2008	31 December 2007
CJSC Sherotel	Moscow region	Hotel	100.00%	100.00%
CJSC Aeroflot Plus	Moscow	Airline	100.00%	100.00%
OJSC Insurance company Moscow	Moscow	Captive insurance services	100.00%	100.00%
OJSC Aeroflot-Don	Rostov-on-Don	Airline	100.00%	100.00%
CJSC Aeroflot-Cargo	Moscow	Cargo transportation services	100.00%	100.00%
OJSC Terminal	Moscow region	Construction of Sheremetyevo-3 terminal	52.82%	55.00%
CJSC Aeromar	Moscow region	Catering	51.00%	51.00%
CJSC Aeroflot-Nord	Arkhangelsk	Airline	51.00%	51.00%

The significant entities in which the Group holds more than 20% but less than 50% of the equity are:

Company name	Place of incorporation and operation	Activity	31 December 2008	31 December 2007
LLC Airport Moscow	Moscow region	Cargo handling	50.0%	50.0%
CJSC AeroMASH – AB	Moscow region	Aviation security	45.0%	45.0%
CJSC Aerofirst	Moscow region	Trading	33.3%	33.3%
CJSC TZK Sheremetyevo	Moscow region	Fuel trading company	31.0%	31.0%

All the companies listed above are incorporated in the Russian Federation.

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Notes to the Consolidated Financial Statements
as at and for the year ended 31 December 2008
(All amounts in millions of US dollars)

The table below provides information on the Group's aircraft fleet as at 31 December 2008:

Type of aircraft	Ownership	Aeroflot - Russian Airlines (number)	Aeroflot-Don (number)	Aeroflot-Nord (number)	Aeroflot-Cargo (number)	Aeroflot-Plus (number)	Group total (number)
Antonov An-24	Owned	-	-	2	-	-	2
Antonov An-26	Owned	-	-	1	-	-	1
Ilyushin Il-86	Owned	3	-	-	-	-	3
Ilyushin Il-96-300	Owned	6	-	-	-	-	6
Tupolev Tu-134	Owned	1	2	10	-	1	14
Tupolev Tu-154	Owned	24	6	-	-	-	30
Total owned		**34**	**8**	**13**	**-**	**1**	**56**
Airbus A-319	Finance lease	4	-	-	-	-	4
Airbus A-320	Finance lease	1	-	-	-	-	1
Airbus A-321	Finance lease	10	-	-	-	-	10
Antonov An-24	Finance lease	-	-	1	-	-	1
Boeing 737	Finance lease	-	5	2	-	-	7
Tupolev Tu-134	Finance lease	-	-	1	-	-	1
Total finance lease		**15**	**5**	**4**	**-**	**-**	**24**
Airbus A-319	Operating lease	7	-	-	-	-	7
Airbus A-320	Operating lease	23	-	-	-	-	23
Airbus A-330	Operating lease	2	-	-	-	-	2
Antonov An-24	Operating lease	-	-	2	-	-	2
Antonov An-26	Operating lease	-	-	1	-	-	1
Boeing B-737	Operating lease	-	3	10	2	-	15
Boeing B-767	Operating lease	11	-	-	-	-	11
Ilyushin Il-86	Operating lease	-	2	-	-	-	2
McDonnell Douglas DC10-40F	Operating lease	-	-	-	1	-	1
McDonnell Douglas MD-11	Operating lease	-	-	-	3	-	3
Tupolev Tu-134	Operating lease	-	-	-	-	1	1
Total operating lease		**43**	**5**	**13**	**6**	**1**	**68**
Total fleet		**92**	**18**	**30**	**6**	**2**	**148**

2. PRESENTATION OF CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

Basis of presentation – The consolidated financial statements of the Group are prepared in accordance with International Financial Reporting Standards ("IFRS"). The consolidated financial statements are presented in millions of US dollars ("USD"), except where specifically noted otherwise.

All significant subsidiaries directly or indirectly controlled by the Group are included in the consolidated financial statements. A listing of the Group's principal subsidiary companies is set out in Note 1.

The Group maintains its accounting records in Russian roubles ("RUR") and in accordance with Russian accounting legislation and regulations. The accompanying consolidated financial statements are based on the underlying accounting records, appropriately adjusted and reclassified for fair presentation in accordance with IFRS.

Functional and presentation currency – Since 1 January 2007 the functional currency of the Group is the Russian rouble. The presentation currency of the Group is the US dollar for convenience of foreign users, including the major lessors. The functional currency was changed due to the decrease in the cash inflows and outflows of the Group denominated in US dollars in 2007 and the increase in cash inflows and outflows denominated in Russian roubles.

The assets and liabilities, both monetary and non-monetary, have been translated at the closing rate at the date of each balance sheet presented in accordance with International Accounting Standard ("IAS") 21 *The Effect of Changes in Foreign Exchange Rates*. Income and expense items for all periods presented have been translated at the exchange rates existing at the dates of the transactions or a rate that approximates the actual exchange rates. All exchange differences resulting from translation have been classified as equity and transferred to the Group's translation reserve.

Any conversion of Russian rouble amounts to US dollars should not be considered as a representation that Russian rouble amounts have been, could be or will be in the future, converted into US dollars at the exchange rate shown or at any other exchange rate.

The assets and liabilities, both monetary and non-monetary, of the subsidiaries of the Company with functional currencies other than the Russian rouble have been translated at the closing rate at the date of each balance sheet presented; income and expense items for all periods presented have been translated at the exchange rates existing at the dates of the transactions or a rate that approximates the actual exchange rates. All exchange differences resulting from translation have been classified as equity and transferred to the Group's translation reserve.

The following table details the exchange rates used to translate Russian roubles to US dollars:

	Exchange rate
31 December 2008	29.38
Average rate for 12 month 2008	24.86
31 December 2007	24.55
Average rate for 2007	25.58
31 December 2006	26.33

3. NEW AND REVISED INTERNATIONAL FINANCIAL REPORTING STANDARDS

Certain new standards and interpretations have been published that are mandatory for the Group's accounting periods beginning on or after 1 January 2008 or later periods and which the entity has not adopted early and which potentially could have an impact:

- IFRS 8 *Operating segments*, effective for annual periods beginning on or after 1 January 2009. The Group is currently evaluating the potential impact of IFRS 8 on the presentation of segmental information.
- Revised IAS 1 *Presentation of Financial Statements (2007)* which becomes mandatory for the Group's 2009 consolidated financial statements is expected to have a significant impact on the presentation of the consolidated financial statements. The Standard introduces the concept of total comprehensive income and requires presentation of all owner changes in equity in the statement of changes in equity, separately from non-owner changes in equity.
- Revised IFRS 3 *Business Combinations* (2008) and amended IAS 27 (2008) *Consolidated and Separate Financial Statements*, which come into effect on 1 July 2009 (i.e. become mandatory for the Group's 2010 consolidated financial statements). The Group is currently evaluating the potential impact of this revision and amendment.

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Notes to the Consolidated Financial Statements
as at and for the year ended 31 December 2008
(All amounts in millions of US dollars)

- IFRIC 12 *Service concession arrangements*, effective for the annual periods beginning on or after 1 January 2008. The Group is currently evaluating the potential impact of IFRIC 12 on the presentation of service concession agreements.
- IFRIC 13 *Customer Loyalty Programmes*, effective for annual periods beginning on or after 1 July 2008. The Group is currently evaluating the potential impact of IFRIC 13 on the valuation of the frequent flyer programme liabilities.

4. PRINCIPAL ACCOUNTING POLICIES

The consolidated financial statements have been prepared on the historical cost basis except for the revaluation of certain non-current assets and financial instruments. The principal accounting policies adopted in the preparation of these consolidated financial statements are set out below.

Consolidation – The consolidated financial statements incorporate the financial statements of the Company and entities controlled by the Company (its subsidiaries) prepared through 31 December each year. Subsidiaries comprise entities in which the Company, directly or indirectly, has an interest of more than one half of the voting rights or otherwise has power to exercise control over their operations. Control is achieved where the Company has the power to govern the financial and operating policies of an investee entity so as to obtain benefits from its activities.

Subsidiaries are consolidated from the date on which effective control is obtained by the Group and are no longer consolidated from the date of disposal or loss of control.

All intra-group transactions, balances and unrealised surpluses and deficits on transactions between Group companies are eliminated on consolidation. Minority interests in the net assets of consolidated subsidiaries are identified separately from the Group's equity therein. The interest of minority shareholders is stated at the minority's proportion of the fair values of the assets and liabilities acquired adjusted by subsequent changes in the carrying value of net assets of those entities. Losses applicable to the minority in excess of the minority's interest in the subsidiary's equity are allocated against the interests of the Group except to the extent that the minority has a binding obligation and is able to make an additional investment to cover the losses.

Business combinations – The acquisition of subsidiaries is accounted for using the purchase allocation method. The cost of the acquisition is measured at the aggregate of the fair values, at the date of exchange, of assets given, liabilities incurred or assumed, and equity instruments issued by the Group in exchange for control of the acquire, plus any costs directly attributable to the business combination. The acquirer's identifiable assets, liabilities and contingent liabilities that meet the conditions for recognition under IFRS 3 *Business Combinations* are recognised at their fair values at the acquisition date, except for non-current assets (or disposal groups) that are classified as held for sale in accordance with IFRS 5 *Non-Current Assets Held for Sale and Discontinued Operations*, which are recognised and measured at fair value less costs to sell.

The results of subsidiaries acquired or disposed of during the year are included in the consolidated statement of income from the effective date of acquisition or up to the effective date of disposal, as appropriate. Where necessary, adjustments are made to the financial statements of subsidiaries to bring their accounting policies into line with those used by other members of the Group.

Purchases of minority interests – The difference between the cost of acquisition and the carrying value of minority interests is recognised as an adjustment to equity.

Investments in associates – Associates in which the Group has significant influence but not a controlling interest are accounted for using the equity method of accounting. Significant influence is usually demonstrated by the Group's owning, directly or indirectly, between 20% and 50% of the voting share capital or by exerting significant influence through other means.

Under the equity method, investments in associates are carried in the consolidated balance sheet at cost as adjusted for post-acquisition changes in the Group's share of the net assets of the associate, less any impairment in the value of individual investments. The Group's share of the net income or losses of associates is included in the consolidated statement of income. An assessment of investments in associates is performed when there is an indication that the asset has been impaired or that the impairment losses recognised in prior years no longer exist. Losses of an associate in excess of the Group's interest in that associate (which includes any long-term interests that, in substance, form part of the Group's net investment in the associate) are not recognised.

Where a group entity transacts with an associate of the Group, profits and losses are eliminated to the extent of the Group's interest in the relevant associate. A listing of the Group's principal associated entities is included in Note 1.

Foreign currency translation – Transactions in currencies other than the functional currency are initially recorded at the rates of exchange prevailing on the dates of the transactions. Monetary assets and liabilities denominated in such currencies at the balance sheet date are translated into the functional currency at the year end exchange rate. Exchange differences arising from such translation are included in the consolidated statement of income.

Non-current assets and disposal groups held for sale – Non-current assets and disposal groups are classified as held for sale if their carrying amount will be recovered through a sale transaction rather than through continuing use. This condition is regarded as being met only when the sale is highly probable and the asset (or disposal group) is available for immediate sale in its present condition. Management must be committed to the sale, which should be expected to qualify for recognition as a completed sale within one year from the date of classification.

Any liabilities related to non-current assets to be sold are also presented separately as liabilities in the balance sheet. Non-current assets (and disposal groups) classified as held for sale are measured at the lower of the assets' previous carrying amount and fair value less costs to sell.

Revenue recognition – Revenue is measured at the fair value of the consideration received or receivable and represents amounts receivable for goods and services provided in the normal course of business, net of sales related taxes.

Passenger revenue: Ticket sales are reported as traffic revenue when the transportation service has been provided. The value of tickets sold and still valid but not used by the balance sheet date is reported as unearned transportation revenue. This item is reduced either when the Group completes the transportation service or when the passenger requests a refund. Sales representing the value of tickets that have been issued, but which will never be used, are recognised as traffic revenue at the date the tickets are issued based on an analysis of historical patterns of actual sales data. Commissions, which are payable to the sales agents are recognised as sales and marketing expenses at the same time as revenue from the air transportation to which they relate.

Passenger revenue includes revenue from code-share agreements with certain other airlines. Under these agreements, the Group sells seats on these airlines' flights and those other airlines sell seats on the Group's flights. Revenue from the sale of code-share seats on other airlines are recorded net in Group's passenger revenue in the consolidated statement of income. The revenue from other airlines' sales of code-share seats on the Group's flights is recorded in passenger revenue in the Group's consolidated statement of income.

Cargo revenue: The Group's cargo transport services are recognised as revenue when the air transportation is provided. Cargo sales for which the transportation service has not yet been provided are shown as unearned transportation revenue.

Catering revenue: Revenue is recognised when meal packages are delivered to the aircraft, as this is the date when the risks and rewards of ownership are transferred to customers.

Other revenue: Revenue from bilateral airline agreements is recognised when earned with reference to the terms of each agreement. Hotel accommodation revenue is recognised when the services are provided. Sales of goods and other services are recognised as revenue when the goods are delivered or the service is rendered.

Borrowing costs – All borrowing costs that are directly attributable to the acquisition, construction and production of a qualifying asset form part of the cost of that asset. All other borrowings costs are recognised as an expense in the consolidated statement of income.

Segment reporting – For the purposes of segment disclosure the Group has identified the following segments:

(a) Business segments

The principal business segments are airline operations, airline catering and development of an airport terminal, hotel operations and other. Business segment assets comprise all assets used directly in the operation of the business segment. Income tax assets are excluded from segment assets. Equity interests in affiliated companies are presented separately. Business segment liabilities and provisions comprise all commitments that are directly attributable to the business segment's operations.

(b) Geographic segments

The operations of all segments are based in the Russian Federation. With respect to scheduled passenger and cargo activities, the following geographic analysis is provided:

(i) *Geographic analysis of revenue from flights* – The analysis of revenue from scheduled flights is based upon the geographic location of the place of flight origin;

(ii) *Geographic analysis of net assets* – The major revenue earning assets of the Company are comprised of its aircraft fleet. Since the Company's aircraft fleet is employed flexibly across its worldwide route network, there is no suitable basis for allocating such assets and liabilities to geographic segments.

Property, plant and equipment – Property, plant and equipment is stated at cost, or appraised value, as described below. Depreciation is calculated in order to amortise the cost or appraised value (less estimated salvage value where applicable) over the remaining useful lives of the assets.

(a) Fleet

(i) *Owned aircraft and engines* – Aircraft and engines owned by the Group as at 31 December 1995 were stated at depreciated replacement cost based upon external valuations denominated in US dollars. Airclaims, an international firm of aircraft appraisers, conducted the valuation. The Group has chosen not to revalue these assets subsequent to 1995. Subsequent purchases are recorded at cost.

(ii) *Finance leased aircraft and engines* – Where assets are financed through finance leases, under which substantially all the risks and rewards of ownership are transferred to the Group, the assets are treated as if they had been purchased outright. The Group recognises finance leases as assets and liabilities in the balance sheet at amounts equal to the fair value of the leased property at the inception of the lease or, if lower, at the present value of the minimum lease payments. The corresponding obligation, reduced by the capital portion of lease payments made, is included in payables. Custom duties, legal fees and other initial direct costs are added to the amount recognised as an asset. The interest element of lease payments made is included in interest expense in the consolidated statement of income.

(iii) *Capitalised maintenance costs* – The valuation of aircraft and engines as at 31 December 1995 reflected their maintenance condition, as measured on the basis of previous

expenditure on major overhauls and estimated usage since the previous major overhaul. Subsequent expenditure incurred on modernisation and improvements projects that are significant in size (mainly aircraft modifications involving installation of replacement parts) are separately capitalised in the balance sheet. The carrying amount of those parts that are replaced is derecognised from the balance sheet and included in gain or loss on disposals of property, plan and equipment in the Group's consolidated statement of income. Capitalised costs of aircraft checks and major modernisation and improvements projects are depreciated on a straight-line basis to the projected date of the next check or based on estimates of their useful lives. Ordinary repair and maintenance costs are expensed as incurred.

(iv) *Depreciation* – The Group depreciates fleet assets owned or held under finance leases on a straight-line basis to the end of their estimated useful life. The airframe, engines and interior of an aircraft are depreciated separately over their respective estimated useful lives. The salvage value for airframes of the foreign fleet is estimated at 5% of historical cost, while the salvage value for Russian aircraft is zero. Engines are depreciated on a straight-line basis to the end of the useful life of the related type of aircraft.

Useful lives of the Group's fleet assets are as follows:

Airframes of foreign aircraft	20 years
Airframes of Russian aircraft	25-32 years
Engines of foreign aircraft	8 years
Engines of Russian aircraft	8-10 years
Interiors	5 years

(v) *Capitalised leasehold improvements* – capitalised costs that relate to the rented fleet are depreciated over the shorter of their useful life and the lease term.

(b) Land and buildings, plant and equipment

Property, plant and equipment is stated at the historical US dollar cost recalculated at the exchange rate on 1 January 2007, the date of the change of the functional currency of the Company from the US dollar to the Russian rouble (Note 2). Provision is made for the depreciation of property, plant and equipment based upon expected useful lives or, in the case of leasehold properties, over the duration of the leases using a straight-line basis. These useful lives range from 3 to 20 years. Land is not depreciated.

(c) Capital expenditure

Capital expenditures comprise costs directly related to the construction of property, plant and equipment including an appropriate allocation of directly attributable variable overheads that are incurred in construction as well as costs of purchase of other assets that require installation or preparation for their use. Depreciation of these assets, on the same basis as for other property assets, commences when the assets are put into operation. Capital expenditures are reviewed regularly to determine whether their carrying value is fairly stated and whether appropriate provision for impairment is made.

(d) Gain or loss on disposal

The gain or loss arising on the disposal or retirement of an asset is determined as the difference between the sales proceeds and the carrying amount of the asset and is recognised in the consolidated statement of income.

Impairment of non-current assets – At each balance sheet date the Group reviews the carrying amounts of its non-current assets to determine whether there is any indication of impairment of those assets. If any such indication exists, the recoverable amount of the asset is estimated in order to determine the extent of the impairment loss (if any). Where it is not possible to estimate the recoverable amount of

an individual asset, the Group estimates the recoverable amount of the cash-generating unit to which the asset belongs.

Recoverable amount is the higher of fair value less costs to sell and value in use. In assessing value in use, the estimated future cash flows are discounted to their present value using a pre-tax discount rate that reflects current market assessments of the time value of money and the risks specific to the asset.

If the recoverable amount of an asset (or cash-generating unit) is estimated to be less than its carrying amount, the carrying amount of the asset (cash-generating unit) is reduced to its recoverable amount. An impairment loss is recognised immediately in the consolidated statement of income.

Where an impairment loss subsequently reverses, the carrying amount of the asset (cash-generating unit) is increased to the revised estimate of its recoverable amount, but so that the increased carrying amount does not exceed the carrying amount that would have been determined had no impairment loss been recognised for the asset (cash-generating unit) in prior years.

Lease deposits – Lease deposits represent amounts paid to the lessors of foreign aircraft, which are held as security deposits by lessors in accordance with the provisions of finance and operating lease agreements. These deposits are returned to the Group at the end of the lease period. Lease deposits relating to operating lease agreements are presented as assets in the balance sheet. A portion of these deposits is interest-free. Interest-free deposits are recorded at amortised cost using an average market yield of 6.1%. Lease deposits that are part of finance lease arrangements are presented net as part of the finance lease liability.

Operating leases – Payments under operating leases are charged to the consolidated statement of income in equal annual instalments over the period of the lease. Related direct expenses including custom duties for leased aircraft are amortised using a straight-line method over the term of lease agreement.

Financial instruments – Financial assets and financial liabilities carried in the balance sheet include cash and cash equivalents, marketable securities, investments, derivative financial instruments, trade and other accounts receivable, trade and other accounts payable, borrowings and notes payable. The accounting policies on recognition and measurement of these items are disclosed below.

Financial instruments are classified as liabilities or equity in accordance with the substance of the contractual arrangement. Interest, dividends, and gains and losses relating to a financial instrument classified as a liability are reported as expense or income. Distributions to holders of financial instruments classified as equity are charged directly to equity. Financial instruments are offset when the Group has a legally enforceable right to offset and intends to settle either on a net basis or to realise the asset and settle the liability simultaneously. The result from the realisation of the financial instruments is determined on the FIFO basis.

(a) Credit risks

The sale of passenger and freight transportation is largely processed through agencies that are normally linked to country specific clearing systems for the settlement of passenger and freight sales. Clearing centres check individual agents operating outside of the Russian Federation. Individual agents operating within the Russian Federation are checked in-house.

Receivables and liabilities between major airlines, unless otherwise stipulated in the respective agreements, are settled on a bilateral basis or by settlement through an International Air Transport Association ("IATA") clearing house.

(b) Fair value

The fair value of financial instruments is determined by reference to various market information and other valuation methods as considered appropriate. At the balance sheet date the fair values of the financial instruments held by the Group did not materially differ from their recorded book

values.

(c) *Foreign exchange risk*

In 2008 the Group did not manage foreign exchange risk through the use of hedging instruments but rather aimed to broadly match its assets and liabilities in the different currencies to limit exposure. The Group monitors changes in foreign exchange rates to minimise the level of foreign currency exposure and to identify any need for hedging activities.

(d) *Interest rate risk*

The Group's main exposure to interest rate risk is from its finance lease liabilities and short-term borrowings. In 2008 the Group did not use financial hedging instruments to hedge its exposure to the changes in interest rates, as they are not generally available on the Russian market. The Group constantly monitors changes in interest rates to minimise the level of its exposure and to identify any need for hedging activities.

(e) *Non-financial risks – fuel hedging activities*

The results of Group's operations can be significantly impacted by changes in the price of aircraft fuel. The Group periodically purchases derivatives such as aircraft fuel options in order to hedge its exposure from future price fluctuations in aircraft fuel. In 2008 the Group did not engage in any fuel hedging activities. The Group does not use derivative instruments for speculative purposes.

Cash and cash equivalents – Cash and cash equivalents consist of cash on hand, balances with banks and short-term interest-bearing accounts which are used in the day to day financing of the Group's airline activities.

Investments – The Group's financial assets have been classified according to IAS 39 *Financial Instruments: Recognition and Measurement* into the following categories: trading securities, held-to-maturity investments, loans and other receivables, and available-for-sale investments. Investments with fixed or determinable payments and fixed maturity, which the Group has the positive intent and ability to hold to maturity, other than loans and receivables, are classified as held-to-maturity investments. Derivative financial instruments and investments acquired principally for the purpose of generating a profit from short-term fluctuations in price are classified as trading. All other investments, other than loans and receivables, are classified as available-for-sale.

Investments are recognised and derecognised on a trade date basis where the purchase or sale of an investment is under a contract whose terms require delivery of the investment within the timeframe established by the market concerned, and are initially measured at fair value, plus directly attributable transaction costs.

Held-to-maturity investments are financial assets excluding derivative contracts which mature on a specified date and which a company has the firm intent and ability to hold to maturity. They are valued at allocated acquisition cost and they are included in long-term assets.

Investments other than held-to-maturity debt securities are classified as either investments held for trading or as available-for-sale, and are measured at subsequent reporting dates at fair value. Investments in equity instruments of other companies that do not have a quoted market price are stated at cost less impairment loss, as it is not practicable to determine the fair value of such investments. For derivatives and other financial instruments classified as held for trading, gains and losses arising from changes in fair value are included in the consolidated statement of income for the period. For available-for-sale investments, gains and losses arising from changes in fair value are recognised directly in equity, until the security is disposed of or is determined to be impaired, at which time the cumulative gain or loss previously recognised in equity is included in the consolidated statement of income for the period. Impairment losses recognised in the consolidated statement of income for equity investments classified

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Notes to the Consolidated Financial Statements
as at and for the year ended 31 December 2008
(All amounts in millions of US dollars)

as available-for-sale are not subsequently reversed through the consolidated statement of income. Impairment losses recognised in the consolidated statement of income for debt instruments classified as available-for-sale are subsequently reversed if an increase in the fair value of the instrument can be objectively related to an event occurring after the recognition of the impairment loss.

During the years ended 31 December 2008 and 2007 the Group held corporate and Government derivative instruments primarily comprising shares and bonds. These are disclosed as held-for-trading investments in Note 14. Gains and losses arising from changes in fair value of held-for-trading investments are recognised in the consolidated statement of income.

Derivative instruments are accounted for as held for trading with related gains or losses from re-measurement to fair value included in the current period consolidated statement of income as other non-operating gains or losses.

The Group assesses on each closing date whether there is any objective evidence that the value of a financial asset item or group of items has been impaired. If there is objective evidence that an impairment loss has arisen for loans and other receivables entered at allocated acquisition cost in the balance sheet or for held-to-maturity investments, the size of the loss is determined as the difference between the book value of the asset item and the present value of expected future cash flows of the said financial asset item discounted at the original effective interest rate. The loss is recognised in the consolidated statement of income.

Loans and receivables – Loans and receivables are non-derivative financial assets with fixed or determinable payments that are not quoted in an active market. Loans and receivables are individually recognised at fair value, and are subsequently measured at amortised cost using the effective interest rate method. Because the expected term of an account receivable is short, the value is typically stated at the nominal amount without discounting, which corresponds with the fair value. Uncertain accounts receivable balances are assessed individually and any impairment losses are included in non-operating expenses.

Accounts payable – Trade payables are initially measured at fair value and are subsequently measured at amortised cost and because the expected term of accounts payable is short the value is stated at the nominal amount without discounting, which corresponds with the fair value.

Short-term borrowings – Short-term borrowings comprise:

- Interest bearing borrowings with a term shorter than one year;
- Current portion of interest-bearing long-term borrowings.

These liabilities are measured at amortised cost and reported based on the settlement date.

Long-term borrowings – Long-term borrowings (i.e. liabilities with a term longer than one year) consist of interest-bearing loans, which are initially measured at fair value, and are subsequently measured at amortised cost using the effective interest rate method as at the settlement date.

Expendable spare parts and inventories – Inventories, including aircraft expendable spare parts, are valued at cost or net realisable value, whichever is lower. The costs are determined on the first-in, first-out ("FIFO") basis. Inventories are reported net of provisions for slow-moving or obsolete items.

Value added taxes – Value added tax ("VAT") related to sales is payable to the tax authorities on an accruals basis. For sales of passenger tickets this is when the tickets are registered for a flight by the customers. Domestic flights are subject to VAT at 18% and international flights are subject to VAT at 0%. Input VAT invoiced by domestic suppliers as well as VAT paid in respect of imported aircraft and spare parts may be recovered, subject to certain restrictions, against output VAT. The recovery of input VAT relating sales at 0% is typically delayed by up to 6 months and sometimes longer due to compulsory tax audit requirements and other administrative matters. Input VAT claimed for recovery as at the balance sheet date is presented net of the output VAT liability. Recoverable input VAT that is

not claimed for recovery in the current period is recorded in the balance sheet as VAT receivable. VAT receivables that are not expected to be recovered within the twelve months from the balance sheet date are classified as long-term assets. VAT balances are not discounted. Where provision has been made for uncollectible receivables, the bad debt expense is recorded at the gross amount of the account receivable, including VAT. The provision for non-recoverable VAT is charged to the consolidated statement of income as a non-operating expense.

Frequent flyer programme – The Company records an estimated liability for the incremental costs associated with providing free transportation under the Aeroflot Bonus programme (Note 23) when a free air ticket or upgrade of service class are earned. Principal incremental costs include aircraft fuel costs and third-party passenger services (such as catering services and airport charges) reduced by the fuel surcharge paid by the passenger. The liability is included in accounts payable and accrued liabilities, and is adjusted periodically based on awards earned, awards redeemed and changes to the Aeroflot Bonus programme. The costs are included in sales and marketing expenses in the consolidated statement of income.

Provisions – Provisions are recognised when the Group has a present obligation (legal or constructive) as a result of a past event, and it is probable (i.e. more likely than not) that an outflow of resources embodying economic benefits will be required to settle the obligation, and a reliable estimate can be made of the amount of the obligation. Provisions are reviewed at each balance sheet date and adjusted to reflect the current best estimate. Where the expected timing of cash flows can be estimated and the effect of the time value of money is significant, the amount of a provision is stated at the present value of the expenditures required to settle the obligation.

Income tax – The nominal income tax rate for industrial enterprises in Russia in 2008 and 2007 was 24%. With effect from 1 January 2009, the income tax rate for Russian companies has been reduced to 20%.

Deferred income taxes – Deferred tax assets and liabilities are calculated in respect of temporary differences in accordance with IAS 12 *Income Taxes*. IAS 12 requires the application of the balance sheet liability method for financial reporting and accounting for deferred income taxes. Deferred income taxes are provided for all temporary differences arising between the tax bases of assets and liabilities and their carrying values for financial reporting purposes. Deferred tax liabilities are generally recognised for all taxable temporary differences and deferred tax assets are recorded only to the extent that it is probable that taxable profit will be available against which the deductible temporary differences can be utilised. Deferred tax assets and liabilities are offset when they relate to income taxes levied by the same taxation authority and the Group intends to settle its tax assets and liabilities on a net basis.

Deferred tax assets and liabilities are measured at the tax rates that are expected to apply during the period when the asset is to be realised or the liability settled, based on tax rates that have been enacted or substantively enacted as at the balance sheet date. As at 31 December 2008 deferred tax assets and liabilities have been measured at 20% (2007: 24%). Deferred tax is charged or credited to the consolidated statement of income, except when it relates to items credited or charged directly to equity, in which case the deferred tax is dealt with in equity.

Employee benefits – The Group makes certain payments to employees on retirement or when they otherwise leave the employment of the Group. These obligations, which are unfunded, represent obligations under a defined benefit pension plan. For such plans the pension accounting costs are assessed using the projected unit credit method. Under this method the cost of providing pensions is charged to the consolidated statement of income in order to spread the regular cost over the average service lives of employees. Actuarial gains and losses are recognised in the consolidated statement of income immediately. The pension payments may be increased upon the retirement of an employee based on the decision of management. The pension liability for non-retired employees is calculated based on a minimum annual pension payment and do not include increases, if any, to be made by

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Notes to the Consolidated Financial Statements
as at and for the year ended 31 December 2008
(All amounts in millions of US dollars)

management in the future. Where such post-employment employee benefits fall due more than 12 months after the balance sheet date they are discounted using a discount rate determined by reference to the average market yields at the balance sheet date.

The Group also participates in a defined contribution plan, under which the Group has committed to contribute a certain percentage (15% to 20% in 2008) of the contribution made by employees choosing to participate in the plan. Contributions made by the Group on defined contribution plans are charged to expenses when incurred. Contributions are also made to the Government Pension fund at the statutory rates in force during the year. Such contributions are expensed as incurred.

Treasury shares – The Company's shares, which are held as treasury stock or belong to the Company's subsidiaries, are reflected as a reduction of the Group's equity. The disposal of such shares does not impact net income for the current year and is recognised as a change in the shareholders' equity of the Group. Dividend distributions by the Company are recorded net of the dividends related to treasury shares.

Dividends – Dividends are recognised at the date they are declared by the shareholders at a general meeting.

Retained earnings legally distributable by the Company are based on the amounts available for distribution in accordance with applicable legislation and reflected in the statutory financial statements. These amounts may differ significantly from the amounts presented in accordance with IFRS.

Earnings per share – Earnings per share are calculated by dividing the income for the period attributable to ordinary shareholders by the weighted average number of ordinary shares outstanding during the period. The Group does not have any potentially dilutive equity instruments.

Contingencies – Contingent liabilities are not recognised in the consolidated financial statements unless they arise as a result of a business combination. They are disclosed unless the possibility of an outflow of resources embodying economic benefits is remote. Contingent assets are not recognised in the consolidated financial statements but are disclosed when an inflow of economic benefits is probable.

5. SIGNIFICANT ESTIMATES

The key assumptions concerning the future, and other key sources of estimation uncertainties at the balance sheet date, that have a significant risk of causing a material adjustment to the carrying amounts of assets and liabilities within the next financial year, are discussed below.

Provisions – Provisions are made when any probable and quantifiable risk of loss attributable to disputes is judged to exist.

Depreciable lives of property, plant and equipment – In reporting property, plant and equipment and intangible assets an assessment of the useful economic life is made at least once a year to determine whether impairment exists.

Compliance with tax legislation – As discussed further in Note 37 compliance with tax legislation, particularly in the Russian Federation, is subject to a significant degree of interpretation and can be routinely challenged by the tax authorities. The management records a provision in respect of its best estimate of likely additional tax payments and related penalties which may be payable if the Group's tax compliance is challenged by the relevant tax authorities.

6. TRAFFIC REVENUE

	2008	2007
Scheduled passenger flights	3,507.6	2,845.7
Cargo	333.6	271.9
Charter passenger flights	107.5	47.8
	3,948.7	**3,165.4**

7. OTHER REVENUE

	2008	2007
Airline revenue agreements	477.1	481.2
Refuelling services	63.1	40.3
Ground handling and maintenance	25.4	22.0
Hotel revenue	22.1	19.9
Catering services	15.2	17.0
Other revenue	62.2	62.0
	665.1	**642.4**

8. OPERATING COSTS

	2008	2007
Aircraft and traffic servicing	594.1	497.7
Maintenance	295.1	208.7
Sales and marketing	235.7	208.3
Operating lease expenses	207.4	170.2
Administration and general expenses	149.8	117.4
Passenger services	139.6	105.6
Communication expenses	65.3	57.7
Customs duties	26.8	12.4
Insurance expenses	21.4	21.7
Other expenses	145.2	106.8
Operating cost excluding aircraft fuel	**1,880.4**	**1,506.5**
Aircraft fuel	1,549.0	1,023.1
	3,429.4	**2,529.6**

9. STAFF COSTS

	2008	2007
Wages and salaries	582.7	474.3
Pension costs	78.8	57.9
Social security costs	25.1	23.0
	686.6	**555.2**

The Group continued its participation in a non-government pension fund to provide additional pensions to certain of its employees upon their retirement. The pension fund requires contributions from both employees and the Group and is a defined contribution pension plan for the employer.

Furthermore, the Group makes payments, upon retirement, to employees participating in the plan

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Notes to the Consolidated Financial Statements
as at and for the year ended 31 December 2008
(All amounts in millions of US dollars)

with one or more years' service. These obligations, which are unfunded, represent obligations under a defined benefit pension plan.

Pension costs also include compulsory payments to the Russian Federation Pension Fund ("RFPF"), contributions to a non-government pension fund and an increase in the net present value of the future benefits which the Group expects to pay to its employees upon their retirement under a defined benefit pension plan, as follows:

	2008	2007
Payments to the RFPF	77.2	56.9
Defined benefit pension plan	1.2	0.5
Defined contribution pension plan	0.4	0.5
	78.8	**57.9**

10. FINANCIAL INCOME AND EXPENSES

	2008	2007
Financial income:		
Interest income on bank deposits	4.4	4.2
Gain on disposal of investments, net	-	13.2
Foreign exchange gain, net	-	44.6
Financial income	**4.4**	**62.0**
Financial expenses:		
Foreign exchange loss, net	(141.0)	-
Interest expense on finance lease liabilities	(24.6)	(31.6)
Interest expense on customs duty discounting	(13.4)	(11.9)
Interest expense on short and long-term borrowings	(16.7)	(9.7)
Loss on disposal of investments, net	(1.3)	-
Financial expenses	**(197.0)**	**(53.2)**

11. OTHER NON-OPERATING INCOME/(EXPENSES), NET

	2008	2007
Reversal of payables no longer due	4.5	0.6
Fines and penalties received from suppliers	1.8	1.8
Insurance compensation received	1.3	0.5
Non-recoverable VAT	(16.8)	(44.7)
Other income /(expenses)	30.0	(14.0)
	20.8	**(55.8)**

12. INCOME TAX

	2008	2007
Current income tax charge	151.4	207.6
Deferred income tax (benefit)/expense	(13.3)	16.0
	138.1	**223.6**

Income before taxation for financial reporting purposes is reconciled to taxation as follows:

	2008	2007
Profit before income tax	175.1	537.0
Theoretical tax at rate applicable for each jurisdiction	(42.0)	(128.9)
Tax effect of items which are not deductible or assessable for taxation purposes:		
Effect of income tax rate reduction to 20%	7.5	-
Prior period tax adjustment	1.6	(20.4)
Effect of lower tax rates	-	(3.2)
Non-taxable income	6.3	14.4
Unrecognised current year tax losses	(22.1)	(9.4)
Non-deductible expenses	(89.4)	(76.1)
	(138.1)	**(223.6)**

The Group did not recognise a deferred tax assets related to certain subsidiaries' tax losses of USD 22.1 million (2007: USD 9.4 million). Most of the amount relates to CJSC Aeroflot Cargo's tax losses of USD 14.7 million (2007: USD 9.4 million) as the subsidiary is not expected to earn sufficient taxable profits in the foreseeable future against which the unused tax losses can be utilised by the Group.

The Russian corporate profit tax rate has been reduced to 20% from 24%. The new rate is effective from 1 January 2009.

Differences between IFRS and Russian statutory taxation regulations give rise to certain temporary differences between the carrying value of certain assets and liabilities for financial reporting purposes and their values for profits tax purposes. The tax effect of the movement in these temporary differences is recorded at the tax rate applicable to the Group companies of 20% for the year ended 31 December 2008 and 24% for the year ended 31 December 2007.

	2008	Movement for period	2007	Movement for period	2006
Tax effects of temporary differences:					
Loss carry-forward	26.4	26.1	0.3	0.3	-
Accounts receivable	3.2	2.2	1.0	0.8	0.2
Property, plant and equipment	3.0	(2.4)	5.4	0.2	5.2
Accounts payable	2.0	0.8	1.2	1.0	0.2
Long-term investments	0.3	0.3	-	-	-
Short and long-term borrowings	-	(0.3)	0.3	(1.2)	1.5
Deferred tax assets	**34.9**	**26.7**	**8.2**	**1.1**	**7.1**
Property, plant and equipment	(54.8)	13.1	(67.9)	2.3	(70.2)
Customs duties related to aircraft operation leases	(10.6)	(4.4)	(6.2)	(6.2)	-
Long-term investments	(4.1)	3.7	(7.8)	2.8	(10.6)
Accounts receivable	1.2	(1.7)	2.9	19.4	(16.5)
Accounts payable	8.3	(17.5)	25.8	(39.0)	64.8
Deferred tax liabilities	**(60.0)**	**(6.8)**	**(53.2)**	**(20.7)**	**(32.5)**
Movement for the year, net		19.9		(19.6)	
Less: Deferred tax recognised directly in equity (i)		(1.8)		1.2	

	2008	Movement for period	2007	Movement for period	2006
Effect of translation to presentation currency		(4.8)		2.4	
Deferred tax benefit/(expense) for the year		**13.3**		**(16.0)**	

(i) The Group holds shares in France Telecom, which are classified as long-term investments available-for-sale. Gains and losses arising from changes in fair value of the France Telecom shares are recognized directly in equity, deferred tax related to them is also dealt with in equity. The movement during 2008 amounted to USD 1.8 million (2007: USD 1.2 million).

A deferred tax asset in relation to temporary differences of USD 27.5 million (2007: USD 4.9 million) relating to investments in subsidiaries and associates has not been recognised in the consolidated financial statements as the Group is able to control the timing of reversal of the difference, and reversal is not expected in the foreseeable future.

13. CASH AND CASH EQUIVALENTS

	2008	2007
Bank accounts denominated in Russian roubles	61.5	27.4
Bank accounts denominated in other currencies	23.0	17.7
Bank accounts denominated in US dollars	20.4	24.2
Bank accounts denominated in Euros	7.3	9.6
Bank deposits	33.9	8.2
Cash in transit and other	0.7	3.5
	146.8	**90.6**

The Group's exposure to interest rate risk and a sensitivity analysis for financial assets and liabilities are disclosed in Note 33. Most of the funds are held at state owned Russian bank such as Sberbank of the Russian Federation, Vneshtogbank and Vnesheconombank and well known multinational banks such as Royal Bank of Scotland. All funds are accessible by the Group.

14. SHORT-TERM INVESTMENTS

	2008	2007
Held-for-trading investments:		
Corporate and government bonds	3.7	3.9
Corporate shares	1.4	22.2
	5.1	**26.1**
Other short-term investments:		
Promissory notes from third parties	2.3	4.7
Bank deposits with original maturities exceeding 90 days	1.6	16.7
Other short-term investments	0.9	7.1
Impairment allowance for short-term investments	(0.4)	(0.5)
	4.4	**28.0**
	9.5	**54.1**

Corporate and government bonds represent bonds denominated in Russian roubles issued by the Government of the Russian Federation and major Russian companies with maturity dates from 2009 to 2014 and yield to maturity rates of 7.3% to 19.0% per annum as at 31 December 2008.

The Group's investments in bonds and shares are reflected at market values at the end of the period based on the last traded prices obtained from the Moscow Interbank Currency Exchange ("MICEX").

Corporate shares are publicly traded shares of Russian companies with readily available market prices.

As at 31 December 2008 the interest rate on bank deposits denominated in Russian roubles, with original maturities exceeding 90 days, were 10.0% per annum (2007: 7.0% to 9.75%).

15. ACCOUNTS RECEIVABLE AND PREPAYMENTS, NET

	2008	2007
VAT and other taxes recoverable	401.5	552.9
Trade accounts receivable	341.3	354.5
Income tax prepaid	61.7	42.2
Prepayments to suppliers	47.7	46.9
Deferred customs duties related to aircraft operating leases	27.1	20.8
Other receivables	59.5	55.7
Accounts receivable and prepayments, gross	**938.8**	**1,073.0**
Impairment allowance for bad and doubtful accounts	(22.7)	(24.3)
	916.1	**1,048.7**

Deferred customs duties of USD 27.1 million (2007: USD 20.8 million) relate to the current portion of customs duties incurred on importation of aircraft under operating leases. These customs duties are expensed in the consolidated statement of income over the term of the operating lease. The non-current portion of the deferred customs duties is disclosed in Note 19.

As at 31 December 2008 sufficient impairment allowance has been made against accounts receivable and prepayments.

The movement in the Group's impairment allowance for bad and doubtful debts is as follows:

	Impairment allowance
As at 31 December 2006	**18.2**
Provision exchange rate	1.5
Increase in impairment allowance for bad and doubtful accounts	8.0
Receivables written off during the year as uncollectible	(3.4)
As at 31 December 2007	**24.3**
Provision exchange rate	(4.3)
Increase in impairment allowance for bad and doubtful accounts	3.9
Accounts receivable written off during the year as uncollectible	(1.2)
As at 31 December 2008	**22.7**

16. EXPENDABLE SPARE PARTS AND INVENTORIES, NET

	2008	2007
Expendable spare parts	57.0	60.1
Fuel	7.8	24.5
Other inventories	20.9	25.5
Expendable spare parts and inventories, gross	**85.7**	**110.1**
Impairment allowance for obsolete inventory	(7.0)	(5.9)
	78.7	**104.2**

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Notes to the Consolidated Financial Statements
as at and for the year ended 31 December 2008
(All amounts in millions of US dollars)

17. EQUITY ACCOUNTED INVESTMENTS

	2008		2007	
	Voting rights	Carrying value	Voting rights	Carrying value
LLC Airport Moscow	50.0%	4.4	50.0%	4.4
CJSC AeroMASH – AB	45.0%	1.5	45.0%	1.7
CJSC Aerofirst	33.3%	4.5	33.3%	5.8
CJSC TZK Sheremetyevo	31.0%	10.2	31.0%	7.9
Other	Various	0.5	Various	0.7
		21.1		**20.5**

Summarised financial information in respect of the Group's affiliates accounted for using the equity method based on their respective financial statements prepared for the years ended 31 December 2008 and 2007 is set out below:

	2008	2007
Total assets	174.7	182.4
Total liabilities	(115.8)	(126.7)
Net assets	**58.9**	**55.7**
Group's share in the net assets of equity accounted investments	**21.1**	**20.5**
Revenue	1,125.2	852.0
Profit for the year	28.4	12.6
Group's share of profits for the year in equity accounted investments	**8.4**	**6.0**

18. LONG-TERM INVESTMENTS

	2008	2007
Available-for-sale investments:		
Shares in France Telecom	14.4	18.5
Mutual investment funds	0.8	0.9
SITA Investment Certificates	0.6	0.7
	15.8	**20.1**
Other long-term investments:		
Loans issued and promissory notes from third parties	0.3	0.5
Other	0.7	1.2
	1.0	**1.7**
	16.8	**21.8**

19. OTHER NON-CURRENT ASSETS

	2008	2007
Deferred customs duties related to aircraft operating leases	152.3	104.3
VAT recoverable	76.3	109.6
Other	11.8	2.7
	240.4	**216.6**

VAT recoverable primarily includes USD 76.3 million (2007: USD 80.5 million) related to the acquisition of aircraft. As at 31 December 2008 VAT (2007: USD 22.7 million) related to the construction of the Sheremetyevo-3 terminal has been reported in accounts receivable and prepayments (Note 15) as the new terminal is expected to be commissioned in 2009. None of the amounts are impaired.

20. PREPAYMENTS FOR AIRCRAFT

Prepayments for aircraft relate to cash advances made in relation to twenty-two Boeing B-787 (delivery: 2014 – 2016), twenty-two Airbus A-350 (delivery: 2016-2019) and nineteen Sukhoi Superjet-100 (SSJ) (delivery: 2010 – 2012) aircraft which are expected to be used under operating lease agreements.

21. PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

	Owned aircraft and engines	Leased aircraft and engines	Land and buildings	Plant. equipment and other	Construction in progress (i)	Total
Cost						
As at 31 December 2006	**500.9**	**683.1**	**184.5**	**217.2**	**303.3**	**1 889.0**
Additions	54.5	151.6	8.6	27.6	291.2	533.5
Capitalised overhaul costs	21.9	-	-	-	-	21.9
Disposals	(36.0)	(11.3)	(0.3)	(14.2)	(11.0)	(72.8)
Transfers	-	39.1	13.3	6.6	(59.0)	-
Foreign currency translation	38.1	57.3	13.8	16.9	31.1	157.2
As at 31 December 2007	**579.4**	**919.8**	**219.9**	**254.1**	**555.6**	**2 528.8**
Additions (ii)	40.3	11.7	4.2	34.4	489.2	579.8
Capitalised overhaul costs (iii)	30.2	-	-	-	-	30.2
Disposals (iv)	(56.2)	-	(0.2)	(16.4)	(1.8)	(74.6)
Transfers	1.2	0.7	0.9	19.6	(22.4)	-
Foreign currency translation	(97.7)	(153.3)	(36.2)	(48.1)	(162.9)	(498.2)
31 December 2008	**497.2**	**778.9**	**188.6**	**243.6**	**857.7**	**2,566.0**
Accumulated depreciation						
31 December 2006	**(357.1)**	**(72.3)**	**(79.0)**	**(152.0)**	**(1.1)**	**(661.5)**
Charge for the year	(42.3)	(73.1)	(10.3)	(19.3)	-	(145.0)
Impairment	(3.9)	-	-	-	-	(3.9)
Disposals	31.8	-	-	11.2	-	43.0
Foreign currency translation	(26.5)	(8.4)	(6.9)	(10.7)	-	(52.5)
31 December 2007	**(398.0)**	**(153.8)**	**(96.2)**	**(170.8)**	**(1.1)**	**(819.9)**
Charge for the year	(49.0)	(74.3)	(11.0)	(22.9)	-	(157.2)
Impairment (v)	-	-	-	-	(27.8)	(27.8)
Disposals (iv)	46.2	-	-	12.8	-	59.0
Foreign currency translation	65.9	36.8	19.1	28.0	4.4	154.2
31 December 2008	**(334.9)**	**(191.3)**	**(88.1)**	**(152.9)**	**(24.5)**	**(791.7)**

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Notes to the Consolidated Financial Statements
as at and for the year ended 31 December 2008
(All amounts in millions of US dollars)

	Owned aircraft and engines	Leased aircraft and engines	Land and buildings	Plant. equipment and other	Construction in progress (i)	Total
Net book value						
31 December 2007	**181.4**	**766.0**	**123.7**	**83.3**	**554.5**	**1,708.9**
31 December 2008	**162.3**	**587.6**	**100.5**	**90.7**	**833.2**	**1,774.3**

As at 31 December 2008 property, plant and equipment, consisting primarily of construction in progress related to the construction of the Sheremetyevo-3 terminal of USD 645.8 million, are subject to a registered debenture to secure bank loans (Note 26 and Note 28).

(i) Construction in progress mainly includes:

- capital expenditure incurred in relation to the construction of the new Sheremetyevo-3 terminal of USD 645.8 million (2007: USD 431.7 million);
- capital expenditure and prepayments of USD 74.5 million (2007: USD 42.1 million) related to the construction of the Company's new office building;
- prepayments of USD 4.1 million related to the delivery of ten new Sukhoi SuperJet-100 (SSJ) aircraft;
- prepayments for the delivery of three McDonnell Douglas MD-11 aircraft of USD 23.5 million;
- prepayments for delivery of sixteen Airbus A-321 aircrafts of USD 51.8 million.

(ii) The 2008 additions mostly related to the acquisition of two Boeing B-737 aircrafts under finance lease;

(iii) Capitalised overhaul costs primarily relate to the renovations of aircraft interiors and modernisation of aircraft engines;

(iv) The 2008 disposals relate to the disposal of four Tupolev Tu-154, seven Tupolev Tu-134, one Ilyushin Il-62 and one Ilyushin Il-86 aircraft previously owned by the Group.

(v) A full impairment allowance has been made against cash prepayments related to three McDonnell Douglas MD-11 aircraft (Note 21(i)) as it is unlikely that the Group will get any future economic benefits related to these assets.

In 2008 the total of USD 110.2 million was capitalised in the cost of property, plant and equipment of which USD 69.3 million (2007: Nil) related to the portion of foreign currency translation losses on non-Rouble denominated construction loans that were deemed as borrowing costs. The remaining USD 40.9 million (2007: USD 20.7 million) comprised interest accrued on these loans and was fully capitalised in cost of the construction. All amounts related to the new Sheremetyevo-3 terminal.

22. INTANGIBLE ASSETS

	Software	Licences	Construction in progress	Total
Cost				
As at 31 December 2006	-	-	-	-
Additions	-	-	7.5	7.5
Foreign currency translation	-	-	0.3	0.3
As at 31 December 2007	**-**	**-**	**7.8**	**7.8**
Additions	3.6	5.4	2.2	11.2
Transfers	5.8	-	(5.8)	-
Foreign currency translation	(1.5)	(0.9)	(0.8)	(3.2)
31 December 2008	**7.9**	**4.5**	**3.4**	**15.8**
Accumulated amortisation				
31 December 2006	-	-	-	-
Charge for the year	-	-	-	-
Foreign currency translation	-	-	-	-
31 December 2007	**-**	**-**	**-**	**-**
Charge for the year	(2.1)	-	-	(2.1)
Foreign currency translation	0.4	-	-	0.4
31 December 2008	**(1.7)**	**-**	**-**	**(1.7)**
Net book value				
31 December 2007	**-**	**-**	**7.8**	**7.8**
31 December 2008	**6.2**	**4.5**	**3.4**	**14.1**

23. ACCOUNTS PAYABLE AND ACCRUED LIABILITIES

	2008	2007
Trade accounts payable	348.3	293.3
VAT payable on leased aircraft	91.9	87.2
Staff related liabilities	76.6	87.9
Customs duties payable on leased aircraft	74.2	71.0
Advances received (other than unearned transportation revenue)	27.6	27.3
Other taxes payable	8.1	7.7
Frequent flyer programme liability	6.9	5.0
Merchandise credits	4.8	6.9
Dividends payable	2.5	3.8
Income tax payable	0.1	8.8
Other payables	28.2	30.9
	669.2	**629.8**

As at 31 December 2008 accounts payable and accrued liabilities include the short-term portion of VAT of USD 91.9 million (2007: USD 87.2 million) and customs duties of USD 74.2 million (2007: USD 71.0 million) relating to imported leased aircraft, which are payable in equal monthly instalments over a 34 month period from the date these assets were cleared through customs. The long-term portion of VAT payable and customs duties of USD 76.2 million (2007: USD 80.5 million) and USD 63.7 million (2007: USD 69.6 million), respectively, relating to the leased aircrafts are disclosed in Note 29.

Staff related payables primarily include salaries and social contribution liabilities of USD 40.7 million (2007: USD 59.3 million) and the unused vacation accrual of USD 35.0 million (2007: USD 27.4 million).

The Group introduced the Aeroflot Bonus frequent flyer programme in 1999. As at 31 December 2008 and 2007 approximately 1,387 thousand and 920 thousand passengers, respectively, participated in the programme. The frequent flyer programme liability as at 31 December 2008 and 2007 represents the incremental costs, which are included in sales and marketing expenses, associated with providing free transportation under the Aeroflot Bonus programme.

The Group's exposure to currency and liquidity risk related to accounts payable and accrued liabilities is disclosed in Note 33.

24. UNEARNED TRANSPORTATION REVENUE

As at 31 December 2008 unearned transportation revenue of USD 172.9 million (2007: USD 180.3 million) comprised passenger transportation revenue of USD 172.8 million (2007: USD 180.1 million) and cargo transportation revenue of USD 0.1 million (2007: USD 0.2 million).

25. PROVISIONS

	2008	2007
1 January	**64.9**	**83.3**
Additional provision in the year	9.1	26.0
Release of provision	(48.8)	(44.4)
31 December	**25.2**	**64.9**
Analysed as:		
Current liabilities	22.8	4.0
Non-current liabilities	2.4	60.9
	25.2	**64.9**

The Group is a defendant in various legal actions. The provision represents management's best estimate of the Group's probable losses relating to various actual and potential legal claims. The Group also provides against tax contingencies and the related interest and penalties based on management's estimate of the amount of the additional taxes that may become due.

The Company is a defendant in a claim by the owner of a cargo plane, which crashed in Italy in October 1996, whilst on charter to the Group. The basis of the claim concerns liability for the loss of the aircraft and the responsibilities of the parties at the time of the crash. According to a report prepared by Airclaims, compensation relating to crashed aircraft ranges between USD 11.8 million and USD 15.3 million. Management made their best assessment of the likely outcome associated with this issue and recorded a provision amounting to USD 12.0 million as at 31 December 2003. In 2005 the

Arbitration court decided in favour of the claimant. Consequently, the most likely amount of potential damages was reassessed by the Company at 28 million euros. The Company had filed an appeal. A court decision was made in June 2009 as a result of which the total damages awarded to the plaintiff amount to 9.1 million euros. Consequently USD 12.8 million is provided in the consolidated financial statements as at 31 December 2008. Although the plaintiff could appeal this judgement, the Company considers it likely to be final since the total damages awarded cannot be altered by such an appeal. The amount has been calculated using the cross-rate of 1.41 US dollars per 1 euro.

A court decision was obtained in 2009 in relation to one of the property sales transactions that occurred prior to 31 December 2008 as a result of which the sales contract was found void and non-existent. Consequently the Company has been ordered to return the funds received from the buyer. The amount to be reimbursed is USD 9.1 million and has been recognised in the consolidated financial statements.

26. SHORT-TERM BORROWING

	2008	2007
Loans denominated in US dollars:		
Royal Bank of Scotland (i)	16.0	-
Société Générale Vostok (ii)	15.0	-
Vneshtorgbank - short term portion (Note 28)	14.0	-
Vnesheconombank - short term portion (Note 28)	12.9	-
WestLB Vostok (iii)	10.1	-
Alfa-Bank (iv)	5.5	-
	73.5	**-**
Loans denominated in Russian roubles:		
Sberbank of the Russian Federation (v)	20.8	69.4
Gazprombank (vi)	17.3	34.2
Gazprombank (vii)	11.6	-
Raiffeisenbank – short term portion (Note 28)	7.3	-
UniCredit Bank (viii)	5.1	-
Sberbank of the Russian Federation (ix)	4.3	-
Vneshtorgbank (vi)	-	12.6
Renaissance Capital (vi)	-	9.2
MDM Bank (vi)	-	5.5
Other short-term bank loans	5.5	0.5
	71.9	**131.4**
	145.4	**131.4**

(i) The balance as at 31 December 2008 represents a credit line of USD 16.0 million issued at an interest rate of LIBOR plus 1.45% per annum. The effective annualised interest rate related this credit line in 2008 was equal to 3.81% per annum. The loan is unsecured;

(ii) The balance as at 31 December 2008 represents a credit line of USD 15.0 million issued at an interest rate of six-month LIBOR plus 4.27% per annum. The effective annualised interest rate related to this credit line in 2008 was equal to 8.65% per annum. The loan is unsecured;

(iii) The balance as at 31 December 2008 represents a credit line of USD 10.1 million issued at an interest rate of six-month LIBOR plus 3.95% per annum. The effective annualised interest rate related to this credit line in 2008 was equal to 7.46% per annum. The loan is unsecured;

(iv) The balances as at 31 December 2008 represents two loans for the total of USD 5.5 million issued at interest rates of LIBOR plus 9.14% and LIBOR plus 9.32% per annum. The effective annualised interest rate related to these loans in 2008 was equal to 11.76% per annum. The loans are unsecured;

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Notes to the Consolidated Financial Statements
as at and for the year ended 31 December 2008
(All amounts in millions of US dollars)

(v) As at 31 December 2008 USD 20.8 million was payable to Sberbank of the Russian Federation in relation to the credit line issued to the Group. The effective annualised interest rate related to this loan in 2008 was equal to 14.4% per annum. The loan is unsecured;

(vi) The balances represent the net amounts due under a series of short-term security sale and repurchase agreements bearing an interest rate of 12.04% per annum. The securities that are subject to the sale and repurchase agreements are pledged as collateral pertaining to these loans;

(vii) The balance as at 31 December 2008 represents three loans for the total amount of USD 11.6 million issued at interest rates of 11%, 14% and 15% per annum. The effective annualised interest rate on the total outstanding balance of these loans in 2008 was equal to 14.05% per annum. The loans are unsecured;

(viii) The balances as at 31 December 2008 represent a loan of USD 5.1 million issued at an interest rate of 10.75% per annum. The effective annualised interest rate related to this loan in 2008 was equal to 11.29% per annum. The loan is unsecured;

(ix) The balances as at 31 December 2008 represent two loans for the total of USD 4.3 million issued at an interest rate from 10% to 18% per annum. The effective annualised interest rate related to these loans in 2008 was 11.41% per annum. The loans are secured by property, plant and equipment with a carrying value of USD 4.0 million.

27. FINANCE LEASE LIABILITIES

The Group leases aircrafts under finance lease agreements. Leased assets are listed in Note 1 above.

	2008	2007
Total outstanding payments	623.6	766.1
Finance charges	(85.4)	(167.6)
Principal outstanding	**538.2**	**598.5**
Representing:		
Current lease liabilities	78.0	67.4
Non-current lease liabilities	460.2	531.1
	538.2	**598.5**
Due for repayment (principal and finance charges):		
On demand or within one year	97.9	105.6
In two to five years	305.3	347.4
After five years	220.4	313.1
	623.6	**766.1**

Interest unpaid as at 31 December 2008 amounted to approximately USD 3.7 million (2007: USD 3.6 million) and is included in accrued expenses. In 2008 the effective interest rate on this lease was approximately 3.8% per annum (2007: 5.9% per annum).

In 2008 the Group acquired two Boeing B-737 aircraft under financial lease arrangements. The related short-term and long-term finance lease liabilities as at 31 December 2008 amounted of USD 2.6 million and USD 9.8 million, respectively.

The Group's aircraft leases are subject to both positive and negative covenants. In accordance with those covenants, the Company maintains insurance coverage for its leased aircraft.

The Group's aircrafts leased under finance lease agreements are subject to a registered debenture to secure liabilities in relation to their lease.

28. LONG-TERM BORROWINGS

	2008	2007
Loans denominated in US dollars:		
Vneshtorgbank (i)	252.4	177.8
Vnesheconombank (ii)	201.9	179.6
Vnesheconombank (iii)	121.1	-
Accor	2.7	2.7
Other long-term loans	3.3	3.2
	581.4	**363.3**
Loans denominated in Russian roubles:		
Raiffeisen bank (iv)	9.7	16.3
	591.1	**379.6**

(i) The balance as at 31 December 2008 represents an outstanding amount of USD 252.4 million on a credit line issued by Vneshtorgbank at a fixed interest rate of 7.75% per annum. The amount was borrowed in order to finance the construction of the new Sheremetyevo-3 terminal. The sublease of the land and the construction in progress are pledged as collateral under a secondary loan agreement with hypothecation values of USD 59.5 million and USD 645.8 million, respectively;

(ii) The balance as at 31 December 2008 represents an outstanding balance of USD 201.9 million on a credit line issued by Vnesheconombank at a fixed interest rate of 10.56% per annum. The amount was borrowed in order to finance the construction of the new Sheremetyevo-3 terminal. The sublease of the land and the construction in progress are pledged as collateral under a primary loan agreement with hypothecation values of USD 59.5 million and USD 645.8 million, respectively;

(iii) The balance as at 31 December 2008 relates to a loan of USD 121.1 million borrowed at an interest rate of 9.0% per annum. The agreed interest rate will be effective until 20 August 2018 after which the interest rate will be LIBOR plus 4% per annum. The amount was borrowed in order to finance the construction of the new Sheremetyevo-3 terminal. The sublease of the land is pledged as collateral under a primary loan agreement with a hypothecation value of USD 59.5 million;

(iv) The balance as at 31 December 2008 represents an outstanding amount of USD 9.7 million at a fixed interest rate of MosPrime plus 3% per annum. The loan was borrowed in order to finance the Group's working capital requirements. The effective annualised interest rate in 2008 was equal to 11.94% per annum. The loan is unsecured.

The borrowings are repayable as follows:

	2008	2007
On demand or within one year	34.2	-
In two to five years	239.8	147.4
After five years	351.3	232.2
	625.3	**379.6**
Less: amounts due for settlement within 12 months	(34.2)	-
Amounts due for settlement after 12 months	**591.1**	**379.6**

29. OTHER NON-CURRENT LIABILITIES

	2008	2007
VAT payable on leased aircraft	76.2	80.5
Custom duties payable on leased aircraft	63.7	69.6
Defined benefit pension obligation – non-current portion	9.9	11.8
Other non-current liabilities	0.6	13.6
	150.4	**175.5**

As at 31 December 2008 other non-current liabilities include the long-term portion of VAT of USD 76.2 million (2007: USD 80.5 million) and customs duties of USD 63.7 million (2007: USD 69.6 million) relating to imported leased aircraft, which are payable in equal monthly instalments over a 34 month period from the date these assets are cleared through customs.

Customs duties payable on leased aircraft have been discounted using a discount rate between 8.05% and 15.0%.

The short-term portion of the VAT payable and the customs duties of USD 91.9 million (2007: USD 87.2 million) and USD 74.2 million (2007: USD 71.0 million), respectively, relating to the imported leased aircraft are disclosed in Note 23.

30. SHARE CAPITAL

	Number of shares authorised and issued	Number of treasury shares	Number of shares outstanding
Ordinary shares of one Russian rouble each:			
As at 31 December 2007	1,110,616,299	(48,940,319)	1,061,675,980
As at 31 December 2008	1,110,616,299	(27,770,779)	1,082,845,520

Ordinary shareholders are entitled to one vote per share.

During 2008 the number of treasury shares held by the Group decreased by 21,169,540

The Company's shares are listed on the Russian Trade System ("RTS") and the Moscow Interbank Currency Exchange ("MICEX") and on 29 June 2009 were traded at USD 1.06 per share.

The Company launched a Level 1 Global Depositary Receipts (GDR's) programme in December 2000. The Company signed a depositary agreement with Deutsche Bank Group, allowing the Company's shareholders to swap their shares for GDR's, which trade over-the-counter on US and European markets. The swap ratio was established at 100 shares per GDR. In accordance with the depositary agreement the total volume of the GDR's of the Company cannot exceed 20% of the Company's share capital. In 2001 the Company's GDR's were listed on the New Europe Exchange ("NEWEX") in Vienna and after closing of this stock exchange the GDR's were transferred to the third segment of the stock exchange in Frankfurt. On 29 June 2009 the GDR's were traded at USD 104.05 each.

31. RETAINED EARNINGS AND DIVIDENDS

The statutory accounting reports of the Group companies are the basis for profit distribution and other appropriations. For the years ended 31 December 2008 and 2007, the statutory profits of the Company, as reported in the published annual statutory financial statements, were 5,807 million Russian roubles and 6,074 million Russian roubles, respectively.

A dividend of 0.62 US cents (0.1818 Russian roubles) per share in respect of the 2008 financial year

was approved by the shareholders of the Company at the Annual Shareholder Meeting held on 20 June 2009. The total amount of dividends to be distributed to the Shareholders amounts to 199.9 million Russian roubles (USD 6.8 million) and will be distributed between 21 June and 31 December 2009.

32. SEGMENT INFORMATION

The Group is organised into four main segments:

- Airline – domestic and international passenger and cargo air transport and other airline services;
- Catering – the preparation of food and beverages for air travel;
- Hotels – the operation of hotels;
- Airport terminal – the operation of the Sheremetyevo-3 terminal.

All operations are based in the Russian Federation; therefore no geographical segment information is disclosed.

Details of the geographical breakdown of revenues from scheduled passenger and cargo airline activities are as follows:

	2008	2007
Scheduled passenger revenue:		
International flights from Moscow to:		
Europe	689.5	542.1
Asia	293.3	266.2
North America	85.1	88.1
Other	28.5	23.5
	1,096.4	**919.9**
International flights to Moscow from:		
Europe	684.3	544.6
Asia	300.6	278.3
North America	84.4	83.4
Other	26.9	22.7
	1,096.2	**929.0**
Domestic flights	1,247.5	945.5
Other international flights	67.5	51.3
	3,507.6	**2,845.7**

	2008	2007
Cargo revenue:		
International flights from Moscow to:		
Europe	4.3	4.3
Asia	2.1	3.2
North America	1.2	2.1
Other	0.2	0.1
	7.8	**9.7**
International flights to Moscow from:		
Europe	56.7	42.2
Asia	57.3	44.6
North America	6.8	5.6
Other	0.2	0.7
	121.0	**93.1**

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Notes to the Consolidated Financial Statements
as at and for the year ended 31 December 2008
(All amounts in millions of US dollars)

	2008	2007
Other international flights	151.4	120.4
Domestic flights	53.4	48.7
	333.6	**271.9**

Business segments

	Airline	Catering	Hotels	Terminal	Other	Elimi-nations	Total Group
Year ended 31 December 2008							
External sales	4,580.7	17.6	22.1	-	(6.6)	-	4,613.8
Inter-segment sales	-	74.3	6.7	-	4.0	(85.0)	-
Total revenue	**4,580.7**	**91.9**	**28.8**	**-**	**(2.6)**	**(85.0)**	**4,613.8**
Operating profit/(loss)	335.6	10.7	6.7	(8.6)	(14.8)	8.9	338.5
Financial income							4.4
Financial expenses							(197.0)
Share of income in associates	8.4	-	-	-	-	-	8.4
Non-operating income/(expenses), net							20.8
Profit before income tax							175.1
Income tax							(138.1)
Profit for the period							**37.0**
Year ended 31 December 2008							
Segment assets	2,634.0	28.2	20.3	734.1	44.4	(220.9)	3,240.1
Associates	13.8						13.8
Unallocated assets							96.5
Consolidated total assets							**3,350.4**
Segment liabilities	664.7	19.4	21.4	25.9	28.5	(52.7)	707.2
Unallocated liabilities							1,645.2
Consolidated total liabilities							**2,352.4**
Capital expenditure (Note 21)	267.3	2.7	2.8	337.2	-	-	610.0
Depreciation and amortisation	154.4	0.9	3.8	0.1	0.1	-	159.3
Non-recoverable VAT (Note 11)	16.8	-	-	-	-	-	16.8

Year ended 31 December 2007	Airline	Catering	Hotels	Terminal	Other	Eliminat ions	Total Group
External sales	3,759.4	19.1	19.9	-	9.4	-	3,807.8
Inter-segment sales	-	55.6	5.9	-	3.6	(65.1)	-
Total revenue	**3,759.4**	**74.7**	**25.8**	**-**	**13.0**	**(65.1)**	**3,807.8**
Operating profit/(loss)	562.6	12.2	6.3	(4.5)	1.6	(0.2)	578.0
Financial income							62.0
Financial expenses							(53.2)
Share of income in associates	6.0	-	-	-	-	-	6.0
Non-operating income/(expenses), net							(55.8)
Profit before income tax							537.0

	Airline	Catering	Hotels	Terminal	Other	Elimi-nations	Total Group
Income tax							(223.6)
Profit for the year							**313.4**
Segment assets	2,919.7	25.6	24.8	539.7	67.9	(241.9)	3,335.8
Associates	12.1	-	-	-	-	-	12.1
Unallocated assets	-	-	-	-	-	-	50.4
Consolidated total assets							**3,398.3**
Segment liabilities	687.7	21.7	4.8	2.9	25.6	(26.5)	716.2
Unallocated liabilities	-	-	-	-	-	-	1,497.0
Consolidated total liabilities							**2,213.2**
Capital expenditure (Note 21)	353.7	1.6	0.6	199.4	0.1	-	555.4
Depreciation and amortisation	140.4	0.8	3.6	0.1	0.1	-	145.0
Non-recoverable VAT (Note 11)	44.7	-	-	-	-	-	44.7

33. RISK CONNECTED WITH FINANCIAL INSTRUMENTS

Liquidity risk is the risk that the Group will not be able to meet its financial obligations as they fall due. The Group's approach to managing liquidity is to ensure that, as far as possible, that it will always have sufficient liquidity to meet its liabilities when due, under both normal and stressed conditions, without incurring unacceptable losses or risking damage to the Group's reputation. The Group entities utilise a detailed budgeting and cash forecasting process to ensure their liquidity is maintained at the appropriate level.

The Group has entered into various agreements with a number of banks in Russia whereby the banks have issued facilities to guarantee the repayment of the Group's commitments related to the existing aircraft lease agreements. As at 31 December 2008 the total value of the guarantees issued amounted to USD 76.4 million (2007: USD 63.7 million). The following are the contractual maturities of financial liabilities, excluding estimated interest payments and the impact of netting agreements:

2008	Average interest rate Contrac-tual	Effective	0-12 months	1-2 years	2-5 years	Over 5 years	Total
Non-derivative financial liabilities:							
Loans in US dollars	8.9%	8.9%	73.5	126.2	103.8	351.4	654.9
Loans in Russian roubles	13.3%	13.3%	71.9	9.7	-	-	81.6
Finance lease liabilities	3.8%	3.8%	78.0	65.6	189.8	204.8	538.2
Customs duties	0%	6%	74.2	45.1	18.6	-	137.9
Trade and other payables (excluding customs duties)	0%	0%	595.0	56.7	24.1	5.9	681.7
			892.6	**303.3**	**336.3**	**562.1**	**2,094.3**

2007	Average interest rate Contrac-tual	Effective	0-12 months	1-2 years	2-5 years	Over 5 years	Total
Non-derivative financial liabilities:							
Loans in US dollars	8.0%	8.0%	131.4	41.2	89.9	232.2	494.7
Loans in Russian roubles	12.5%	12.5%	-	16.3	-	-	16.3
Finance lease liabilities	5.9%	5.9%	67.4	63.2	192.1	275.8	598.5
Customs duties	0%	9%	69.6	59.4	11.7	-	140.7
Trade and other payables (excluding customs duties)	0%	0%	560.2	81.2	16.1	7.1	664.6
			828.6	**261.3**	**309.8**	**515.1**	**1,914.8**

Customs duties represent discounted customs duty liabilities related to finance and operation leases of aircrafts. The effective annualised interest rate is impacted by the date of adding a new aircraft to the fleet of the Group.

As at 31 December 2008 the Group had available a total amount of USD 451.2 million (2007: USD 114.7 million) in relation to lines of credit granted to the Group by various lending institutions.

Currency risk – The Group is exposed to currency risk in relation to sales, purchases and borrowings that are denominated in a currency other than the respective functional currencies of the Group entities, which are primarily the Russian rouble. The currencies in which these transactions are primarily denominated are Euro and USD.

The Group's exposure to foreign currency risk was as follows based on notional amounts:

	2008				2007			
	USD	EUR	Other	Total	USD	EUR	Other	Total
Cash and cash equivalents	38.5	7.5	23.4	69.4	25.7	12.8	16.5	55.0
Accounts receivable and prepayments, net	207.1	47.0	39.4	293.5	280.1	64.2	53.9	398.2
Other non-current assets	87.6	-	-	87.6	103.2	-	-	103.2
	333.2	**54.5**	**62.8**	**450.5**	**409.0**	**77.0**	**70.4**	**556.4**
Accounts payable and accrued liabilities	141.0	37.3	15.3	193.6	93.9	28.9	13.2	136.0
Finance lease liabilities (current portion)	76.3	-	-	76.3	61.8	-	-	61.8
Finance lease liabilities (non-current portion)	460.2	-	-	460.2	531.1	-	-	531.1
Short-term borrowings	73.5	-	-	73.5	-	-	-	-
Long-term borrowings	581.4	-	-	581.4	363.3	-	-	363.3
Other non-current liabilities	-	-	-	-	13.5	-	-	13.5
	1,332.4	**37.3**	**15.3**	**1,385.0**	**1,063.6**	**28.9**	**13.2**	**1,105.7**
Net assets/(liabilities)	**(999.2)**	**17.2**	**47.5**	**(934.5)**	**(654.6)**	**48.1**	**57.2**	**(549.3)**

A 20% in 2008 and 10% in 2007 strengthening or weakening of the Russian rouble against the following currencies as at 31 December 2008 and 2007, respectively, would have increased (decreased) profit before income tax by the amounts shown below. This analysis assumes that all other variables, in particular interest rates, remain constant. The analysis is performed on the same basis for 2008 and 2007.

	2008		2007	
	Percent against RUR	Effect on profit before income tax	Percent against RUR	Effect on profit before income tax
Increase in the rate of exchange to rouble				
USD	20%	199.8	10%	65.5
Euro	20%	(3.4)	10%	(4.8)
Other currencies	20%	(9.5)	10%	(5.7)
Decrease in rate of exchange to rouble				
USD	20%	(199.8)	10%	(65.5)
Euro	20%	3.4	10%	4.8
Other currencies	20%	9.5	10%	5.7

Interest rate risk – Changes in interest rates impact primarily loans and borrowings by changing either their value (fixed rate debt) or their future cash flows (variable rate debt). At the time of raising new loans or borrowings management uses judgment to decide whether it believes that a fixed or variable interest rate would be more favourable to the Group over the expected period until maturity.

As at 31 December 2008 and 2007 the interest rate profiles of the Group's interest-bearing financial instruments were:

	Carrying amount	
	2008	2007
Fixed rate instruments		
Financial assets	33.9	25.6
Financial liabilities	709.2	534.2
	743.1	**559.8**
Variable rate instruments		
Financial liabilities	**565.5**	**575.3**

During the year some of the Group's loans bore variable interest rates (Note 26 and Note 28). If the variable interest rates on borrowings in 2008 were 30% greater or lower that the actual interest rates for the year, with all other variables held constant, interest expense would have been higher or lower by USD 0.8 million (2007: USD 0.4 million).

The interest component of the Group's finance leases primarily accrues at variable interest rates. If in 2008 those rates were 30% greater or lower than what they actually were, with all other variables held constant, interest expense on finance leases for the year would have been different by USD 4.9 million (2007: USD 8.0 million).

Fuel price risk – The results of Group's operations can be significantly impacted by changes in the price of aircraft fuel. Had aircraft fuel prices in 2008 been 25% higher or lower, with all other variables held constant, the profit for the year would have been USD 370.9 million higher or lower. The impact on the 2007 net profit would have been USD 98.3 million if the fuel prices in 2007 had been 10% higher or lower, with all other variables held constant.

Capital risk management – Management's policy is to have a strong capital base as to maintain investor, creditor and market confidence and to sustain future development of the business. Management monitors the return on capital and the level of dividends to ordinary shareholders.

There were no changes in the Group's approach to capital management during the year.

The Group is not subject to externally imposed capital requirements.

34. RELATED PARTY TRANSACTIONS

The ultimate controlling party of the Company is the Government of the Russian Federation and all companies controlled by the Government of the Russian Federation are treated as related parties of the Group for the purpose of these consolidated financial statements.

The consolidated financial statements of the Group include the following balances and transaction with related parties:

	2008	2007
Assets		
VAT and customs duties recoverable on leased aircraft	347.5	293.3
Cash and cash equivalents	66.1	39.3
Trade and accounts receivable	32.8	41.1
Bank deposits with maturity date not exceeding 90 days	21.9	4.0
	468.3	**377.7**
Liabilities		
Long-term borrowings	575.4	357.4
VAT and customs duties payable on leased aircraft	306.0	308.4
Short-term borrowings	81.7	116.2
Trade and other accounts payable	56.3	66.6
	1,019.4	**848.6**

	2008	2007
Sales	54.7	67.9
Purchases from associates	677.9	514.6
Purchases from other related parties	571.8	431.1
Dividend income received	0.3	0.4

Purchases consist primarily of purchases of aircraft fuel as well as air navigation and airport services. In 2008 and 2007 most of the transactions between the Group and its related parties were based on market prices.

The summary of balances and charges relating to the taxes due to the Government of the Russian Federation for the years 2008 and 2007 is presented below:

	2008	2007
Accounts receivable from tax authorities	371.0	507.5
Tax refunds received during the year	390.6	159.8
Total amount of taxes settled with tax authorities during the year	376.5	449.0
Accounts payable to tax authorities	10.8	19.7

The amounts outstanding to and from related parties mainly will be settled in cash. Tax receivable and tax payable might be offset according to Russian tax legislation.

Total amount of guarantees given in 2008 USD 1.3 million (2007: USD 1.5 million), guarantees received USD 0.4 million (2007: USD 0.3 million).

Compensation of key management personnel

The remuneration of directors and other members of key management (the members of the Board of Directors and Management Committee as well as key managers of flight and ground personnel who have significant power and responsibilities on key control and planning decisions of the Group) consist of short-term benefits including salary and bonuses as well as short-term compensation for serving on the management bodies of Group companies, and in 2008 amounted to approximately USD 15.6

million (2007: USD 13.0 million).

Such amounts are stated before personal income tax but exclude unified social tax. According to Russian legislation, the Group makes contributions to the Russian State pension fund as part of unified social tax for all its employees, including key management personnel. Government officials, who are directors, do not receive remuneration from the Group.

35. COMMITMENTS UNDER OPERATING LEASES

Future minimum lease payments under non-cancellable aircraft and other operating leases are as follows:

	2008	2007
On demand or within one year	269.7	176.5
In two to five years	1,254.3	812.3
After five years	1,068.7	608.7
Total minimum payments	**2,592.7**	**1,597.5**

The operating lease commitments disclosed in the table above include the aircraft currently in use under operating lease, and two Boeing B-737, nine Airbus A-320, one A-319 and eight Airbus A-330-200 aircraft for which the lease agreements were signed in 2008 but which will commence during 2009-2012.

Commitments under operating leases include USD 13.6 million related to lease contracts which are likely to be terminated by management.

The amounts above represent base rentals payable. Maintenance fees payable to the lessor, based on actual flight hours, and other usage variables are not included in the table.

For details of the fleet subject to operating leases refer to Note 1.

36. CAPITAL COMMITMENTS

The Group's capital commitments in relation to the acquisition of property, plant and equipment as at 31 December 2008 amounted to approximately USD 1,397 million (2007: USD 1,171 million). These commitments mainly relate to the finance leases of ten Sukhoi SuperJet-100 (SSJ) aircraft, the finance lease of sixteen Airbus A-321-200 aircraft, and contracts related to the putting into operation of the Sheremetyevo-3 terminal.

37. CONTINGENCIES

Political environment – The Government of the Russian Federation continues to reform the business and commercial infrastructure in its transition to a market economy. As a result laws and regulations affecting businesses continue to change rapidly. These changes are characterised by poor drafting, different interpretations and arbitrary application by the authorities.

Business environment – The Russian Federation has been experiencing political and economic change that has affected, and may continue to affect, the activities of enterprises operating in this environment. Consequently, operations in the Russian Federation involve risks that typically do not exist in other markets. In addition, the recent contraction in the capital and credit markets has further increased the level of economic uncertainty in the environment. The consolidated financial statements reflect management's assessment of the impact of the Russian business environment on the operations and the financial position of the Group. The future business environment may differ from management's assessment.

Taxation – Russian tax legislation is subject to varying interpretations and constant changes. Furthermore, the interpretation of the tax legislation by the tax authorities, as applied to the transactions and activities of the Group, may not coincide with that of management. As a result, the tax authorities could challenge transactions and the Group could be assessed additional taxes, penalties and interest. which could be significant. Periods remain open to review by the tax authorities for three years. The Group's management believes that it has adequately provided for all tax liabilities in the consolidated financial statements. However, the risk remains that the relevant authorities could take up differing positions with regard to interpretative issues and the effect could be significant. In addition, tax treatment of air transportation services is relatively less regulated part of Russian taxation.

Legal action – Former members of the Group's management and two Swiss non-bank financial companies that provided treasury and financial services to the Group, are currently under civil and criminal investigation by the Swiss and Russian authorities for potential misconduct related to funds managed under treasury and financial services agreements. which were entered into by the former management of the Group. On 16 November 2006 the court in Moscow considered the Company's claim against two former employees of the Group and an employee of Financial United Corporation and awarded a total of approximately USD 8.2 million in damages to the Group. The Group intends to pursue the recovery of all losses to the fullest extent possible. However, due to remaining uncertainties in collecting already awarded and any possible additional amounts, it has not recognised any assets related to this matter in its consolidated financial statements.

38. CASH FLOW PRESENTATION

In 2008 year presentation of cash flow was changed with regards to:

Operating activities
In 2007 other non-cash expenses of USD 28.4 million were presented combined and included de-recognition of accounts payable, unrealised foreign exchange gains and losses, customs duties and non-recoverable VAT written off during the year. In 2008 unrealised foreign exchange losses are included in the consolidated cash flow statement as a separate line item. Presentation of the prior year comparative information has also been changed.

Financing activities
In 2007 cash inflows related to new loans borrowed in 2007 were offset with loan repayments that occurred during the year and were presented on a net basis at USD 276.5 million. In 2008 these are presented separately on a gross basis with the 2007 comparatives presented accordingly.
In 2008 the amount reported in the effect of exchange rate fluctuations line of USD 50.5 million represents the translation effect on the cash flows as a result of the translation from the Group's function currency RUR to USD, its presentation currency (Note 2).

39. SUBSEQUENT EVENTS

In 2009 the Group made a decision to return two Boeing 737-300SF aircraft obtained under operating lease agreements. The early termination penalty associated with this decision and payable by the Group to the lessor has not yet been finally determined and is currently under negotiation.

In accordance with the Russian Federal Law on Joint Stock Companies No.208-FZ the Russian Tax Office (the RTO) responsible for the town of Solnechnogorsk of the Moscow Region on 11 June 2009 submitted an application to the Arbitration Court of the Moscow Region (the "Court") requesting the Court to recognise CJSC Aeroflot – Cargo (Cargo), a subsidiary of the Group, insolvent and liquidate it in accordance with the Russia Federal Law on Bankruptcy No.127-FZ. The

Company is currently planning the process of liquidation of Cargo and intends to transfer its business to a new department within the Company. The Company does not expect the liquidation to have a material impact on these consolidated financial statements.

Subsequent to the investigation by the Russian Aviation Authority ("Rosaviatsia") into the crash of CJSC Aeroflot Nord's Boeing 737-500 in the town of Perm, Russia, Rosaviatsia has ordered this subsidiary of the Group to discontinue a selected number of its international charter flights effective from 15 June 2009. In addition, the subsidiary has been ordered to ground all of its aircraft with deferred defects detected during the investigation. If these issues are not resolved by 1 September 2009 the subsidiary's operating licence will be revoked.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2. КОНСОЛИДИРОВАННАЯ ОТЧЕТНОСТЬ ОАО «АЭРОФЛОТ» ПО МСФО ЗА 9 МЕС. 2009 Г.

OPEN JOINT STOCK COMPANY
AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES

Consolidated Financial Statements
as at and for the three- and nine-month periods ended 30 September 2009

Table of contents

Statement of Management's Responsibilities for the Preparation and Approval of the Consolidated Financial Statements as at and for the three- and nine-month periods ended 30 September 2009 1

Independent Auditors' Report ..... 2 – 3

Consolidated Statement of Income 4

Consolidated Statement of Comprehensive Income 5

Consolidated Statement of Financial Position 6

Consolidated Statement of Cash Flows 7-8

Consolidated Statement of Changes in Equity 9

Notes to the Consolidated Financial Statements 10-50

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Statement of Management's Responsibilities for the Preparation and Approval of the Consolidated Financial Statements as at and for the three- and nine-month periods ended 30 September 2009

The following statement, which should be read in conjunction with the independent auditors' responsibilities stated in the independent auditors' report set out on pages 2 and 3, is made with a view to distinguishing the respective responsibilities of management and those of the independent auditors in relation to the consolidated financial statements of Open Joint Stock Company Aeroflot – Russian Airlines and its subsidiaries (the "Group").

Management is responsible for the preparation of consolidated financial statements that present fairly the consolidated financial position of the Group as at 30 September 2009, and the consolidated results of its operations for the three- and nine-month periods ended 30 September 2009, and the consolidated cash flows and changes in equity for the nine-month period ended 30 September 2009, in compliance with International Financial Reporting Standards ("IFRS").

In preparing the consolidated financial statements, management is responsible for:

- selecting suitable accounting principles and applying them consistently;
- making judgments and estimates that are reasonable and prudent;
- stating whether IFRS have been complied with, subject to any material departures being disclosed and explained in the consolidated financial statements; and
- preparing the consolidated financial statements on a going concern basis, unless it is inappropriate to presume that the Group will continue in business for the foreseeable future.

Management is also responsible for:

- designing, implementing and maintaining an effective system of internal controls, throughout the Group;
- maintaining proper accounting records that disclose, with reasonable accuracy at any time, the financial position of the Group, and which enable them to ensure that the consolidated financial statements of the Group comply with IFRS;
- maintaining statutory accounting records in compliance with local legislation and accounting standards in the respective jurisdictions in which the Group operates;
- taking such steps as are reasonably available to them to safeguard the assets of the Group; and
- preventing and detecting fraud and other irregularities.

The consolidated financial statements as at and for the three- and nine-month period ended 30 September 2009 were approved on 18 December 2009 by:

V. G. Saveliev
General Director

Sh. R. Kurmashov
Deputy General Director
Finance and Investment

ZAO KPMG
10 Presnenskaya Naberezhnaya
Moscow, Russia 123317

Telephone +7 (495) 937 4477
Fax +7 (495) 937 4400/99
Internet www.kpmg.ru

Independent Auditors' Report

To the Board of Directors of Open Joint Stock Company Aeroflot – Russian Airlines

Introduction

We have reviewed the accompanying consolidated interim statement of financial position of Open Joint Stock Company Aeroflot – Russian Airlines (the "Company") and its subsidiaries (the "Group") as at 30 September 2009 and the related consolidated interim statements of income for the three- and nine-month periods ended 30 September 2009 and the related consolidated interim statements of changes in equity and cash flows for the nine-month period ended 30 September 2009 and a summary of significant accounting policies and other explanatory notes to the consolidated interim financial statements. Management is responsible for the preparation and fair presentation of these consolidated interim financial statements in accordance with International Financial Reporting Standard IAS 34 *Interim Financial Reporting*. Our responsibility is to express a conclusion on these consolidated interim financial statements based on our review.

Scope of Review

We conducted our review in accordance with International Standard on Review Engagements 2410 *Review of Interim Financial Information Performed by the Independent Auditor of the Entity*. A review of consolidated interim financial statements consists of making inquiries, primarily of persons responsible for financial and accounting matters, and applying analytical and other review procedures. A review is substantially less in scope than an audit conducted in accordance with International Standards on Auditing and consequently does not enable us to obtain assurance that we would become aware of all significant matters that might be identified in an audit. Accordingly, we do not express an audit opinion.

Conclusion

Based on our review, nothing has come to our attention that causes us to believe that the consolidated interim financial statements do not present fairly, in all material respects, the consolidated interim financial position of the Group as at 30 September 2009, and consolidated interim financial performance for the three- and nine-month periods ended 30 September 2009 and its consolidated interim cash flows for the nine-month period then ended in accordance with International Financial Reporting Standard IAS 34 *Interim Financial Reporting*.

Emphasis of matter

Without qualifying our conclusion, we draw attention to the fact that during the year the Group changed its accounting policy for its customer loyalty programme referred to as Aeroflot Bonus. The reason for and the effects of the change are described in Note 24 to these consolidated interim financial statements. We have reviewed the adjustments described in Note 24 that were applied to restate the statements of financial position as at 1 January 2008 and 31 December 2008 and the statements of income for the three- and nine-month periods ended

ZAO KPMG, a company incorporated under the Laws of the Russian Federation and a member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International, a Swiss cooperative.

30 September 2008. Based on our review, nothing has come to our attention that causes us to believe that such adjustments are not appropriate and have not been properly applied.

Further without qualifying our conclusion, we draw attention to the fact that the corresponding figures for the three- and nine-month periods ended 30 September 2008 are not reviewed.

ZAO KPMG
18 December 2009

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Consolidated Statement of Income
for the three- and nine-month periods ended 30 September 2009
(All amounts in millions of US dollars)

	Notes	Three-month period ended 30 September 2009	Three-month period ended 30 September 2008 Unreviewed	Nine-month period ended 30 September 2009	Nine-month period ended 30 September 2008 Unreviewed
Traffic revenue	5	857.0	1,266.8	2,056.2	3,092.5
Other revenue	6	149.6	172.6	406.3	487.0
Revenue		**1,006.6**	**1,439.4**	**2,462.5**	**3,579.5**
Operating costs	7	(639.1)	(1,036.9)	(1,663.0)	(2,601.9)
Staff costs	8	(130.6)	(162.8)	(396.1)	(519.7)
Depreciation and amortisation	20, 21	(33.3)	(41.8)	(96.0)	(121.0)
Operating costs		**(803.0)**	**(1,241.5)**	**(2,155.1)**	**(3,242.6)**
Operating profit		**203.6**	**197.9**	**307.4**	**336.9**
Financial income	9	15.7	0.1	15.0	3.6
Financial expenses	9	(10.0)	(92.9)	(34.3)	(77.9)
Share of results of equity accounted investments	16	3.6	6.1	6.5	8.2
Other non-operating (expenses)/ income, net	10	(0.3)	0.3	(19.5)	7.3
Profit before income tax		**212.6**	**111.5**	**275.1**	**278.1**
Income tax	11	(56.3)	(46.3)	(104.7)	(136.9)
Profit for the period		**156.3**	**65.2**	**170.4**	**141.2**
Attributable to:					
Shareholders of the Company		156.3	79.3	171.0	154.3
Minority interest		-	(14.1)	(0.6)	(13.1)
		156.3	**65.2**	**170.4**	**141.2**
Earnings per share, basic and diluted (US cents)		**14.3**	**7.5**	**15.6**	**14.5**
Weighted average number of shares outstanding (millions)		**1,095.8**	**1,061.8**	**1,092.8**	**1,061.7**

V. G. Saveliev
General Director

Sh. R. Kumashev
Deputy General Director
Finance and Investment

The consolidated statement of income should be read in conjunction with the notes to, and forming part of, the consolidated financial statements set out on pages 10 to 50

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Consolidated Statement of Comprehensive Income
for the three- and nine-month periods ended 30 September 2009
(All amounts in millions of US dollars)

	Three-month period ended 30 September		Nine-month period ended 30 September	
	2009	2008 Unreviewed	2009	2008 Unreviewed
Profit for the period	156.3	65.2	170.4	141.2
Other comprehensive income:				
Loss on revaluation of available-for-sale investments	2.1	(0.1)	(1.9)	(4.0)
Exchange differences on translating to presentation currency	47.7	(86.1)	(6.9)	(34.9)
Income taxes relating to components of other comprehensive income	(0.4)	0.0	0.3	0.8
Other comprehensive income for the period	**49.4**	**(86.2)**	**(8.5)**	**(38.1)**
Total comprehensive income for the period	**205.7**	**(21.0)**	**161.9**	**103.1**
Total comprehensive income attributable to:				
Shareholders of the Company	203.8	(1.9)	163.8	117.5
Minority interest	1.9	(19.1)	(1.9)	(14.4)

The consolidated statement of comprehensive income should be read in conjunction with the notes to, and forming part of, the consolidated financial statements set out on pages 10 to 50

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Consolidated Statement of Financial Position
as at 30 September 2009
(All amounts in millions of US dollars)

	Notes	30 September 2009	31 December 2008	1 January 2008
ASSETS				
Current assets				
Cash and cash equivalents	12	126.5	146.8	90.6
Short-term investments	13	11.8	9.5	54.1
Accounts receivable and prepayments, net	14	989.6	916.1	1,048.7
Aircraft lease deposits		3.1	0.6	0.7
Expendable spare parts and inventories, net	15	69.2	78.7	104.2
		1,200.2	**1,151.7**	**1,298.3**
Non-current assets				
Equity accounted investments	16	27.0	21.1	20.5
Long-term investments	17	14.9	16.8	21.8
Aircraft lease deposits		1.7	1.6	1.7
Deferred tax assets	11	43.8	34.9	8.2
Other non-current assets	18	406.6	240.4	216.6
Prepayment for aircraft	19	89.0	95.5	114.5
Property, plant and equipment	20	2,026.0	1,774.3	1,708.9
Intangible assets	21	13.8	14.1	7.8
		2,622.8	**2,198.7**	**2,100.0**
TOTAL ASSETS		**3,823.0**	**3,350.4**	**3,398.3**
LIABILITIES AND EQUITY				
Current liabilities				
Accounts payable and accrued liabilities	22	725.8	662.2	624.8
Unearned transportation revenue	23	171.0	172.9	180.3
Deferred revenue on frequent flyer programme, current	24	20.7	16.6	17.4
Provisions	25	19.0	22.8	4.0
Short-term borrowings	26	214.5	145.4	131.4
Finance lease liabilities	27	68.3	78.0	67.4
		1,219.3	**1,097.9**	**1,025.3**
Non-current liabilities				
Long-term borrowings	28	695.1	591.1	379.6
Finance lease liabilities	27	411.3	460.2	531.1
Provisions	25	1.6	2.4	60.9
Deferred tax liabilities	11	59.0	44.9	33.4
Deferred revenue on frequent flyer programme programme, non-current	24	72.2	66.2	69.8
Other non-current liabilities	29	257.6	150.4	175.5
		1,496.8	**1,315.2**	**1,250.3**
Equity				
Share capital	30	51.6	51.6	51.6
Treasury stock	30	(24.7)	(41.0)	(43.8)
Accumulated gain on disposal of treasury shares		32.2	31.9	14.1
Investment revaluation reserve		6.7	8.3	12.7
Cumulative translation reserve		(128.7)	(123.1)	63.0
Retained earnings	31	1,119.5	956.6	952.2
Equity attributable to shareholders of the Company		**1,056.6**	**884.3**	**1,049.8**
Minority interest		50.3	53.0	72.9
		1,106.9	**937.3**	**1,122.7**
TOTAL LIABILITIES AND EQUITY		**3,823.0**	**3,350.4**	**3,398.3**

The consolidated statement of financial position should be read in conjunction with the notes to, and forming part of, the consolidated financial statements set out on pages 10 to 50

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Consolidated Statement of Cash Flows
for the nine-month period ended 30 September 2009
(All amounts in millions of US dollars)

	Notes	Nine-month period ended 30 September 2009	Nine-month period ended 30 September 2008 Unreviewed
Cash flows from operating activities:			
Profit before income tax		275.1	278.1
Adjustments to reconcile profit before taxation to net cash provided by operating activities:			
Depreciation and amortisation	20, 21	96.0	121.0
Increase in impairment allowance for bad and doubtful debts	14	0.9	1.8
Increase/(decrease) in impairment allowance for obsolete inventory		0.5	(0.1)
Increase/(decrease) in impairment of property, plant and equipment	20	2.5	(0.8)
Loss/(gain) on disposal of property, plant and equipment		1.4	(0.2)
Decrease in other provisions and other assets impairments		(6.1)	-
Share of results in equity accounted investments	16	(6.5)	(8.2)
Loss/(Gain) on disposal of investments, net	9	0.9	(0.3)
Interest expense	9	33.4	38.7
Unrealised foreign exchange (gain)/loss		(16.0)	29.9
VAT write off	10	5.5	-
Other non-cash income		(0.6)	(1.1)
Operating profit before working capital changes		**387.0**	**458.8**
Increase in accounts receivable and prepayments		(180.9)	(75.9)
Decrease/(increase) in expendable spare parts and inventories		6.7	(2.6)
Increase in accounts payable and accrued liabilities		40.1	27.5
		252.9	**407.8**
Income tax paid		(6.8)	(85.1)
Income tax received		4.7	-
Net cash flows from operating activities		**250.8**	**322.7**
Cash flows from investing activities:			
Proceeds from sale of property, plant and equipment		4.1	6.5
Dividends received		2.3	1.5
Decrease in aircraft lease deposits		0.2	0.5
Purchases of investments, net		(2.1)	5.6
Lease prepayments		-	(0.4)
Purchases of property, plant and equipment and intangible assets		(325.7)	(336.5)
Net cash flows to investing activities		**(321.2)**	**(322.8)**

The consolidated statement of cash flows should be read in conjunction with the notes to, and forming part of, the consolidated financial statements set out on pages 10 to 50

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Consolidated Statement of Cash Flows
for the nine-month period ended 30 September 2009
(All amounts in millions of US dollars)

	Note	Nine-month period ended 30 September 2009	Nine-month period ended 30 September 2008 Unreviewed
Cash flows from financing activities:			
Proceeds from borrowings		426.2	744.7
Sale of treasury stock		14.0	-
Repayment of borrowing		(243.0)	(496.8)
Repayment of the principal element of finance lease liabilities		(58.9)	(56.1)
Interest paid		(82.2)	(73.1)
Dividends paid		(4.3)	(60.0)
Net cash flows from financing activities		**51.8**	**58.7**
Effect of exchange rate fluctuations		(1.7)	(3.7)
Net (decrease)/increase in cash and cash equivalents		**(20.3)**	**54.9**
Cash and cash equivalents at the beginning of the period		146.8	90.6
Cash and cash equivalents at the end of the period	**12**	**126.5**	**145.5**
Supplemental cash flow information:			
Interest received		1.9	3.4
Non-cash investing and financing activities:			
Property, plant and equipment acquired under finance leases		0.9	19.9

The consolidated statement of cash flows should be read in conjunction with the notes to, and forming part of, the consolidated financial statements set out on pages 10 to 50

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Consolidated Statement of Changes in Equity
for the nine-month period ended 30 September 2009
(All amounts in millions of US dollars)

	Share capital	Treasury stock	Investment revaluation reserve	Cumulative translation reserve	Retained earnings	Attributable to shareholders of the Company	Minority interest	Total
As at 31 December 2007	**51.6**	**(29.7)**	**12.7**	**63.0**	**1,014.6**	**1,112.2**	**72.9**	**1,185.1**
Restatement (Note 24)	-	-	-	-	(62.4)	(62.4)	-	(62.4)
As at 1 January 2008	**51.6**	**(29.7)**	**12.7**	**63.0**	**952.2**	**1,049.8**	**72.9**	**1,122.7**
Profit for the period	-	-	-	-	152.0	152.0	(13.1)	138.9
Foreign currency translation for the period	-	-	-	(33.6)	-	(33.6)	(1.3)	(34.9)
Loss on investments available-for-sale	-	-	(3.2)	-	-	(3.2)	-	(3.2)
Total comprehensive income						**115.2**	**(14.4)**	**100.8**
Gain on disposal of treasury stock	-	7.5	-	-	-	7.5	-	7.5
Sale of treasury stock	-	0.9	-	-	-	0.9	-	0.9
Purchase of treasury stock	-	(8.8)	-	-	-	(8.8)	-	(8.8)
Dividends	-	-	-	-	(59.5)	(59.5)	(0.7)	(60.2)
As at 30 September 2008	**51.6**	**(30.1)**	**9.5**	**29.4**	**1,044.7**	**1,105.1**	**57.8**	**1,162.9**
Restatement (Note 24)	-	-	-	-	2.3	2.3	-	2.3
As at 30 September 2008	**51.6**	**(30.1)**	**9.5**	**29.4**	**1,047.0**	**1,107.4**	**57.8**	**1,165.2**
As at 31 December 2008	**51.6**	**(9.1)**	**8.3**	**(117.2)**	**1,011.4**	**945.0**	**53.0**	**998.0**
Restatement (Note 24)	-	-	-	(5.9)	(54.8)	(60.7)	-	(60.7)
As at 1 January 2009	**51.6**	**(9.1)**	**8.3**	**(123.1)**	**956.6**	**884.3**	**53.0**	**937.3**
Profit for the period	-	-	-	-	171.0	171.0	(0.6)	170.4
Foreign currency translation for the period	-	-	-	(5.6)	-	(5.6)	(1.3)	(6.9)
Loss on investments available-for-sale	-	-	(1.6)	-	-	(1.6)	-	(1.6)
Total comprehensive income						**163.8**	**(1.9)**	**161.9**
Gain on disposal of treasury stock	-	0.3	-	-	-	0.3	-	0.3
Sale of treasury stock	-	16.3	-	-	-	16.3	-	16.3
Purchase of treasury stock	-	-	-	-	-	-	-	-
Dividends	-	-	-	-	(8.1)	(8.1)	(0.8)	(8.9)
As at 30 September 2009	**51.6**	**7.5**	**6.7**	**(128.7)**	**1,119.5**	**1,056.6**	**50.3**	**1,106.9**

The consolidated statement of changes in equity should be read in conjunction with the notes to, and forming part of, the consolidated financial statements set out on pages 10 to 50

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Notes to the Consolidated Financial Statements
as at and for the three- and nine-month periods ended 30 September 2009
(All amounts in millions of US dollars)

1. NATURE OF THE BUSINESS

OJSC Aeroflot – Russian Airlines (the "Company" or "Aeroflot") was formed as a joint stock company following a government decree in 1992. The 1992 decree conferred all the rights and obligations of Aeroflot - Soviet Airlines and its structural units, excluding its operations in Russia and Sheremetyevo Airport, upon the Company, including inter-governmental bilateral agreements and agreements signed with foreign airlines and enterprises in the field of civil aviation.

The principal activities of the Company are the provision of passenger and cargo air transportation services, both domestically and internationally, and other aviation services from its base at Moscow Sheremetyevo Airport. The Company and its subsidiaries (the "Group") also conduct activities comprising airline catering, hotel operations, and the construction of the Sheremetyevo-3 terminal. Associated entities mainly comprise cargo-handling services, fuelling services and duty-free retail businesses.

As at 30 September 2009 and 2008 the Government of the Russian Federation owned 51% of the Company. The Company's headquarters are located in Moscow at 10 Arbat Street.

The principal subsidiary companies are:

Company name	Place of incorporation and operation	Activity	30 September 2009	31 December 2008
CJSC Sherotel	Moscow region	Hotel	100.00%	100.00%
CJSC Aeroflot Plus	Moscow	Airline	100.00%	100.00%
OJSC Insurance company Moscow	Moscow	Captive insurance services	100.00%	100.00%
OJSC Donavia	Rostov-on-Don	Airline	100.00%	100.00%
CJSC Aeroflot-Cargo	Moscow	Cargo transportation services	100.00%	100.00%
OJSC Terminal	Moscow region	Construction of Sheremetyevo-3 terminal	52.82%	52.82%
CJSC Aeromar	Moscow region	Catering	51.00%	51.00%
CJSC Nordavia	Arkhangelsk	Airline	51.00%	51.00%

The significant entities in which the Group holds more than 20% but less than 50% of the equity are:

Company name	Place of incorporation and operation	Activity	30 September 2009	31 December 2008
LLC Airport Moscow	Moscow region	Cargo handling	50.0%	50.0%
CJSC AeroMASH – AB	Moscow region	Aviation security	45.0%	45.0%
CJSC Aerofirst	Moscow region	Trading	33.3%	33.3%
CJSC TZK Sheremetyevo	Moscow region	Fuel trading company	31.0%	31.0%

All the companies listed above are incorporated in the Russian Federation.

The table below provides information on the Group's aircraft fleet as at 30 September 2009:

Type of aircraft	Ownership	Aeroflot - Russian Airlines (number)	Donavia (number)	Nordavia (number)	Aeroflot-Cargo (number)	Aeroflot-Plus (number)	Group total (number)
Ilyushin Il-96-300	Owned	6	-	-	-	-	6
Ilyushin Il-86	Owned	2	-	-	-	-	2
Tupolev Tu-154	Owned	24	4	-	-	-	28
Tupolev Tu-134	Owned	1	-	9	-	1	11
Antonov An-24	Owned	-	-	2	-	-	2
Antonov An-26	Owned	-	-	1	-	-	1
Total owned		**33**	**4**	**12**	**-**	**1**	**50**
Airbus A-319	Finance lease	4	-	-	-	-	4
Airbus A-320	Finance lease	1	-	-	-	-	1
Airbus A-321	Finance lease	10	-	-	-	-	10
Boeing 737-500	Finance lease	-	5	2	-	-	7
Total finance lease		**15**	**5**	**2**	**-**	**-**	**22**
Tupolev Tu-134	Operating lease	-	-	-	-	1	1
Antonov An-24	Operating lease	-	-	3	-	-	3
Antonov An-26	Operating lease	-	-	1	-	-	1
Yakovlev-42	Operating lease	-	-	-	-	1	1
Ilyushin Il-86	Operating lease	-	2	-	-	-	2
Airbus A-319	Operating lease	11	-	-	-	-	11
Airbus A-320	Operating lease	30	-	-	-	-	30
Airbus A-330	Operating lease	5	-	-	-	-	5
Boeing B-737-500	Operating lease	-	2	12	-	-	14
Boeing B-737-400	Operating lease	-	3	-	-	-	3
Boeing B-767-300ER	Operating lease	11	-	-	-	-	11
McDonnell Douglas MD-11	Operating lease	-	-	-	3	-	3
Total operating lease		**57**	**7**	**16**	**3**	**2**	**85**
Total fleet		**105**	**16**	**30**	**3**	**3**	**157**

2. BASIS OF PREPARATION AND SUMMARY OF SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

Basis of presentation – The consolidated financial statements of the Group are prepared in accordance with International Financial Reporting Standards ("IFRS"). The consolidated financial statements are presented in millions of US dollars ("USD"), except where specifically noted otherwise.

All significant subsidiaries directly or indirectly controlled by the Group are included in the consolidated financial statements. A listing of the Group's principal subsidiary companies is set out in Note 1.

The Group maintains its accounting records in Russian roubles ("RUR") and in accordance with Russian accounting legislation and regulations. The accompanying consolidated financial statements are based on the underlying accounting records, appropriately adjusted and reclassified for fair presentation in accordance with IFRS.

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Notes to the Consolidated Financial Statements
as at and for the three and nine-month periods ended 30 September 2009
(All amounts in millions of US dollars)

Functional and presentation currency – Since 1 January 2007 the functional currency of the Group is the Russian rouble. The presentation currency of the Group is the US dollar for convenience of foreign users, including the major lessors.

The assets and liabilities, both monetary and non-monetary, have been translated at the closing rate at the date of each balance sheet presented in accordance with International Accounting Standard ("IAS") 21 *The Effect of Changes in Foreign Exchange Rates*. Income and expense items for all periods presented have been translated at the exchange rates existing at the dates of the transactions or a rate that approximates the actual exchange rates. All exchange differences resulting from translation have been classified as equity and transferred to the Group's translation reserve.

Any conversion of Russian rouble amounts to US dollars should not be considered as a representation that Russian rouble amounts have been, could be or will be in the future, converted into US dollars at the exchange rate shown or at any other exchange rate.

The assets and liabilities, both monetary and non-monetary, of the subsidiaries of the Company with functional currencies other than the Russian rouble have been translated at the closing rate at the date of each balance sheet presented; income and expense items for all periods presented have been translated at the exchange rates existing at the dates of the transactions or a rate that approximates the actual exchange rates. All exchange differences resulting from translation have been classified as equity and transferred to the Group's translation reserve.

The following table details the exchange rates used to translate Russian roubles to US dollars:

	Exchange rate
As at 30 September 2009	30.09
Average: nine months to 30 September 2009	32.48
As at 31 December 2008	29.38
Average: twelve months to 31 December 2008	24.86
Average: six months to 30 September 2008	23.94
As at 31 December 2007	24.55

The consolidated financial statements have been prepared on the historical cost basis except for the revaluation of certain non-current assets and financial instruments. The principal accounting policies adopted in the preparation of these consolidated financial statements are set out below. There have been no changes to accounting policies except for ones associated with IFRIC 13 *Customer Loyalty Programme* and IFRS 8 *Operating Segments* which have been described in the frequent flyer programme and operating segments sections of this note.

Consolidation – The consolidated financial statements incorporate the financial statements of the Company and entities controlled by the Company (its subsidiaries). Subsidiaries comprise entities in which the Company, directly or indirectly, has an interest of more than one half of the voting rights or otherwise has power to exercise control over their operations. Control is achieved where the Company has the power to govern the financial and operating policies of an investee entity so as to obtain benefits from its activities.

Subsidiaries are consolidated from the date on which effective control is obtained by the Group and are no longer consolidated from the date of disposal or loss of control.

All intra-group transactions, balances and unrealised surpluses and deficits on transactions between Group companies are eliminated on consolidation. Minority interests in the net assets of consolidated subsidiaries are identified separately from the Group's equity therein. The interest of minority shareholders is stated at the minority's proportion of the fair values of the assets and liabilities acquired adjusted by subsequent changes in the carrying value of net assets of those entities. Losses applicable to the minority in excess of the minority's interest in the subsidiary's equity are allocated

against the interests of the Group except to the extent that the minority has a binding obligation and is able to make an additional investment to cover the losses.

Business combinations – The acquisition of subsidiaries is accounted for using the purchase allocation method. The cost of the acquisition is measured at the aggregate of the fair values, at the date of exchange, of assets given, liabilities incurred or assumed, and equity instruments issued by the Group in exchange for control of the acquire, plus any costs directly attributable to the business combination. The acquirer's identifiable assets, liabilities and contingent liabilities that meet the conditions for recognition under IFRS 3 *Business Combinations* are recognised at their fair values at the acquisition date, except for non-current assets (or disposal groups) that are classified as held for sale in accordance with IFRS 5 *Non-Current Assets Held for Sale and Discontinued Operations*, which are recognised and measured at fair value less costs to sell.

The results of subsidiaries acquired or disposed of during the year are included in the consolidated statement of income from the effective date of acquisition or up to the effective date of disposal, as appropriate. Where necessary, adjustments are made to the financial statements of subsidiaries to bring their accounting policies into line with those used by other members of the Group.

Purchases of minority interests – The difference between the cost of acquisition and the carrying value of minority interests is recognised as an adjustment to equity.

Investments in associates – Associates in which the Group has significant influence but not a controlling interest are accounted for using the equity method of accounting. Significant influence is usually demonstrated by the Group's owning, directly or indirectly, between 20% and 50% of the voting share capital or by exerting significant influence through other means.

Under the equity method, investments in associates are carried in the consolidated balance sheet at cost as adjusted for post-acquisition changes in the Group's share of the net assets of the associate, less any impairment in the value of individual investments. The Group's share of the net income or losses of associates is included in the consolidated statement of income. An assessment of investments in associates is performed when there is an indication that the asset has been impaired or that the impairment losses recognised in prior years no longer exist. Losses of an associate in excess of the Group's interest in that associate (which includes any long-term interests that, in substance, form part of the Group's net investment in the associate) are not recognised.

Where a group entity transacts with an associate of the Group, profits and losses are eliminated to the extent of the Group's interest in the relevant associate. A listing of the Group's principal associated entities is included in Note 1.

Foreign currency translation – Transactions in currencies other than the functional currency are initially recorded at the rates of exchange prevailing on the dates of the transactions. Monetary assets and liabilities denominated in such currencies at the balance sheet date are translated into the functional currency at the year end exchange rate. Exchange differences arising from such translation are included in the consolidated statement of income.

Non-current assets and disposal groups held for sale – Non-current assets and disposal groups are classified as held for sale if their carrying amount will be recovered through a sale transaction rather than through continuing use. This condition is regarded as being met only when the sale is highly probable and the asset (or disposal group) is available for immediate sale in its present condition. Management must be committed to the sale, which should be expected to qualify for recognition as a completed sale within one year from the date of classification.

Any liabilities related to non-current assets to be sold are also presented separately as liabilities in the balance sheet. Non-current assets (and disposal groups) classified as held for sale are measured at the lower of the assets' previous carrying amount and fair value less costs to sell.

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Notes to the Consolidated Financial Statements
as at and for the three- and nine-month periods ended 30 September 2009
(All amounts in millions of US dollars)

Revenue recognition – Revenue is measured at the fair value of the consideration received or receivable and represents amounts receivable for goods and services provided in the normal course of business, net of sales related taxes.

Passenger revenue: Ticket sales are reported as traffic revenue when the transportation service has been provided. The value of tickets sold and still valid but not used by the balance sheet date is reported as unearned transportation revenue. This item is reduced either when the Group completes the transportation service or when the passenger requests a refund. Sales representing the value of tickets that have been issued, but which will never be used, are recognised as traffic revenue at the date the tickets are issued based on an analysis of historical patterns of actual sales data. Commissions, which are payable to the sales agents are recognised as sales and marketing expenses at the same time as revenue from the air transportation to which they relate.

Passenger revenue includes revenue from code-share agreements with certain other airlines. Under these agreements, the Group sells seats on these airlines' flights and those other airlines sell seats on the Group's flights. Revenue from the sale of code-share seats on other airlines are recorded net in Group's passenger revenue in the consolidated statement of income. The revenue from other airlines' sales of code-share seats on the Group's flights is recorded in passenger revenue in the Group's consolidated statement of income.

Cargo revenue: The Group's cargo transport services are recognised as revenue when the air transportation is provided. Cargo sales for which the transportation service has not yet been provided are shown as unearned transportation revenue.

Catering revenue: Revenue is recognised when meal packages are delivered to the aircraft, as this is the date when the risks and rewards of ownership are transferred to customers.

Other revenue: Revenue from bilateral airline agreements is recognised when earned with reference to the terms of each agreement. Hotel accommodation revenue is recognised when the services are provided. Sales of goods and other services are recognised as revenue when the goods are delivered or the service is rendered.

Borrowing costs – All borrowing costs that are directly attributable to the acquisition, construction and production of a qualifying asset form part of the cost of that asset. All other borrowings costs are recognised as an expense in the consolidated statement of income.

Operating segments – As of 1 January 2009 the Group determines and present operating segments based on the information that internally is provided to the General Director, who is the Group's chief operating decision maker. This change in accounting policy is due to the adoption of IFRS 8 *Operating Segments*. Previously operating segments were determined and presented in accordance with IAS 14 *Segment Reporting*. The changed presentation in respect of segment operating disclosures is presented as follows.

An operating segment is a component of the Group that engages in business activities from which it may earn revenues and incur expenses, including revenues and expenses that relate to transactions with any of the Group's other components. An operating segment's operating results are reviewed regularly by the General Director to make decisions about resources to be allocated to the segment and assess its performance, and for which discrete financial information is available.

Segment results that are reported to the General Director include items directly attributable to a segment as well as those that can be allocated on a reasonable basis.

Property, plant and equipment – Property, plant and equipment is stated at cost, or appraised value, as described below. Depreciation is calculated in order to amortise the cost or appraised value (less estimated salvage value where applicable) over the remaining useful lives of the assets.

(a) Fleet

(i) *Owned aircraft and engines* – Aircraft and engines owned by the Group as at 31 December 1995 were stated at depreciated replacement cost based upon external valuations denominated in US dollars. Airclaims, an international firm of aircraft appraisers, conducted the valuation. The Group has chosen not to revalue these assets subsequent to 1995. Subsequent purchases are recorded at cost.

(ii) *Finance leased aircraft and engines* – Where assets are financed through finance leases, under which substantially all the risks and rewards of ownership are transferred to the Group, the assets are treated as if they had been purchased outright. The Group recognises finance leases as assets and liabilities in the balance sheet at amounts equal to the fair value of the leased property at the inception of the lease or, if lower, at the present value of the minimum lease payments. The corresponding obligation, reduced by the capital portion of lease payments made, is included in payables. Custom duties, legal fees and other initial direct costs are added to the amount recognised as an asset. The interest element of lease payments made is included in interest expense in the consolidated statement of income.

(iii) *Capitalised maintenance costs* – The valuation of aircraft and engines as at 31 December 1995 reflected their maintenance condition, as measured on the basis of previous expenditure on major overhauls and estimated usage since the previous major overhaul. Subsequent expenditure incurred on modernisation and improvements projects that are significant in size (mainly aircraft modifications involving installation of replacement parts) are separately capitalised in the balance sheet. The carrying amount of those parts that are replaced is derecognised from the balance sheet and included in gain or loss on disposals of property, plan and equipment in the Group's consolidated statement of income. Capitalised costs of aircraft checks and major modernisation and improvements projects are depreciated on a straight-line basis to the projected date of the next check or based on estimates of their useful lives. Ordinary repair and maintenance costs are expensed as incurred.

(iv) *Depreciation* – The Group depreciates fleet assets owned or held under finance leases on a straight-line basis to the end of their estimated useful life. The airframe, engines and interior of an aircraft are depreciated separately over their respective estimated useful lives. The salvage value for airframes of the foreign fleet is estimated at 5% of historical cost, while the salvage value for Russian aircraft is zero. Engines are depreciated on a straight-line basis to the end of the useful life of the related type of aircraft.

Useful lives of the Group's fleet assets are as follows:

Airframes of foreign aircraft	20 years
Airframes of Russian aircraft	25-32 years
Engines of foreign aircraft	8 years
Engines of Russian aircraft	8-10 years
Interiors	5 years

(v) *Capitalised leasehold improvements* – capitalised costs that relate to the rented fleet are depreciated over the shorter of their useful life and the lease term.

(b) Land and buildings, plant and equipment

Property, plant and equipment is stated at the historical US dollar cost recalculated at the exchange rate on 1 January 2007, the date of the change of the functional currency of the Company from the US dollar to the Russian rouble. Provision is made for the depreciation of property, plant and equipment based upon expected useful lives or, in the case of leasehold properties, over the duration of the leases using a straight-line basis. These useful lives range from 3 to 50 years. Land is not depreciated.

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Notes to the Consolidated Financial Statements
as at and for the three- and nine-month periods ended 30 September 2009
(All amounts in millions of US dollars)

(c) Capital expenditure

Capital expenditures comprise costs directly related to the construction of property, plant and equipment including an appropriate allocation of directly attributable variable overheads that are incurred in construction as well as costs of purchase of other assets that require installation or preparation for their use. Depreciation of these assets, on the same basis as for other property assets, commences when the assets are put into operation. Capital expenditures are reviewed regularly to determine whether their carrying value is fairly stated and whether appropriate provision for impairment is made.

(d) Gain or loss on disposal

The gain or loss arising on the disposal or retirement of an asset is determined as the difference between the sales proceeds and the carrying amount of the asset and is recognised in the consolidated statement of income.

Impairment of non-current assets – At each balance sheet date the Group reviews the carrying amounts of its non-current assets to determine whether there is any indication of impairment of those assets. If any such indication exists, the recoverable amount of the asset is estimated in order to determine the extent of the impairment loss (if any). Where it is not possible to estimate the recoverable amount of an individual asset, the Group estimates the recoverable amount of the cash-generating unit to which the asset belongs.

Recoverable amount is the higher of fair value less costs to sell and value in use. In assessing value in use, the estimated future cash flows are discounted to their present value using a pre-tax discount rate that reflects current market assessments of the time value of money and the risks specific to the asset.

If the recoverable amount of an asset (or cash-generating unit) is estimated to be less than its carrying amount, the carrying amount of the asset (cash-generating unit) is reduced to its recoverable amount. An impairment loss is recognised immediately in the consolidated statement of income.

Where an impairment loss subsequently reverses, the carrying amount of the asset (cash-generating unit) is increased to the revised estimate of its recoverable amount, but so that the increased carrying amount does not exceed the carrying amount that would have been determined had no impairment loss been recognised for the asset (cash-generating unit) in prior years.

Lease deposits – Lease deposits represent amounts paid to the lessors of foreign aircraft, which are held as security deposits by lessors in accordance with the provisions of finance and operating lease agreements. These deposits are returned to the Group at the end of the lease period. Lease deposits relating to operating lease agreements are presented as assets in the balance sheet. A portion of these deposits is interest-free. Interest-free deposits are recorded at amortised cost using an average market yield of 6.09%. Lease deposits that are part of finance lease arrangements are presented net as part of the finance lease liability.

Operating leases – Payments under operating leases are charged to the consolidated statement of income in equal annual instalments over the period of the lease. Related direct expenses including custom duties for leased aircraft are amortised using a straight-line method over the term of lease agreement.

Financial instruments – Financial assets and financial liabilities carried in the balance sheet include cash and cash equivalents, marketable securities, investments, derivative financial instruments, trade and other accounts receivable, trade and other accounts payable, borrowings and notes payable. The accounting policies on recognition and measurement of these items are disclosed below.

Financial instruments are classified as liabilities or equity in accordance with the substance of the contractual arrangement. Interest, dividends, and gains and losses relating to a financial instrument classified as a liability are reported as expense or income. Distributions to holders of financial instruments classified as equity are charged directly to equity. Financial instruments are offset when the Group has a legally enforceable right to offset and intends to settle either on a net basis or to realise the asset

and settle the liability simultaneously. The result from the realisation of the financial instruments is determined on the FIFO basis.

(a) Credit risks

The sale of passenger and freight transportation is largely processed through agencies that are normally linked to country specific clearing systems for the settlement of passenger and freight sales. Clearing centres check individual agents operating outside of the Russian Federation. Individual agents operating within the Russian Federation are checked in-house.

Receivables and liabilities between major airlines, unless otherwise stipulated in the respective agreements, are settled on a bilateral basis or by settlement through an International Air Transport Association ("IATA") clearing house.

(b) Fair value

The fair value of financial instruments is determined by reference to various market information and other valuation methods as considered appropriate. At the balance sheet date the fair values of the financial instruments held by the Group did not materially differ from their recorded book values.

(c) Foreign exchange risk

During the nine months of 2009 the Group did not manage foreign exchange risk through the use of hedging instruments but rather aimed to broadly match its assets and liabilities in the different currencies to limit exposure. The Group monitors changes in foreign exchange rates to minimise the level of foreign currency exposure and to identify any need for hedging activities.

(d) Interest rate risk

The Group's main exposure to interest rate risk is from its finance lease liabilities and short-term borrowings. During the nine months of 2009 the Group did not use financial hedging instruments to hedge its exposure to the changes in interest rates, as they are not generally available on the Russian market. The Group constantly monitors changes in interest rates to minimise the level of its exposure and to identify any need for hedging activities.

(e) Non-financial risks – fuel hedging activities

The results of Group's operations can be significantly impacted by changes in the price of aircraft fuel. The Group periodically purchases derivatives such as aircraft fuel options in order to hedge its exposure from future price fluctuations in aircraft fuel. During the nine months of 2009 the Group did not engage in any fuel hedging activities. The Group does not use derivative instruments for speculative purposes.

Cash and cash equivalents – Cash and cash equivalents consist of cash on hand, balances with banks and short-term interest-bearing accounts which are used in the day to day financing of the Group's airline activities.

Investments – The Group's financial assets have been classified according to IAS 39 *Financial Instruments: Recognition and Measurement* into the following categories: trading securities, held-to-maturity investments, loans and other receivables, and available-for-sale investments. Investments with fixed or determinable payments and fixed maturity, which the Group has the positive intent and ability to hold to maturity, other than loans and receivables, are classified as held-to-maturity investments. Derivative financial instruments and investments acquired principally for the purpose of generating a profit from short-term fluctuations in price are classified as trading securities. All other investments, other than loans and receivables, are classified as available-for-sale.

Investments are recognised and derecognised on a trade date basis where the purchase or sale of an investment is under a contract whose terms require delivery of the investment within the timeframe established by the market concerned, and are initially measured at fair value, plus directly

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Notes to the Consolidated Financial Statements
as at and for the three- and nine-month periods ended 30 September 2009
(All amounts in millions of US dollars)

attributable transaction costs.

Held-to-maturity investments are financial assets excluding derivative contracts which mature on a specified date and which a company has the firm intent and ability to hold to maturity. They are valued at allocated acquisition cost and they are included in long-term assets.

Investments other than held-to-maturity debt securities are classified as either investments held for trading or as available-for-sale, and are measured at subsequent reporting dates at fair value. Investments in equity instruments of other companies that do not have a quoted market price are stated at cost less impairment loss, as it is not practicable to determine the fair value of such investments. For derivatives and other financial instruments classified as held for trading, gains and losses arising from changes in fair value are included in the consolidated statement of income for the period. For available-for-sale investments, gains and losses arising from changes in fair value are recognised directly in equity, until the security is disposed of or is determined to be impaired, at which time the cumulative gain or loss previously recognised in equity is included in the consolidated statement of income for the period. Impairment losses recognised in the consolidated statement of income for equity investments classified as available-for-sale are not subsequently reversed through the consolidated statement of income. Impairment losses recognised in the consolidated statement of income for debt instruments classified as available-for-sale are subsequently reversed if an increase in the fair value of the instrument can be objectively related to an event occurring after the recognition of the impairment loss.

As at 30 September 2009 the Group held corporate and Government financial instruments primarily comprising shares and bonds. These are disclosed as held-for-trading investments in Note 13. Gains and losses arising from changes in fair value of held-for-trading investments are recognised in the consolidated statement of income.

Derivative instruments are accounted for as held for trading with related gains or losses from re-measurement to fair value included in the current period consolidated statement of income as other non-operating gains or losses.

The Group assesses on each closing date whether there is any objective evidence that the value of a financial asset item or group of items has been impaired. If there is objective evidence that an impairment loss has arisen for loans and other receivables entered at allocated acquisition cost in the balance sheet or for held-to-maturity investments, the size of the loss is determined as the difference between the book value of the asset item and the present value of expected future cash flows of the said financial asset item discounted at the original effective interest rate. The loss is recognised in the consolidated statement of income.

Loans and receivables – Loans and receivables are non-derivative financial assets with fixed or determinable payments that are not quoted in an active market. Loans and receivables are individually recognised at fair value, and are subsequently measured at amortised cost using the effective interest rate method. Because the expected term of an account receivable is short, the value is typically stated at the nominal amount without discounting, which corresponds with the fair value. Uncertain accounts receivable balances are assessed individually and any impairment losses are included in non-operating expenses.

Accounts payable – Trade payables are initially measured at fair value and are subsequently measured at amortised cost and because the expected term of accounts payable is short the value is stated at the nominal amount without discounting, which corresponds with the fair value.

Short-term borrowings – Short-term borrowings comprise:

- Interest bearing borrowings with a term shorter than one year;
- Current portion of interest-bearing long-term borrowings.

These liabilities are measured at amortised cost and reported based on the settlement date.

Long-term borrowings – Long-term borrowings (i.e. liabilities with a term longer than one year) consist of interest-bearing loans, which are initially measured at fair value, and are subsequently measured at amortised cost using the effective interest rate method as at the settlement date.

Expendable spare parts and inventories – Inventories, including aircraft expendable spare parts, are valued at cost or net realisable value, whichever is lower. The costs are determined on the first-in, first-out ("FIFO") basis. Inventories are reported net of provisions for slow-moving or obsolete items.

Value added taxes – Value added tax ("VAT") related to sales is payable to the tax authorities on an accruals basis. For sales of passenger tickets this is when the tickets are registered for a flight by the customers. Domestic flights are subject to VAT at 18% and international flights are subject to VAT at 0%. Input VAT invoiced by domestic suppliers as well as VAT paid in respect of imported aircraft and spare parts may be recovered, subject to certain restrictions, against output VAT. The recovery of input VAT relating sales at 0% is typically delayed by up to six months and sometimes longer due to compulsory tax audit requirements and other administrative matters. Input VAT claimed for recovery as at the balance sheet date is presented net of the output VAT liability. Recoverable input VAT that is not claimed for recovery in the current period is recorded in the balance sheet as VAT receivable. VAT receivables that are not expected to be recovered within the twelve months from the balance sheet date are classified as long-term assets. VAT balances are not discounted. Where provision has been made for uncollectible receivables, the bad debt expense is recorded at the gross amount of the account receivable, including VAT. The provision for non-recoverable VAT is charged to the consolidated statement of income as a non-operating expense.

Frequent flyer programme – Since 1999 the Group operates a frequent flyer programme referred to as Aeroflot Bonus. The programme allows its members to earn air miles as they fly on Group or Sky Team alliance airlines. Subject to the programme's terms and condition, the air miles earned entitle members to a number of benefits such as free flights and flight class upgrades.

On 1 January 2009 the Group adopted the new IFRIC 13 *Loyalty Programmes* which requires that points earned but unused under loyalty programmes are accounted for at fair value using the deferred revenue method. Under the deferred revenue method the Group deducts the fair value of air miles from transportation revenue and records it as deferred revenue on frequent flyer programme of the consolidated statement of financial position (Note 24). Prior to the adoption, the programme was accounted for under the incremental cost method by recording an estimated liability for the incremental cost associated with providing free transportation pertaining to the programme. The adoption of IFRIC 13 *Loyalty Programmes* had an impact on the Group's net assets and its financial performance. The effect of the adoption is disclosed in Note 24.

Provisions – Provisions are recognised when the Group has a present obligation (legal or constructive) as a result of a past event, and it is probable (i.e. more likely than not) that an outflow of resources embodying economic benefits will be required to settle the obligation, and a reliable estimate can be made of the amount of the obligation. Provisions are reviewed at each balance sheet date and adjusted to reflect the current best estimate. Where the expected timing of cash flows can be estimated and the effect of the time value of money is significant, the amount of a provision is stated at the present value of the expenditures required to settle the obligation.

Income tax – The nominal income tax rate for industrial enterprises in Russia in 2008 was 24%. With effect from 1 January 2009, the income tax rate for Russian companies has been reduced to 20%.

Deferred income taxes – Deferred tax assets and liabilities are calculated in respect of temporary differences in accordance with IAS 12 *Income Taxes*. IAS 12 requires the application of the balance sheet liability method for financial reporting and accounting for deferred income taxes. Deferred income taxes are provided for all temporary differences arising between the tax bases of assets and liabilities and their carrying values for financial reporting purposes. Deferred tax liabilities are generally recognised for all taxable temporary differences and deferred tax assets are recorded only to the extent that it is probable that taxable profit will be available against which the deductible temporary

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Notes to the Consolidated Financial Statements
as at and for the three- and nine-month periods ended 30 September 2009
(All amounts in millions of US dollars)

differences can be utilised. Deferred tax assets and liabilities are offset when they relate to income taxes levied by the same taxation authority and the Group intends to settle its tax assets and liabilities on a net basis.

Deferred tax assets and liabilities are measured at the tax rates that are expected to apply during the period when the asset is to be realised or the liability settled, based on tax rates that have been enacted or substantively enacted as at the balance sheet date. As at 30 September 2009 deferred tax assets and liabilities have been measured at 20%. Deferred tax is charged or credited to the consolidated statement of income, except when it relates to items credited or charged directly to equity, in which case the deferred tax is dealt with in equity.

Employee benefits – The Group makes certain payments to employees on retirement or when they otherwise leave the employment of the Group. These obligations, which are unfunded, represent obligations under a defined benefit pension plan. For such plans the pension accounting costs are assessed using the projected unit credit method. Under this method the cost of providing pensions is charged to the consolidated statement of income in order to spread the regular cost over the average service lives of employees. Actuarial gains and losses are recognised in the consolidated statement of income immediately. The pension payments may be increased upon the retirement of an employee based on the decision of management. The pension liability for non-retired employees is calculated based on a minimum annual pension payment and do not include increases, if any, to be made by management in the future. Where such post-employment employee benefits fall due more than twenty months after the balance sheet date they are discounted using a discount rate determined by reference to the average market yields at the balance sheet date.

The Group also participates in a defined contribution plan, under which the Group has committed to contribute a certain percentage (15% to 20% in 2009) of the contribution made by employees choosing to participate in the plan. Contributions made by the Group on defined contribution plans are charged to expenses when incurred. Contributions are also made to the Government Pension fund at the statutory rates in force during the year. Such contributions are expensed as incurred.

Treasury shares – The Company's shares, which are held as treasury stock or belong to the Company's subsidiaries, are reflected as a reduction of the Group's equity. The disposal of such shares does not impact net income for the current year and is recognised as a change in the shareholders' equity of the Group. Dividend distributions by the Company are recorded net of the dividends related to treasury shares.

Dividends – Dividends are recognised at the date they are declared by the shareholders at a general meeting.

Retained earnings legally distributable by the Company are based on the amounts available for distribution in accordance with applicable legislation and reflected in the statutory financial statements. These amounts may differ significantly from the amounts presented in accordance with IFRS.

Earnings per share – Earnings per share are calculated by dividing the income for the period attributable to ordinary shareholders by the weighted average number of ordinary shares outstanding during the period. The Group does not have any potentially dilutive equity instruments.

Contingencies – Contingent liabilities are not recognised in the consolidated financial statements unless they arise as a result of a business combination. They are disclosed unless the possibility of an outflow of resources embodying economic benefits is remote. Contingent assets are not recognised in the consolidated financial statements but are disclosed when an inflow of economic benefits is probable.

3. SIGNIFICANT ESTIMATES

The key assumptions concerning the future, and other key sources of estimation uncertainties at the balance sheet date, that have a significant risk of causing a material adjustment to the carrying amounts of assets and liabilities within the next financial year, are discussed below.

Provisions – Provisions are made when any probable and quantifiable risk of loss attributable to disputes is judged to exist.

Depreciable lives of property, plant and equipment – In reporting property, plant and equipment and intangible assets an assessment of the useful economic life is made at least once a year to determine whether impairment exists.

Frequent flyer programme – The Group has estimated the liability pertaining to air miles earned by Aeroflot Bonus programme (Note 2) members. The estimate has been made based on the statistical information available to the Group and reflects the expected air mile utilisation pattern after the balance sheet date multiplied by their assessed fair value.

Compliance with tax legislation – As discussed further in Note 37 compliance with tax legislation, particularly in the Russian Federation, is subject to a significant degree of interpretation and can be routinely challenged by the tax authorities. The management records a provision in respect of its best estimate of likely additional tax payments and related penalties which may be payable if the Group's tax compliance is challenged by the relevant tax authorities.

4. ADOPTION OF NEW OR REVISED STANDARDS AND INTERPRETATIONS

A number of new Standards, amendments to Standards and Interpretations are not yet effective as at 31 December 2009, and have not been applied in preparing these consolidated financial statements. Of these pronouncements, potentially the following will have an impact on the Group's operations. The Group plans to adopt these pronouncements when they become effective.

- Revised IAS 24 *Related Party Disclosures (2009)* introduces an exemption from the basic disclosure requirements in relation to related party disclosures and outstanding balances, including commitments, for government-related entities. Additionally, the standard has been revised to simplify some of the presentation guidance that was previously non-reciprocal. The revised standard is to be applied retrospectively for annual periods beginning on or after 1 January 2011. The Group has not yet determined the potential effect of the amendment.
- Revised IFRS 3 *Business Combinations* (2008) and amended IAS 27 (2008) *Consolidated and Separate Financial Statements* came into effect on 1 July 2009 (i.e. they become mandatory for the Group's 2010 consolidated financial statements). The revisions address, among other things, accounting for step acquisitions, require acquisition-related costs to be recognised as expenses and remove the exception for changes in contingent consideration to be accounted by adjusting goodwill. The revisions also address how non-controlling interests in subsidiaries should be measured upon acquisition and require the effects of transactions with non-controlling interests to be recognised directly in equity.
- IFRS 9 *Financial Instruments* will be effective for annual periods beginning on or after 1 January 2013. The new standard is to be issued in several phases and is intended to replace International Financial Reporting Standard IAS 39 *Financial Instruments: Recognition and Measurement* once the project is completed by the end of 2010. The first phase of IFRS 9 was issued in November 2009 and relates to the recognition and measurement of financial assets. The Group recognises that the new standard introduces many changes to the accounting for financial instruments and is likely to have a significant impact on Group's consolidated financial statements. The impact of these changes will be analysed during the course of the project as further phases of the standard are issued.

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Notes to the Consolidated Financial Statements
as at and for the three- and nine-month periods ended 30 September 2009
(All amounts in millions of US dollars)

- Various *Improvements to IFRSs* have been dealt with on a standard-by-standard basis. All amendments, which result in accounting changes for presentation, recognition or measurement purposes, will come into effect not earlier than 1 January 2010. The Group has not yet analysed the likely impact of the improvements on its financial position or performance.

5. TRAFFIC REVENUE

	Three -month period ended 30 September		Nine -month period ended 30 September	
	2009	2008 Unreviewed	2009	2008 Unreviewed
Scheduled passenger flights	758.0	1,128.2	1,845.5	2,758.8
Cargo	56.7	97.6	133.0	244.9
Charter passenger flights	42.3	41.0	77.7	88.8
	857.0	**1,266.8**	**2,056.2**	**3,092.5**

6. OTHER REVENUE

	Three-month period ended 30 September		Nine-month period ended 30 September	
	2009	2008 Unreviewed	2009	2008 Unreviewed
Airline revenue agreements	106.4	114.2	302.2	339.7
Refuelling services	8.5	23.4	21.9	52.6
Ground handling and maintenance	4.1	5.6	13.2	17.0
Hotel revenue	3.8	5.4	10.9	17.4
Catering services	4.1	3.4	9.4	11.9
Other revenue	22.7	20.6	48.7	48.4
	149.6	**172.6**	**406.3**	**487.0**

7. OPERATING COSTS

	Three-month period ended 30 September		Nine-month period ended 30 September	
	2009	2008 Unreviewed	2009	2008 Unreviewed
Aircraft and traffic servicing	138.1	171.1	359.7	452.1
Operating lease expenses	72.4	54.8	202.2	144.8
Maintenance	73.7	79.3	190.3	211.4
Sales and marketing	42.5	63.2	96.6	163.4
Administration and general expenses	27.6	40.4	80.0	101.8
Passenger services	35.4	44.9	79.2	108.3
Communication expenses	13.2	17.3	44.9	50.7
Customs duties	11.2	7.2	26.2	19.1
Insurance expenses	5.0	5.7	13.9	16.4
Other expenses	19.2	34.5	52.5	82.6
Operating cost excluding aircraft fuel	**438.3**	**518.4**	**1,145.5**	**1,350.6**
Aircraft fuel	200.8	518.5	517.5	1,251.3
	639.1	**1,036.9**	**1,663.0**	**2,601.9**

8. STAFF COSTS

	Three-month period ended 30 September		Nine-month period ended 30 September	
	2009	2008 Unreviewed	2009	2008 Unreviewed
Wages and salaries	114.1	138.4	330.0	429.2
Pension costs	13.0	18.4	50.4	68.4
Social security costs	3.5	6.0	15.7	22.1
	130.6	**162.8**	**396.1**	**519.7**

The Group continued its participation in a non-government pension fund to provide additional pensions to certain of its employees upon their retirement. The pension fund requires contributions from both employees and the Group and is a defined contribution pension plan for the employer.

Furthermore, the Group makes payments, upon retirement, to employees participating in the plan with one or more years' service. These obligations, which are unfunded, represent obligations under a defined benefit pension plan.

Pension costs also include compulsory payments to the Russian Federation Pension Fund ("RFPF"), contributions to a non-government pension fund and an increase in the net present value of the future benefits which the Group expects to pay to its employees upon their retirement under a defined benefit pension plan, as follows:

	Three-month period ended 30 September		Nine-month period ended 30 September	
	2009	2008 Unreviewed	2009	2008 Unreviewed
Payments to the RFPF	12.9	18.0	50.1	67.0
Defined benefit pension plan	0.1	0.3	0.2	1.1
Defined contribution pension plan	-	0.1	0.1	0.3
	13.0	**18.4**	**50.4**	**68.4**

9. FINANCIAL INCOME AND EXPENSES

	Three-month period ended 30 September		Nine-month period ended 30 September	
	2009	2008 Unreviewed	2009	2008 Unreviewed
Financial income:				
Interest income on bank deposits	0.8	-	1.9	3.3
Gain on disposal of investments, net	0.2	0.1	-	0.3
Foreign exchange gain, net	14.7	-	13.1	-
Financial income	**15.7**	**0.1**	**15.0**	**3.6**
Financial expenses:				
Foreign exchange loss, net	-	(80.2)	-	(39.1)
Loss on from investments disposals	-	-	(0.9)	-
Interest expense on finance lease liabilities	(1.8)	(6.3)	(7.0)	(18.3)
Interest expense on short and long-term borrowings	(3.0)	(3.6)	(12.5)	(11.1)
Interest expense on customs duty discounting	(5.2)	(2.8)	(13.9)	(9.4)
Financial expenses	**(10.0)**	**(92.9)**	**(34.3)**	**(77.9)**

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Notes to the Consolidated Financial Statements
as at and for the three- and nine-month periods ended 30 September 2009
(All amounts in millions of US dollars)

10. OTHER NON-OPERATING INCOME/(EXPENSES), NET

	Three-month period ended 30 September		Nine-month period ended 30 September	
	2009	2008 Unreviewed	2009	2008 Unreviewed
Fines and penalties received from suppliers	1.6	0.8	2.5	1.3
Insurance compensation received	0.2	0.3	0.3	0.8
Non-recoverable VAT	-	-	(5.5)	-
Contract termination penalties (Note 25)	-	-	(18.5)	-
Other income/(expense)	(2.1)	(0.8)	1.7	5.2
	(0.3)	**0.3**	**(19.5)**	**7.3**

11. INCOME TAX

	Three-month period ended 30 September		Nine-month period ended 30 September	
	2009	2008 Unreviewed	2009	2008 Unreviewed
Current income tax charge	48.7	70.7	99.3	133.0
Deferred income tax expense/(benefit)	7.6	(24.4)	5.4	3.9
	56.3	**46.3**	**104.7**	**136.9**

Income before taxation for financial reporting purposes is reconciled to taxation as follows:

	Three-month period ended 30 September		Nine-month period ended 30 September	
	2009	2008 Unreviewed	2009	2008 Unreviewed
Profit before income tax	212.6	111.5	275.1	278.1
Tax rate	20%	24%	20%	24%
Theoretical tax at rate applicable for each jurisdiction	(42.5)	(26.7)	(55.0)	(66.7)
Tax effect of items which are not deductible or assessable for taxation purposes:				
Prior period tax adjustment	(3.5)	-	(4.5)	-
Non-taxable income	4.5	(6.0)	5.7	(4.2)
Unrecognised current year tax losses	(2.0)	(3.2)	(13.0)	(16.1)
Non-deductible expenses	(12.8)	(10.4)	(37.9)	(49.9)
Income tax charge	**(56.3)**	**(46.3)**	**(104.7)**	**(136.9)**

During the nine-month period ended 30 September 2009 the Group did not recognise a deferred tax assets related to certain subsidiaries' tax losses of USD 13.0 million (9m 2008: USD 16.1 million). The amounts related this in the third quarter of 2009 and 2008 equalled to USD 2.0 million and USD 3.2 million, respectively. Most of the amount relates to CJSC Aeroflot Cargo's tax losses of USD 60.2 million (9m 2008: USD 64.0 million) as the subsidiary is not expected to earn sufficient taxable profits in the foreseeable future against which the unused tax losses can be utilised by the Group; USD 14.1 million and USD 31.6 million in third quarter of 2009 and 2008, respectively. The Russian corporate profit tax rate has been reduced to 20% from 24%. The new rate is effective from 1 January 2009.

	30/09/2009	3 months ended 30/09/2009	30/06/2009	6 months ended 30/06/2009	31/12/08 restated	Restatement	31/12/08
Tax effects of temporary differences:							
Loss carry-forward	30.6	(2.2)	32.8	6.4	26.4	-	26.4
Accounts receivable	12.5	9.1	3.4	0.2	3.2	-	3.2
Property, plant and equipment	3.5	0.0	3.5	0.5	3.0	-	3.0
Accounts payable	(3.3)	(9.5)	6.2	4.2	2.0	-	2.0
Long-term investments	0.5	0.0	0.5	0.2	0.3	-	0.3
Deferred tax assets	**43.8**	**(2.6)**	**46.4**	**11.5**	**34.9**	**-**	**34.9**
Property, plant and equipment	(62.7)	(3.3)	(59.4)	(4.6)	(54.8)	-	(54.8)
Customs duties related to aircraft operation leases	(18.5)	(3.5)	(15.0)	(4.4)	(10.6)	-	(10.6)
Long-term investments	(4.3)	(0.8)	(3.5)	0.6	(4.1)	-	(4.1)
Accounts receivable	7.2	8.2	(1.0)	(2.2)	1.2	-	1.2
Accounts payable	19.3	(6.6)	25.9	2.5	23.4	15.1	8.3
Deferred tax liabilities	**(59.0)**	**(6.0)**	**(53.0)**	**(8.1)**	**(44.9)**	**15.1**	**(60.0)**
Movement for the year, net		(8.6)		3.4			
Less: Deferred tax recognised directly in equity (i)		1.0		(0.7)			
Effect of translation to presentation currency		-		(0.5)			
Deferred tax (expense)/benefit for the period		**(7.6)**		**2.2**			

(i) The Group holds shares in France Telecom, which are classified as long-term investments available-for-sale. Gains and losses arising from changes in fair value of the France Telecom shares are recognized directly in equity, deferred tax related to them is also dealt with in equity. The movement during the nine months of 2009 amounted to USD 0.3 million.

A deferred tax asset in relation to temporary differences of USD 42.1 million relating to investments in subsidiaries and associates has not been recognised in the consolidated financial statements as the Group is able to control the timing of reversal of the difference, and reversal is not expected in the foreseeable future.

12. CASH AND CASH EQUIVALENTS

	30 September 2009	31 December 2008
Bank accounts denominated in Russian roubles	41.7	61.5
Bank accounts denominated in US dollars	33.8	20.4
Bank accounts denominated in other currencies	33.9	23.0
Bank accounts denominated in Euros	6.0	7.3
Bank deposits	9.8	33.9
Cash in transit and other	1.3	0.7
	126.5	**146.8**

The Group's exposure to interest rate risk and a sensitivity analysis for financial assets and liabilities are disclosed in Note 33. Most of the funds are held at state owned Russian bank such as Sberbank of the Russian Federation, Vneshtogbank and Vnesheconombank and well known multinational banks such as Royal Bank of Scotland. All funds are accessible by the Group.

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Notes to the Consolidated Financial Statements
as at and for the three- and nine-month periods ended 30 September 2009
(All amounts in millions of US dollars)

13. SHORT-TERM INVESTMENTS

	30 September 2009	31 December 2008
Held-for-trading investments:		
Corporate and government bonds	1.4	3.7
Corporate shares	1.6	1.4
	3.0	**5.1**
Other short-term investments:		
Bank deposits with original maturities exceeding 90 days	6.4	1.6
Promissory notes from third parties	1.8	2.3
Other short-term investments	1.0	0.9
Impairment allowance for short-term investments	(0.4)	(0.4)
	8.8	**4.4**
	11.8	**9.5**

Corporate and government bonds represent bonds denominated in Russian roubles issued by the Government of the Russian Federation and major Russian companies with maturity dates from 2009 to 2019 and yield to maturity rates of 7.3% to 19.0% per annum as at 30 September 2009.

The Group's investments in bonds and shares are reflected at market values at the end of the period based on the last traded prices obtained from the Moscow Interbank Currency Exchange ("MICEX").

Corporate shares are publicly traded shares of Russian companies with readily available market prices.

As at 30 September 2009 the interest rates on bank deposits denominated in Russian roubles, with original maturities exceeding 90 days, were from 6.25% to 13.5% per annum (31 December 2008: 10.0% per annum).

14. ACCOUNTS RECEIVABLE AND PREPAYMENTS, NET

	30 September 2009	31 December 2008
VAT and other taxes recoverable	413.4	401.5
Trade accounts receivable	411.3	341.3
Prepayments to suppliers	57.6	47.7
Deferred customs duties related to aircraft operating leases	47.4	27.1
Income tax prepaid	9.3	61.7
Other receivables	73.6	59.5
Accounts receivable and prepayments, gross	**1,012.6**	**938.8**
Impairment allowance for bad and doubtful accounts	(23.0)	(22.7)
	989.6	**916.1**

Deferred customs duties of USD 47.4 million (31 December 2008: USD 27.1 million) relate to the current portion of customs duties incurred on importation of aircraft under operating leases. These customs duties are expensed in the consolidated statement of income over the term of the operating lease. The non-current portion of the deferred customs duties is disclosed in Note 18.

As at 30 September 2009 sufficient impairment allowance has been made against accounts receivable and prepayments.

The movement in the Group's impairment allowance for bad and doubtful debts is as follows:

	Impairment allowance
As at 31 December 2007	**24.3**
Provision exchange rate	(4.3)
Increase in impairment allowance for bad and doubtful accounts	3.9
Receivables written off during the year as uncollectible	(1.2)
As at 31 December 2008	**22.7**
Provision exchange rate	(0.6)
Increase in impairment allowance for bad and doubtful accounts	0.9
As at 30 September 2009	**23.0**

15. EXPENDABLE SPARE PARTS AND INVENTORIES, NET

	30 September 2009	31 December 2008
Expendable spare parts	54.0	57.0
Fuel	6.0	7.8
Other inventories	16.6	20.9
Expendable spare parts and inventories, gross	**76.6**	**85.7**
Impairment allowance for obsolete inventory	(7.4)	(7.0)
	69.2	**78.7**

16. EQUITY ACCOUNTED INVESTMENTS

	30 September 2009		31 December 2008	
	Voting rights	Carrying value	Voting rights	Carrying value
LLC Airport Moscow	50.0%	4.5	50.0%	4.4
CJSC AeroMASH – AB	45.0%	1.8	45.0%	1.5
CJSC Aerofirst	33.3%	6.7	33.3%	4.5
CJSC TZK Sheremetyevo	31.0%	13.5	31.0%	10.2
Other	Various	0.5	Various	0.5
		27.0		**21.1**

Summarised financial information in respect of the Group's affiliates accounted for by using the equity method based on their respective financial statements prepared for the nine months ended 30 September 2009 and the twelve months ended 31 December 2008 is set out below:

	30 September 2009	31 December 2008
Total assets	164.2	174.7
Total liabilities	(87.1)	(115.8)
Net assets	**77.1**	**58.9**
Group's carrying amount of equity accounted investments	**27.0**	**21.1**

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Notes to the Consolidated Financial Statements
as at and for the three- and nine-month periods ended 30 September 2009
(All amounts in millions of US dollars)

	Three-month period ended 30 September		Nine-month period ended 30 September	
	2009	2008 Unreviewed	2009	2008 Unreviewed
Revenue	100.9	403.9	263.6	556.0
Profit for the year	11.4	0.9	21.4	13.1
Group's share of profits for the period in equity accounted investments	**3.6**	**6.1**	**6.5**	**8.2**

17. LONG-TERM INVESTMENTS

	30 September 2009	31 December 2008
Available-for-sale investments:		
Shares in France Telecom	13.6	14.4
Mutual investment funds	0.8	0.8
SITA Investment Certificates	0.6	0.6
	15.0	**15.8**
Other long-term investments:		
Loans issued and promissory notes from third parties	0.2	0.3
Other	(0.3)	0.7
	(0.1)	**1.0**
	14.9	**16.8**

18. OTHER NON-CURRENT ASSETS

	30 September 2009	31 December 2008
Deferred customs duties related to aircraft operating leases	260.3	152.3
VAT recoverable	139.0	76.3
Other	7.3	11.8
	406.6	**240.4**

VAT recoverable primarily includes USD 133.8 million (31 December 2008: USD 76.3 million) related to the acquisition of aircraft. None of the amounts are impaired.

19. PREPAYMENTS FOR AIRCRAFT

Prepayments for aircraft relate to cash advances made in relation to twenty-two Boeing B-787 (delivery: 2016 – 2019), twenty-two Airbus A-350 (delivery: 2016-2019) and ten Sukhoi Superjet-100 (SSJ) (delivery: 2011 – 2012) aircraft which are expected to be used under operating lease agreements.

20. PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

	Owned aircraft and engines	Leased aircraft and engines	Land and buildings	Plant, equipment and other	Construction in progress (i)	Total
Cost						
As at 31 December 2007	**579.4**	**919.8**	**219.9**	**254.1**	**555.6**	**2,528.8**
Additions	19.2	15.6	3.1	13.2	178.9	230.0
Capitalised overhaul costs	19.4	-	-	-	-	19.4
Disposals	(11.4)	-	-	(6.1)	(0.9)	(18.4)
Transfers	1.2	-	0.1	17.3	(18.6)	-
Foreign currency translation	27.6	43.0	10.1	12.4	29.4	122.5
As at 30 June 2008	**635.4**	**978.4**	**233.2**	**290.9**	**744.4**	**2,882.3**
Additions	5.0	2.5	-	6.7	112.9	127.1
Capitalised overhaul costs	3.4	-	-	-	-	3.4
Disposals	(6.8)	-	-	(6.4)	(0.2)	13.4
Transfers	5.3	(5.3)	-	2.4	(2.4)	-
Foreign currency translation	(45.2)	(69.1)	(16.2)	(20.9)	(57.2)	(208.6)
As at 30 September 2008	**597.1**	**906.5**	**217.0**	**272.7**	**797.5**	**2,790.8**
Additions	16.1	(6.4)	1.1	14.5	197.4	222.7
Capitalised overhaul costs	7.4	-	-	-	-	7.4
Disposals	(38.0)	-	(0.2)	(3.9)	(0.7)	(42.8)
Transfers	(5.3)	6.0	0.8	(0.1)	(1.4)	-
Foreign currency translation	(80.1)	(127.2)	(30.1)	(39.6)	(135.1)	(412.1)
As at 31 December 2008	**497.2**	**778.9**	**188.6**	**243.6**	**857.7**	**2,566.0**
Additions	8.5	0.1	1.3	6.5	287.0	303.4
Capitalised overhaul costs	1.5	-	-	-	-	1.5
Disposals (ii)	(17.6)	-	-	(5.8)	-	(23.4)
Transfers (iv)	3.7	(2.3)	0.5	16.2	(18.1)	-
Foreign currency translation	(30.5)	(47.6)	(11.2)	(14.2)	(37.0)	(140.5)
As at 30 June 2009	**462.8**	**729.1**	**179.2**	**246.3**	**1,089.6**	**2,707.0**
Additions	7.1	-	-	2.2	59.3	68.6
Capitalised overhaul costs	0.5	-	-	-	-	0.5
Disposals (ii)	(12.7)	-	-	(2.9)	-	(15.6)
Transfers (iv)	(0.1)	(0.1)	64.9	2.4	(67.1)	-
Foreign currency translation	18.0	29.0	12.1	9.7	37.5	106.3
As at 30 September 2009	**475.6**	**758.0**	**256.2**	**257.7**	**1,119.3**	**2,866.8**

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Notes to the Consolidated Financial Statements
as at and for the three- and nine-month periods ended 30 September 2009
(All amounts in millions of US dollars)

	Owned aircraft and engines	Leased aircraft and engines	Land and buildings	Plant, equipment and other	Construction in progress (i)	Total
Accumulated depreciation						
As at 31 December 2007	**(398.0)**	**(153.8)**	**(96.2)**	**(170.8)**	**(1.1)**	**(819.9)**
Charge for the year	(23.8)	(38.8)	(5.8)	(10.6)	-	(79.0)
Disposals	9.3	-	-	3.9	-	13.2
Foreign currency translation	(18.8)	(7.9)	(5.0)	(7.6)	(0.1)	(39.4)
As at 30 June 2008	**(431.3)**	**(200.5)**	**(107.0)**	**(185.1)**	**(1.2)**	**(925.1)**
Charge for the year	(15.2)	(18.4)	(2.7)	(4.9)	-	(41.2)
Disposals	5.8	-	-	5.6	-	11.4
Foreign currency translation	31.6	14.9	8.4	12.4	0.1	67.4
As at 30 September 2008	**(409.1)**	**(204.0)**	**(101.3)**	**(172.0)**	**(1.1)**	**(887.5)**
Charge for the year	(10.0)	(17.1)	(2.5)	(7.4)	-	(37.0)
Impairment (iii)	-	-	-	-	(27.8)	(27.8)
Disposals	31.1	-	-	3.3	-	34.4
Foreign currency translation	53.1	29.8	15.7	23.2	4.4	126.2
As at 31 December 2008	**(334.9)**	**(191.3)**	**(88.1)**	**(152.9)**	**(24.5)**	**(791.7)**
Charge for the year	(18.5)	(27.7)	(4.3)	(10.6)	-	(61.1)
Impairment	(2.2)	-	-	0.2	(0.6)	(2.6)
Disposals (ii)	15.3	-	-	4.7	-	20.0
Foreign currency translation	20.1	10.1	5.7	8.4	1.5	45.8
As at 30 June 2009	**(320.2)**	**(208.9)**	**(86.7)**	**(150.2)**	**(23.6)**	**(789.6)**
Charge for the year	(10.1)	(15.0)	(2.5)	(4.9)	-	(32.5)
Impairment	-	-	-	0.1	-	0.1
Disposals (ii)	10.8	-	-	2.6	-	13.4
Foreign currency translation	(12.6)	(9.0)	(3.8)	(5.8)	(1.0)	(32.2)
As at 30 September 2009	**(332.1)**	**(232.9)**	**(93.0)**	**(158.2)**	**(24.6)**	**(840.8)**
Net book value						
As at 31 December 2008	**162.3**	**587.6**	**100.5**	**90.7**	**833.2**	**1,774.3**
As at 30 September 2009	**143.5**	**525.1**	**163.2**	**99.4**	**1,094.8**	**2,026.0**

As at 30 September 2009 property, plant and equipment, consisting primarily of construction in progress related to the construction of the Sheremetyevo-3 terminal of USD 863.2 million, are subject to a registered debenture to secure bank loans (Note 26 and Note 28).

(i) Construction in progress mainly includes:

- capital expenditure incurred in relation to the construction of the new Sheremetyevo-3 terminal of USD 863.2 million (31 December 2008: USD 645.8 million);
- prepayments of USD 4.0 million related to the delivery of ten new Sukhoi SuperJet-100 (SSJ) aircraft;
- capital expenditure and prepayments for the delivery of three McDonnell Douglas MD-11 aircrafts and construction in progress, related to MD of USD 23.7 million (Note 20(iii));
- prepayments for delivery of sixteen Airbus A-321 aircrafts of USD 157.9 million.

(ii) The 2009 disposals relate to the disposal of one Ilyushin Il-86, four Tu-134 and two Tu-154 aircraft previously owned by the Group.

(iii) A full impairment allowance has been made against cash prepayments and construction in progress related to three McDonnell Douglas MD-11 aircraft (Note 20(i)) as it is unlikely that the Group will get any future economic benefits related to these assets.

(iv) During the period a new office building with the total cost of USD 64.8 million was transferred from construction in progress to land and buildings.

During the three- and nine-month periods ended 30 September 2009 USD 16.9 million and USD 45.3 million, respectively, of borrowing costs were capitalised in the cost of the new Sheremetyevo-3 terminal and mostly comprised interest accrued on loans related to its construction. The cost capitalised in the three- and nine-month periods ended 30 September 2008 amounted to USD 9.6 million and USD 26.9 million, respectively.

Certain items of property, plant and equipment are subject to a registered debenture to secure bank loans (Note 26 and Note 28).

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Notes to the Consolidated Financial Statements
as at and for the three- and nine-month periods ended 30 September 2009
(All amounts in millions of US dollars)

21. INTANGIBLE ASSETS

	Software	Licences	Construction in progress	Total
Cost				
As at 31 December 2007	-	-	**7.8**	**7.8**
Additions	3.6	5.4	2.2	11.2
Transfers	5.8	-	(5.8)	-
Foreign currency translation	(1.5)	(0.9)	(0.8)	(3.2)
As at 31 December 2008	**7.9**	**4.5**	**3.4**	**15.8**
Additions	2.0	-	0.5	2.5
Disposal	-	-	-	-
Transfers	2.4	-	(2.4)	-
Foreign currency translation	0.2	-	(0.3)	(0.1)
As at 30 September 2009	**12.5**	**4.5**	**1.2**	**18.2**
Accumulated amortisation				
As at 31 December 2007	-	-	-	-
Charge for the year	(2.1)	-	-	(2.1)
Foreign currency translation	0.4	-	-	0.4
As at 31 December 2008	**(1.7)**	**-**	**-**	**(1.7)**
Charge for the period	(2.0)	(0.4)		(2.4)
Foreign currency translation	(0.2)	(0.1)		(0.3)
As at 30 September 2009	**(3.9)**	**(0.5)**	**-**	**(4.4)**
Net book value				
As at 31 December 2008	**6.2**	**4.5**	**3.4**	**14.1**
As at 30 September 2009	**8.6**	**4.0**	**1.2**	**13.8**

22. ACCOUNTS PAYABLE AND ACCRUED LIABILITIES

	30 September 2009	31 December 2008
Trade accounts payable	323.6	348.3
VAT payable on leased aircraft	122.4	91.9
Staff related liabilities	66.4	76.6
Customs duties payable on leased aircraft	94.1	74.2
Advances received (other than unearned transportation revenue)	17.2	27.6
Other taxes payable	10.6	8.1
Dividends payable	5.4	2.5
Merchandise credits	4.0	4.8
Income tax payable	13.6	0.1
Other payables	68.5	28.1
	725.8	**662.2**

As at 30 September 2009 accounts payable and accrued liabilities include the short-term portion of VAT of USD 122.4 million (31 December 2008: USD 91.9 million) and customs duties of USD 94.1 million (31 December 2008: USD 74.2 million) relating to imported leased aircraft, which are

payable in equal monthly instalments over a thirty-four-month period from the date these assets were cleared through customs. The long-term portion of VAT payable and customs duties of USD 133.8 million (31 December 2008: USD 76.2 million) and USD 113.6 million (31 December 2008: USD 63.7 million), respectively, relating to the leased aircrafts are disclosed in Note 29.

Staff related payables primarily include salaries and social contribution liabilities of USD 25.5 million (31 December 2008: USD 40.7 million) and the unused vacation accrual of USD 39.9 million (31 December 2008: USD 35.0 million).

The Group's exposure to currency and liquidity risk related to accounts payable and accrued liabilities is disclosed in Note 33.

23. UNEARNED TRANSPORTATION REVENUE

As at 30 September 2009 unearned transportation revenue of USD 171.0 million (31 December 2008: USD 172.9 million) comprised passenger transportation revenue of USD 170.7 million (31 December 2008: USD 172.8 million) and cargo transportation revenue of USD 0.3 million (31 December 2008: USD 0.1 million).

24. DEFERRED REVENUE RELATED TO FREQUENT FLYER PROGRAMME

As at 30 September 2009 and 31 December 2008 the Aeroflot Bonus programme operated by the Group had approximately 1,768 thousand and 1,387 thousand members, respectively. Deferred revenue related to Aeroflot Bonus as at 30 September 2009 has been assessed in accordance with IFRIC 13 *Customer Loyalty Programmes*. The amount represents the number of points earned but unused by the Aeroflot Bonus programme members estimated at fair value (Note 2). This represents a change of accounting policy as previously air miles related to the programme have been valued at incremental cost of providing the service to passengers. Consequently, the comparatives have been restated accordingly as follows:

Consolidated statement of financial position

	1 January 2008			31 December 2008		
	Before restate-ment	Adjust-ments	After restate-ment	Before restate-ment	Adjust-ments	After restate-ment
TOTAL ASSETS	**3,398.3**	**-**	**3,398.3**	**3,350.4**	**-**	**3,350.4**
LIABILITIES AND EQUITY						
Current liabilities						
Accounts payable and accrued liabilities	629.8	(5.0)	624.8	669.2	(7.0)	662.2
Unearned transportation revenue	180.3	-	180.3	172.9	-	172.9
Deferred revenue related to frequent flyer programme current	-	17.4	17.4	-	16.6	16.6
Provisions	4.0	-	4.0	22.8	-	22.8
Short-term borrowings	131.4	-	131.4	145.4	-	145.4
Finance lease liabilities	67.4	-	67.4	78.0	-	78.0
	1,012.9	**12.4**	**1,025.3**	**1,088.3**	**9.6**	**1,097.9**

	1 January 2008			31 December 2008		
	Before restate-ment	Adjust-ments	After restate-ment	Before restate-ment	Adjust-ments	After restate-ment
Non-current liabilities						
Long-term borrowings	379.6	-	379.6	591.1	-	591.1
Finance lease liabilities	531.1	-	531.1	460.2	-	460.2
Provisions	60.9	-	60.9	2.4	-	2.4
Deferred tax liabilities	53.2	(19.8)	33.4	60.0	(15.1)	44.9
Deferred revenue related to frequent flyer programme non-current	-	69.8	69.8	-	66.2	66.2
Other non-current liabilities	175.5	-	175.5	150.4	-	150.4
	1,200.3	**50.0**	**1,250.3**	**1,264.1**	**51.1**	**1,315.2**
Equity						
Share capital	51.6	-	51.6	51.6	-	51.6
Treasury stock	(43.8)	-	(43.8)	(41.0)	-	(41.0)
Accumulated gain on disposal of treasury shares	14.1	-	14.1	31.9		31.9
Investment revaluation reserve	12.7	-	12.7	8.3	-	8.3
Cumulative translation reserve	63.0	-	63.0	(117.2)	(5.9)	(123.1)
Retained earnings	1,014.6	(62.4)	952.2	1,011.4	(54.8)	956.6
Equity attributable to shareholders of the Company	**1,112.2**	**(62.4)**	**1,049.8**	**945.0**	**(60.7)**	**884.3**
Minority interest	72.9	-	72.9	53.0	-	53.0
	1,185.1	**(62.4)**	**1,122.7**	**998.0**	**(60.7)**	**937.3**
TOTAL LIABILITIES AND EQUITY	**3,398.3**	**-**	**3,398.3**	**3,350.4**	**-**	**3,350.4**

Consolidated statement of income for the three- and nine-month period ended 30 September 2008

	Before restatement	Adjustments 6 months to 30/06/2008	Adjustments 3 months to 30/09/2008	Adjustments 9 months to 30/09/2008	After restatement
Traffic revenue	3,089.2	2.3	1.0	3.3	3,092.5
Other revenue	487.0	-	-	-	487.0
Revenue	**3,576.2**	**2.3**	**1.0**	**3.3**	**3,579.5**
Operating costs	(2,601.5)	2.4	(2.8)	(0.4)	(2,601.9)
Staff costs	(519.7)	-	-	-	(519.7)
Depreciation and amortisation	(121.0)	-	-	-	(121.0)
Operating costs	**(3,242.2)**	**2.4**	**(2.8)**	**(0.4)**	**(3,242.6)**
Operating profit	**334.0**	**4.7**	**(1.8)**	**2.9**	**336.9**
Financial income	3.6	-	-	-	3.6
Financial expenses	(77.9)	-	-	-	(77.9)
Share of results of equity accounted investments	8.2	-	-	-	8.2
Other non-operating income, net	7.3	-	-	-	7.3
Profit before income tax	**275.2**	**4.7**	**(1.8)**	**2.9**	**278.1**
Income tax	(136.3)	(0.9)	0.3	(0.6)	(136.9)
Profit for the period	**138.9**	**3.8**	**(1.5)**	**2.3**	**141.2**

	Before restatement	Adjustments 6 months to 30/06/2008	Adjustments 3 months to 30/09/2008	Adjustments 9 months to 30/09/2008	After restatement
Attributable to:					
Shareholders of the Company	152.0	3.8	(1.5)	2.3	154.3
Minority interest	(13.1)	-	-	-	(13.1)
	138.9	**3.8**	**(1.5)**	**2.3**	**141.2**
Earnings per share, basic and diluted (US cents)	**14.3**	**0.35**	**(0.14)**	**0.2**	**14.5**
Weighted average number of shares outstanding (millions)	**1,061.7**				**1,061.7**

As at 30 September 2009 deferred revenue related to frequent flyer programme are expected to realise as follows:

	30 September 2009	31 December 2008
Deferred revenue related to frequent flyer programme current	20.7	16.6
Deferred revenue related to frequent flyer programme non-current	72.2	66.2
	92.9	**82.8**

25. PROVISIONS

	2009
As at 1 January	**25.2**
Additional provision	18.5
Release of provision	(10.4)
As at 30 June	**33.3**
Movement in last three months of the period	
Additional provision	-
Release of provision	(12.7)
As at 30 September	**20.6**

	2009	2008
Analysed as:		
Current liabilities	19.0	22.8
Non-current liabilities	1.6	2.4
	20.6	**25.2**

The Group is a defendant in various legal actions. The provision represents management's best estimate of the Group's probable losses relating to various actual and potential legal claims. The Group also provides against tax contingencies and the related interest and penalties based on management's estimate of the amount of the additional taxes that may become due.

USD 12.7 million previously provided in relation to a claim by the owner of a cargo plane, which crashed in Italy in October 1996 has now been released as the liability has been fully settled in cash.

In October 2009 the Board of Directors decided to reject the delivery of three freight carrying McDonnell Douglas MD-11 aircraft which were to be purchased by one of the Group's subsidiaries. The estimated penalties payable amount to USD 16.4 million, a full allowance has been made against this payable as a result of the rejection in the consolidated statement of financial position as at 30 September 2009. In addition, USD 2.1 million included in the provision relates to the premature

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Notes to the Consolidated Financial Statements
as at and for the three- and nine-month periods ended 30 September 2009
(All amounts in millions of US dollars)

termination of operation lease agreements pertaining to two freight-carrying Boeing B-737-300 aircraft.

26. SHORT-TERM BORROWING

	30 September 2009	31 December 2008
Loans denominated in US dollars:		
Vnesheconombank - short term portion (Note 28)	113.4	12.9
Calyon Rusbank (i)	47.3	-
Vneshtorgbank - short term portion (Note 28)	14.8	14.0
Royal Bank of Scotland (ii)	-	16.0
Société Générale Vostok (iii)	-	15.0
WestLB Vostok (iv)	-	10.1
Alfa-Bank (v)	-	5.5
	175.5	**73.5**
Loans denominated in Russian roubles:		
Sberbank of the Russian Federation (vi)	16.6	4.3
Raiffeisenbank – short term portion (Note 28)	8.0	7.3
Gazprombank (vii)	5.2	11.6
Gazprombank (viii)	4.4	17.3
Sberbank of the Russian Federation (ix)	-	20.8
UniCredit Bank (x)	-	5.1
Other short-term bank loans	4.8	5.5
	39.0	**71.9**
	214.5	**145.4**

(i) The balance as at 30 September 2009 represents a loan of USD 47.3 million issued at an interest rate of LIBOR plus 3% per annum. The credit was borrowed to finance certain aircraft pre-delivery payments due by the Group. The effective annualised interest rate related this loan in 2009 was equal to 5.9% per annum. The loan is unsecured;

(ii) The balance as at 31 December 2008 represents a credit line of USD 16.0 million issued at an interest rate of LIBOR plus Margin from 1.45% to 7.0% per annum. The effective annualised interest rate related this credit line in 2009 was equal to 4.7% per annum. During 2009 this credit line was repaid in full. The loan was unsecured;

(iii) The balance as at 31 December 2008 represents a credit line of USD 15.0 million issued at an interest rate of six month LIBOR plus 4.27% per annum. The effective annualised interest rate related to this credit line in 2009 was equal to 8.65% per annum. During 2009 this credit line was repaid in full. The loan was unsecured;

(iv) The balance as at 31 December 2008 represents a credit line of USD 10.1 million issued at an interest rate of three month LIBOR plus 3.95% per annum. The effective annualised interest rate related to this credit line in 2009 was equal to 7.46% per annum. During 2009 this credit line was repaid in full. The loan was unsecured;

(v) The balances as at 31 December 2008 represents two loans for the total of USD 5.5 million issued at interest rates of 15% and 16% per annum. The effective annualised interest rate related to these loans in 2009 was equal to 15.3% per annum. During 2009 these loans were repaid in full. The loans were unsecured;

(vi) The balance as at 30 September 2009 represents loans for the total amount of USD 16.6 million issued at interest rates of 16.25%, 18% and 19% per annum. The effective annualised interest rate on the total outstanding balance of these loans in 2009 was equal to 18.4% per annum. The loans are secured by a property, plant and equipment with a carrying value of USD 9.9 million;

(vii) The balance as at 30 September 2009 represent loan of USD 5.2 million issued at an interest rate of 15.75% per annum. The effective annualised interest rate related to this loan in 2009 was 15.75% per annum. The loan is unsecured;

(viii) The balances represent the net amounts due under a series of short-term security sale and repurchase agreements bearing an interest rate of 15.0% per annum. The securities that are subject to the sale and repurchase agreements are pledged as collateral pertaining to these loans;

(ix) As at 31 December 2008 USD 20.8 million was payable to Sberbank of the Russian Federation in relation to the credit line issued to the Group. The effective annualised interest rate related to this loan in 2009 was equal to 14.4% per annum. During 2009 this credit line was repaid in full. The loan was unsecured;

(x) The balances as at 31 December 2008 represent a loan of USD 5.1 million, issued at an interest rate of 10.75% per annum. The loan was borrowed to finance the Group's work capital. The effective annualised interest rate on the loan in 2009 was equal to 11.4% per annum. During 2009 this loan was repaid in full. The loans was unsecured.

27. FINANCE LEASE LIABILITIES

The Group leases aircrafts under finance lease agreements. Leased assets are listed in Note 1 above:

	30 September 2009	31 December 2008
Total outstanding payments	502.2	623.6
Finance charges	(22.6)	(85.4)
Principal outstanding	**479.6**	**538.2**
Representing:		
Current lease liabilities	68.3	78.0
Non-current lease liabilities	411.3	460.2
	479.6	**538.2**
Due for repayment (principal and finance charges):		
On demand or within one year	74.9	97.9
In two to five years	264.1	305.3
After five years	163.2	220.4
	502.2	**623.6**

Interest unpaid as at 30 September 2009 amounted to approximately USD 3.2 million (31 December 2008: USD 3.7 million) and is included in accrued expenses. During the nine months of 2009 the effective interest rate on this lease was approximately 1.7% per annum (31 December 2008: 3.8% per annum).

In 2008 the Group acquired two Boeing B-737 aircraft under financial lease arrangements. The related short-term and long-term finance lease liabilities as at 31 December 2008 amounted to USD 2.6 million and USD 9.8 million, respectively.

The Group's aircraft leases are subject to both positive and negative covenants. In accordance with those covenants, the Group maintains insurance coverage for its leased aircraft.

The Group's aircrafts leased under finance lease agreements are subject to a registered debenture to secure liabilities in relation to their lease.

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Notes to the Consolidated Financial Statements
as at and for the three- and nine-month periods ended 30 September 2009
(All amounts in millions of US dollars)

28. LONG-TERM BORROWINGS

	30 September 2009	31 December 2008
Loans denominated in US dollars:		
Vneshtorgbank (i)	244.6	252.4
Vnesheconombank (ii)	242.3	201.9
Vnesheconombank (iii)	195.7	121.1
Accor	2.8	2.7
Other long-term loans	3.3	3.3
	688.7	**581.4**
Loans denominated in Russian roubles:		
Raiffeisen bank (iv)	6.4	9.7
	695.1	**591.1**

(i) The balance as at 30 September 2009 represents an outstanding amount of USD 244.6 million on a credit line issued by Vneshtorgbank at a fixed interest rate of 7.75% per annum. The amount was borrowed in order to finance the construction of the new Sheremetyevo-3 terminal. The sublease of the land and the construction in progress are pledged as collateral under a secondary loan agreement with hypothecation values of USD 59.5 million and USD 863.2 million, respectively;

(ii) The balance as at 30 September 2009 relates to a loan of USD 242.3 million borrowed at an interest rate of 9.0% per annum. The agreed interest rate will be effective until 20 August 2018 after which the interest rate will be LIBOR plus 4% per annum. The amount was borrowed in order to finance the construction of the new Sheremetyevo-3 terminal. The sublease of the land is pledged as collateral under a primary loan agreement with a hypothecation value of USD 59.5 million;

(iii) The balance as at 30 September 2009 represents an outstanding balance of USD 195.7 million on a credit line issued by Vnesheconombank at a fixed interest rate of 10.56% per annum. The amount was borrowed in order to finance the construction of the new Sheremetyevo-3 terminal. The sublease of the land and the construction in progress are pledged as collateral under a primary loan agreement with hypothecation values of USD 59.5 million and USD 863.2 million, respectively;

(iv) The balance as at 30 September 2009 represents an outstanding amount of USD 6.4 million at an interest rate of three month MosPrime plus 3% per annum. The loan was borrowed in order to finance the Group's working capital requirements. The effective annualised interest rate in 2009 was equal to 20.4% per annum. The loan is unsecured.

The borrowings are repayable as follows:

	30 September 2009	31 December 2008
On demand or within one year	136.2	34.2
In two to five years	151.3	239.8
After five years	543.8	351.3
	831.3	**625.3**
Less: amounts due for settlement within 12 months	(136.2)	(34.2)
Amounts due for settlement after 12 months	**695.1**	**591.1**

29. OTHER NON-CURRENT LIABILITIES

	30 September 2009	31 December 2008
VAT payable on leased aircraft	133.8	76.2
Custom duties payable on leased aircraft	113.6	63.7
Defined benefit pension obligation – non-current portion	9.1	9.9
Other non-current liabilities	1.1	0.6
	257.6	**150.4**

As at 30 September 2009 other non-current liabilities include the long-term portion of VAT of USD 133.8 million (31 December 2008: USD 76.2 million) and customs duties of USD 113.6 million (31 December 2008: USD 63.7 million) relating to imported leased aircraft, which are payable in equal monthly instalments over a thirty-four-month period from the date these assets are cleared through customs.

Customs duties payable on leased aircraft have been discounted using a discount rate between 9.0% and 15.0%.

The short-term portion of the VAT payable and the customs duties of USD 122.4 million (31 December 2008: USD 91.9 million) and USD 94.1 million (31 December 2008: USD 74.2 million), respectively, relating to the imported leased aircraft are disclosed in Note 22.

30. SHARE CAPITAL

	Number of shares authorised and issued	Number of treasury shares	Number of shares outstanding
Ordinary shares of one Russian rouble each:			
As at 31 December 2008	1,110,616,299	(27,770,779)	1,082,845,520
As at 30 September 2009	1,110,616,299	(14,771,313)	1,095,844,986

Ordinary shareholders are entitled to one vote per share.

During 2009 the number of treasury shares held by the Group decreased by 12,999,466

The Company's shares are listed on the Russian Trade System ("RTS") and the Moscow Interbank Currency Exchange ("MICEX") and on 30 September 2009 were traded at USD 1.52 per share. On 14 December 2009 were traded at USD 1.54 per share.

The Company launched a Level 1 Global Depositary Receipts (GDR's) programme in December 2000. The Company signed a depositary agreement with Deutsche Bank Group, allowing the Company's shareholders to swap their shares for GDR's, which trade over-the-counter on US and European markets. The swap ratio was established at 100 shares per GDR. In accordance with the depositary agreement the total volume of the GDR's of the Company cannot exceed 20% of the Company's share capital. In 2001 the Company's GDR's were listed on the New Europe Exchange ("NEWEX") in Vienna and after closing of this stock exchange the GDR's were transferred to the third segment of the stock exchange in Frankfurt. On 30 September 2009 and 14 December 2009 the GDR's were trade at USD153.29 and USD 153.16 each, respectively.

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Notes to the Consolidated Financial Statements
as at and for the three- and nine-month periods ended 30 September 2009
(All amounts in millions of US dollars)

31. RETAINED EARNINGS AND DIVIDENDS

The statutory accounting reports of the Group companies are the basis for profit distribution and other appropriations. For the nine-month period ended 30 September 2009 and for the year ended 31 December 2008 the statutory profits as reported in the statutory financial statements amounted to 7,591.6 million Russian roubles (233.7 million US dollars) and 5,807 million Russian roubles (233.6 million US dollars), respectively.

Thousand Roubles	30 September 2009	31 December 2008
Retained earnings (thousand roubles)	36,992,658	30,291,047

At the annual shareholders' meeting held in 20 June 2009 the shareholders approved dividends in respect of 2008, which would be paid to the shareholders between 21 June and 31 December 2009 in the amount of 0.1818 Russian roubles per share (0.73 US cents at the average exchange rate of the year 2008) totalling to 199.9 million Russian roubles (USD 8.1 million at the average exchange rate of the year 2008). The outstanding balance of the dividends payable will be transferred as soon as the relevant shareholders' bank details are collected.

32. OPERATING SEGMENTS

The Group has four reportable segments, as described below, which are the Group's strategic business units. The strategic business units offer different products and services, and are managed separately because they require different technology and marketing strategies. For each of the strategic business units, the Group's General Director reviews internal management reports on at least a quarterly basis. The following summary describes the operations in each of the Group's reportable segments:

- Airline – domestic and international passenger and cargo air transport and other airline services;
- Catering – includes preparation of food and beverages for air travel;
- Hotels – includes operating a hotels;
- Airport terminal – includes operating the Sheremetyevo-3 terminal.

There are also other operating segments. However, none of these segments meets any of the quantitative thresholds for determining reportable segments in 2009 and 2008.

Information regarding the results of each reportable segment is included below. Performance is measured based on segment sales revenue and operating profit, as included in the internal management reports that are review by the Group's General Director. Segment sales revenue and operating profit is used to measure performance as management believes that such information is the most relevant in evaluating the results of certain segments relative to other entities that operate within these industries. Inter-segment pricing is determined on an arm's length basis.

	Airline	Catering	Hotels	Terminal	Other	Elimi-nations	Total Group
Nine-month period ended 30 September 2009							
External sales	2,439.8	10.4	10.9	-	1.4	-	2,462.5
Inter-segment sales	-	49.4	3.5	-	2.5	(55.4)	-
Total revenue	**2,439.8**	**59.8**	**14.4**	**-**	**3.9**	**(55.4)**	**2,462.5**
Operating profit/(loss)	302.8	8.7	3.0	(6.8)	(0.3)	-	307.4
Financial income							15.0
Financial expenses							(34.3)
Share of income in associates	6.5	-	-	-	-	-	6.5
Non-operating expenses, net							(19.5)
Profit before income tax							**275.1**
Income tax							(104.7)
Profit for the period							**170.4**

	Airline	Catering	Hotels	Terminal	Other	Elimi-nations	Total Group
Three-month period ended 30 September 2009							
External sales	997.9	4.5	3.8	-	0.4	-	1,006.6
Inter-segment sales	-	22.2	1.2	-	0.9	(24.3)	-
Total revenue	**997.9**	**26.7**	**5.0**	**-**	**1.3**	**(24.3)**	**1,006.6**
Operating profit/(loss)	200.5	4.0	0.9	(2.4)	-	0.6	203.6
Financial income							15.7
Financial expenses							(10.0)
Share of income in associates							3.6
Non-operating expenses, net							(0.3)
Profit before income tax							**212.6**
Income tax							(56.3)
Profit for the period							**156.3**

	Airline	Catering	Hotels	Terminal	Other	Elimi-nations	Total Group
As at 30 September 2009							
Segment assets	3,061.2	32.9	18.9	953.7	60.9	(377.6)	3,750.0
Associates	19.9	-	-	-	-	-	19.9
Unallocated assets							53.1
Consolidated total assets							**3,823.0**
Segment liabilities	727.1	22.1	5.6	43.3	46.1	(58.0)	786.2
Unallocated liabilities							1,929.9
Consolidated total liabilities							**2,716.1**

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Notes to the Consolidated Financial Statements
as at and for the three- and nine-month periods ended 30 September 2009
(All amounts in millions of US dollars)

	Airline	Catering	Hotels	Terminal	Other	Elimi-nations	Total Group
Nine-month period ended 30 September 2009							
Capital expenditure (Note 20)	155.8	1.2	0.3	216.5	0.2	-	374.0
Depreciation and amortisation	92.9	0.7	2.2	0.1	0.1	-	96.0
Non-recoverable VAT (Note 10)	5.5	-	-	-	-	-	5.5
Three-month period ended 30 September 2009							
Depreciation and amortisation	32.0	0.3	0.9	-	0.1	-	33.3

	Airline	Catering	Hotels	Terminal	Other	Elimi-nations	Total Group
Nine-month period ended 30 September 2008 (Unreviewed)							
External sales	3,547.3	13.8	17.4	-	1.0	-	3,579.5
Inter-segment sales	-	57.5	4.9	-	2.9	(65.3)	-
Total revenue	**3,547.3**	**71.3**	**22.3**	**-**	**3.9**	**(65.3)**	**3,579.5**
Operating profit/(loss)	325.2	8.2	5.6	(7.0)	(2.3)	7.2	336.9
Financial income							3.6
Financial expenses							(77.9)
Share of income in associates	8.2	-	-	-	-	-	8.2
Non-operating income, net							7.3
Profit before income tax							**278.1**
Income tax							(136.9)
Profit for the period							**141.2**

	Airline	Catering	Hotels	Terminal	Other	Elimi-nations	Total Group
Three-month period ended 30 September 2008 (Unreviewed)							
External sales	1,429.7	4.1	5.3	-	0.3	-	1,439.4
Inter-segment sales	-	22.9	1.7	-	0.9	(25.5)	-
Total revenue	**1,429.7**	**27.0**	**7.0**	**-**	**1.2**	**(25.5)**	**1,439.4**
Operating profit/(loss)	194.6	3.3	1.4	(1.4)	(1.1)	1.1	197.9
Financial income							0.1
Financial expenses							(92.9)
Share of income in associates	6.1	-	-	-	-	-	6.1
Non-operating income, net							0.3
Profit before income tax							**111.5**
Income tax							(46.3)
Profit for the period							**65.2**

	Airline	Catering	Hotels	Terminal	Other	Elimi-nations	Total Group
As at 31 December 2008							
Segment assets	2,634.0	28.2	20.3	734.1	44.4	(220.9)	3,240.1
Associates	13.8	-	-	-	-	-	13.8
Unallocated assets							96.5
Consolidated total assets							**3,350.4**
Segment liabilities	725.4	19.4	21.4	25.9	28.5	(52.7)	767.9
Unallocated liabilities							1,645.2
Consolidated total liabilities							**2,413.1**
Nine-month period ended 30 September 2008 (Unreviewed)							
Capital expenditure (Note 20)	267.3	2.7	2.8	337.2	-	-	610.0
Depreciation and amortisation	117.2	0.7	2.9	0.1	0.1	-	121.0
Three-month period ended 30 September 2008 (Unreviewed)							
Depreciation and amortisation	40.5	0.2	0.9	0.1	0.1	-	41.8

	Three-month period ended 30 September		Nine-month period ended 30 September	
	2009	2008 Unreviewed	2009	2008 Unreviewed
Scheduled passenger revenue:				
International flights from Moscow to:				
Europe	139.7	199.7	356.6	528.9
Asia	57.8	81.7	147.8	215.6
North America	14.9	26.9	35.1	65.6
Other	5.7	7.1	16.6	19.8
	218.1	**315.4**	**556.1**	**829.9**
International flights to Moscow from:				
Europe	149.0	207.0	368.6	532.3
Asia	59.7	86.1	155.5	233.6
North America	14.0	25.8	35.9	66.6
Other	5.1	6.2	16.7	19.1
	227.8	**325.1**	**576.7**	**851.6**
Domestic flights	299.9	453.1	679.1	1,011.0
Other international flights	12.2	34.6	33.6	66.3
	758.0	**1,128.2**	**1,845.5**	**2,758.8**

	Three-month period ended 30 September		Nine-month period ended 30 September	
	2009	2008 Unreviewed	2009	2008 Unreviewed
Cargo revenue:				
International flights from Moscow to:				
Europe	4.0	1.1	8.9	2.9
Asia	3.2	0.6	6.3	1.7
North America	0.4	0.4	1.3	1.0
Other	0.1	-	0.2	0.1
	7.7	**2.1**	**16.7**	**5.7**
International flights to Moscow from:				
Europe	6.8	14.0	19.0	42.5
Asia	17.9	20.7	40.3	41.1
North America	0.6	2.1	2.6	5.0
Other	-	0.1	0.1	0.2
	25.3	**36.9**	**62.0**	**88.8**
Other international flights	13.0	45.4	26.2	113.7
Domestic flights	10.7	13.2	28.1	36.7
	56.7	**97.6**	**133.0**	**244.9**

33. RISK CONNECTED WITH FINANCIAL INSTRUMENTS

Liquidity risk is the risk that the Group will not be able to meet its financial obligations as they fall due. The Group's approach to managing liquidity is to ensure that, as far as possible, that it will always have sufficient liquidity to meet its liabilities when due, under both normal and stressed conditions, without incurring unacceptable losses or risking damage to the Group's reputation. The Group entities utilise a detailed budgeting and cash forecasting process to ensure their liquidity is maintained at the appropriate level.

The Group has entered into various agreements with a number of banks in Russia whereby the banks have issued facilities to guarantee the repayment of the Group's commitments related to the existing aircraft lease agreements. As at 30 September 2009 the total value of the guarantees issued amounted to USD 384.6 million (31 December 2008: USD 76.4 million).

The following are the contractual maturities of financial liabilities, excluding estimated interest payments and the impact of netting agreements:

	Average interest rate						
30 September 2009	Contrac-tual	Effective	0-12 months	1-2 years	2-5 years	Over 5 years	Total
Non-derivative financial liabilities:							
Loans in US dollars	8.9%	8.9%	175.5	30.0	114.9	543.8	864.2
Loans in Russian roubles	18.5%	18.5%	39.0	5.8	0.6	-	45.4
Finance lease liabilities	1.7%	1.7%	68.3	66.3	185.0	160.0	479.6
Customs duties	0%	8.2%	94.1	86.6	27.0	-	207.7
Trade and other payables (excluding customs duties)	0%	0%	631.7	105.5	33.0	5.5	775.7
			1,008.6	**294.2**	**360.5**	**709.3**	**2,372.6**

31 December 2008	Average interest rate: Contractual	Average interest rate: Effective	0-12 months	1-2 years	2-5 years	Over 5 years	Total
Non-derivative financial liabilities:							
Loans in US dollars	8.9%	8.9%	73.5	126.2	103.8	351.4	654.9
Loans in Russian roubles	13.3%	13.3%	71.9	9.7	-	-	81.6
Finance lease liabilities	3.8%	3.8%	78.0	65.6	189.8	204.8	538.2
Customs duties	0%	6%	74.2	45.1	18.6	-	137.9
Trade and other payables (excluding customs duties)	0%	0%	588.0	56.7	24.1	5.9	674.7
			885.6	**303.3**	**336.3**	**562.1**	**2,087.3**

Customs duties represent discounted liabilities on custom duties regarding finance and operation leases of aircrafts. The effective annualised interest rate is impacted by the date of adding a new aircraft to the fleet of the Group.

As at 30 September 2009 the Group had available USD 297.0 million (31 December 2008: USD 451.2 million) in relation to lines of credit granted to the Group by various lending institutions.

Currency risk – The Group is exposed to currency risk in relation to sales, purchases and borrowings that are denominated in a currency other than the respective functional currencies of the Group entities, which are primarily the Russian rouble. The currencies in which these transactions are primarily denominated are Euro and USD.

The Group's exposure to foreign currency risk was as follows based on notional amounts:

	30 September 2009				31 December 2008			
	USD	EUR	Other	Total	USD	EUR	Other	Total
Cash and cash equivalents	33.8	6.0	33.9	73.7	38.5	7.5	23.4	69.4
Accounts receivable and prepayments, net	238.5	90.1	50.5	379.1	207.1	47.0	39.4	293.5
Other non-current assets	82.2	0.2	0.3	82.7	87.6	-	-	87.6
	354.5	**96.3**	**84.7**	**535.5**	**333.2**	**54.5**	**62.8**	**450.5**
Accounts payable and accrued liabilities	179.9	41.0	19.6	240.5	141.0	37.3	15.3	193.6
Finance lease liabilities (current portion)	67.6	-	-	67.6	76.3	-	-	76.3
Finance lease liabilities (non-current portion)	411.3	-	-	411.3	460.2	-	-	460.2
Short-term borrowings	175.5	-	-	175.5	73.5	-	-	73.5
Long-term borrowings	688.7	-	-	688.7	581.4	-	-	581.4
Other non-current liabilities	-	-	-	-	-	-	-	-
	1,523.0	**41.0**	**19.6**	**1,583.6**	**1,332.4**	**37.3**	**15.3**	**1,385.0**
Net assets/(liabilities)	**(1,168.5)**	**55.3**	**65.1**	**(1,048.1)**	**(999.2)**	**17.2**	**47.5**	**(934.5)**

A 20% strengthening or weakening of the Russian rouble against the following currencies as at 30 September 2009 and 31 December 2008, respectively, would have increased/(decreased) profit before income tax by the amounts shown below. This analysis assumes that all other variables, in particular interest rates, remain constant. The effect on the Group's equity would be the same as that on the on the Group's profit.

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Notes to the Consolidated Financial Statements
as at and for the three- and nine-month periods ended 30 September 2009
(All amounts in millions of US dollars)

	30 September 2009: Percent against RUR	30 September 2009: Effect on profit before income tax	31 December 2008: Percent against RUR	31 December 2008: Effect on profit before income tax
Increase in the rate of exchange to rouble				
USD	20%	(233.7)	20%	(199.8)
Euro	20%	11.1	20%	3.4
Other currencies	20%	13.0	20%	9.5
Decrease in rate of exchange to rouble				
USD	20%	233.7	20%	199.8
Euro	20%	(11.1)	20%	(3.4)
Other currencies	20%	(13.0)	20%	(9.5)

Interest rate risk – Changes in interest rates impact primarily loans and borrowings by changing either their value (fixed rate debt) or their future cash flows (variable rate debt). At the time of raising new loans or borrowings management uses judgment to decide whether it believes that a fixed or variable interest rate would be more favourable to the Group over the expected period until maturity.

As at 30 September 2009 and 31 December 2008 the interest rate profiles of the Group's interest-bearing financial instruments were:

	Carrying amount: 30 September 2009	Carrying amount: 31 December 2008
Fixed rate instruments		
Financial assets	16.2	33.9
Financial liabilities	(879.2)	(709.2)
	(863.0)	**(675.3)**
Variable rate instruments		
Financial assets	0.6	-
Financial liabilities	(510.0)	(565.5)
	(509.4)	**(565.5)**

During the nine months of 2009 some of the Group's loans bore variable interest rates (Note 26 and Note 28). If the variable interest rates on borrowings during the nine months of 2009 were 30% greater or lower that the actual interest rates for the period, with all other variables held constant, interest expense would have been higher or lower by USD 0.5 million (9m 2008: USD 0.4 million).

The interest component of the Group's finance leases primarily accrues at variable interest rates. If during the nine months of 2009 those rates were 30% greater or lower than what they actually were, with all other variables held constant, interest expense on finance leases for the period would have been different by USD 0.9 million (9m 2008: USD 3.7 million). The effect on the Group's equity would be the same as that on the on the Group's profit.

Capital risk management – Management's policy is to have a strong capital base as to maintain investor, creditor and market confidence and to sustain future development of the business. Management monitors the return on capital and the level of dividends to ordinary shareholders.

There were no changes in the Group's approach to capital management during the year.

Neither the Group nor any of its subsidiaries are subject to externally imposed capital requirements.

34. RELATED PARTY TRANSACTIONS

The ultimate controlling party of the Company is the Government of the Russian Federation and all companies controlled by the Government of the Russian Federation are treated as related parties of the Group for the purpose of these consolidated financial statements.

The consolidated financial statements of the Group include the following balances and transaction with related parties:

	30 September 2009	31 December 2008
Assets		
Russian Government and companies controlled by the Government		
VAT and customs duties recoverable on leased aircraft	563.8	347.5
Cash and cash equivalents	46.3	66.1
Trade and accounts receivable	5.4	23.6
Bank deposits with maturities less than 90 days	3.1	21.9
Bank deposits with maturity date not exceeding 90 days	1.2	-
	619.8	**459.1**
Associates		
Trade and accounts receivable	40.4	9.2
	660.2	**468.3**
Liabilities		
Russian Government and companies controlled by the Government		
Long-term borrowings	682.6	575.4
VAT and customs duties payable on leased aircraft	463.9	306.0
Short-term borrowings	154.4	81.7
Trade and other accounts payable	73.8	52.8
	1,374.6	**1,015.9**
Associates		
Trade and other accounts payable	9.4	3.5
	1,384.1	**1,019.4**

	Three-month period ended 30 September		Nine-month period ended 30 September	
	2009	2008 Unreviewed	2009	2008 Unreviewed
Sales to Government and companies controlled by the Government	8.8	22.4	24.2	44.3
Sales to associates	3.2	1.8	7.0	9.5
	12.0	**24.2**	**31.2**	**53.8**
Purchases from associates	10.8	280.5	39.2	620.9
Purchases from Government and companies controlled by the Government	41.1	159.3	448.5	428.9
Dividend income received	0.2	0.1	0.4	0.3

Purchases consist primarily of purchases of aircraft fuel as well as air navigation and airport services. During the nine months of 2009 and 2008 most of the transactions between the Group and its related parties were based on market prices.

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Notes to the Consolidated Financial Statements
as at and for the three- and nine-month periods ended 30 September 2009
(All amounts in millions of US dollars)

The summary of balances and charges relating to the taxes due to the Government of the Russian Federation during the nine months of 2009 and 2008 is presented below:

	30 September 2009	31 December 2008
Accounts receivable from tax authorities	296.8	371.0
Accounts payable to tax authorities	27.2	10.8

	Three-month period ended 30 September		Nine-month period ended 30 September	
	2009	2008 Unreviewed	2009	2008 Unreviewed
Tax refunds received during the period	34.5	29.6	180.7	234.3
Total amount of taxes settled with tax authorities during the period	39.3	105.2	115.8	298.9

The amounts outstanding to and from related parties mainly will be settled in cash. Tax receivable and tax payable might be offset according to Russian tax legislation.

As at 30 September 2009 total amount of guarantees given amount to USD 0.6 million (31 December 2008: USD 1.3 million), guarantees received USD 0.2 million (31 December 2008: USD 0.4 million).

Compensation of key management personnel

The remuneration of directors and other members of key management (the members of the Board of Directors and Management Committee as well as key managers of flight and ground personnel who have significant power and responsibilities on key control and planning decisions of the Group) consist of short-term benefits including salary and bonuses as well as short-term compensation for serving on the management bodies of Group companies, and in the nine months of 2009 amounted to approximately USD 8.4 million (9m 2008: USD 13.2 million (unreviewed)). The compensation in the third quarter of 2009 and 2008 amounted to USD 5.3 million and USD 10.3 million, respectively.

Such amounts are stated before personal income tax but exclude unified social tax. According to Russian legislation, the Group makes contributions to the Russian State pension fund as part of unified social tax for all its employees, including key management personnel. Government officials, who are directors, do not receive remuneration from the Group.

35. COMMITMENTS UNDER OPERATING LEASES

Future minimum lease payments under non-cancellable aircraft and other operating leases are as follows:

	30 September 2009	31 December 2008
On demand or within one year	322.4	269.7
In two to five years	1,236.7	1,254.3
After five years	1,054.7	1,068.7
Total minimum payments	**2,613.8**	**2,592.7**

The operating lease commitments disclosed in the table above include the aircraft currently in use under operating lease, and nine Airbus A-320, five Airbus A-330 and one Boeing B-767 aircraft.

As at 31 December 2008, commitments under operating leases include USD 13.6 million related to lease contracts which were terminated by management in the first half of 2009.

The amounts above represent base rentals payable. Maintenance fees payable to the lessor, based on actual flight hours, and other usage variables are not included in the figures.

For details of the fleet subject to operating leases refer to Note 1.

36. CAPITAL COMMITMENTS

The Group's capital commitments in relation to the acquisition of property, plant and equipment as at 30 September 2009 amounted to approximately USD 1,156 million (31 December 2008: USD 1,397 million). These commitments mainly relate to the finance leases of ten Sukhoi SuperJet-100 (SSJ) aircraft, the finance lease of sixteen Airbus A-321-200 aircraft, contracts related to the commissioning of the Sheremetyevo-3 terminal and other contracts related to the Group's business.

37. CONTINGENCIES

Political environment – The Government of the Russian Federation continues to reform the business and commercial infrastructure in its transition to a market economy. As a result laws and regulations affecting businesses continue to change rapidly. These changes are characterised by poor drafting, different interpretations and arbitrary application by the authorities.

Business environment – The Russian Federation has been experiencing political and economic change that has affected, and may continue to affect, the activities of enterprises operating in this environment. Consequently, operations in the Russian Federation involve risks that typically do not exist in other markets. In addition, the recent contraction in the capital and credit markets has further increased the level of economic uncertainty in the environment. The consolidated financial statements reflect management's assessment of the impact of the Russian business environment on the operations and the financial position of the Group. The future business environment may differ from management's assessment.

Taxation – Russian tax legislation is subject to varying interpretations and constant changes. Furthermore, the interpretation of the tax legislation by the tax authorities, as applied to the transactions and activities of the Group, may not coincide with that of management. As a result, the tax authorities could challenge transactions and the Group could be assessed additional taxes, penalties and interest. which could be significant. Periods remain open to review by the tax authorities for three years. The Group's management believes that it has adequately provided for all tax liabilities in the consolidated financial statements. However, the risk remains that the relevant authorities could take up differing positions with regard to interpretative issues and the effect could be significant. In addition, tax treatment of air transportation services is relatively less regulated part of Russian taxation.

Legal action – Former members of the Group's management and two Swiss non-bank financial companies that provided treasury and financial services to the Group, are currently under civil and criminal investigation by the Swiss and Russian authorities for potential misconduct related to funds managed under treasury and financial services agreements, which were entered into by the former management of the Group. On 16 November 2006 the court in Moscow considered the Company's claim against two former employees of the Group and an employee of Financial United Corporation and awarded a total of approximately USD 8.2 million in damages to the Group. The Group intends to pursue the recovery of all losses to the fullest extent possible. However, due to remaining uncertainties in collecting already awarded and any possible additional amounts, it has not recognised any assets related to this matter in its consolidated financial statements.

OJSC AEROFLOT – RUSSIAN AIRLINES
Notes to the Consolidated Financial Statements
as at and for the three- and nine-month periods ended 30 September 2009
(All amounts in millions of US dollars)

38. SUBSEQUENT EVENTS

In October 2009 the Company made a decision to sell 51% of its interest in CJSC Aeroflot Plus to Jetalliance Holding AG.

On 21 October 2009 the Moscow Regional Arbitration Court has issued a verdict declaring CJSC Aeroflot-Cargo, a Group subsidiary, insolvent. The verdict comes into force on 21 November 2009.