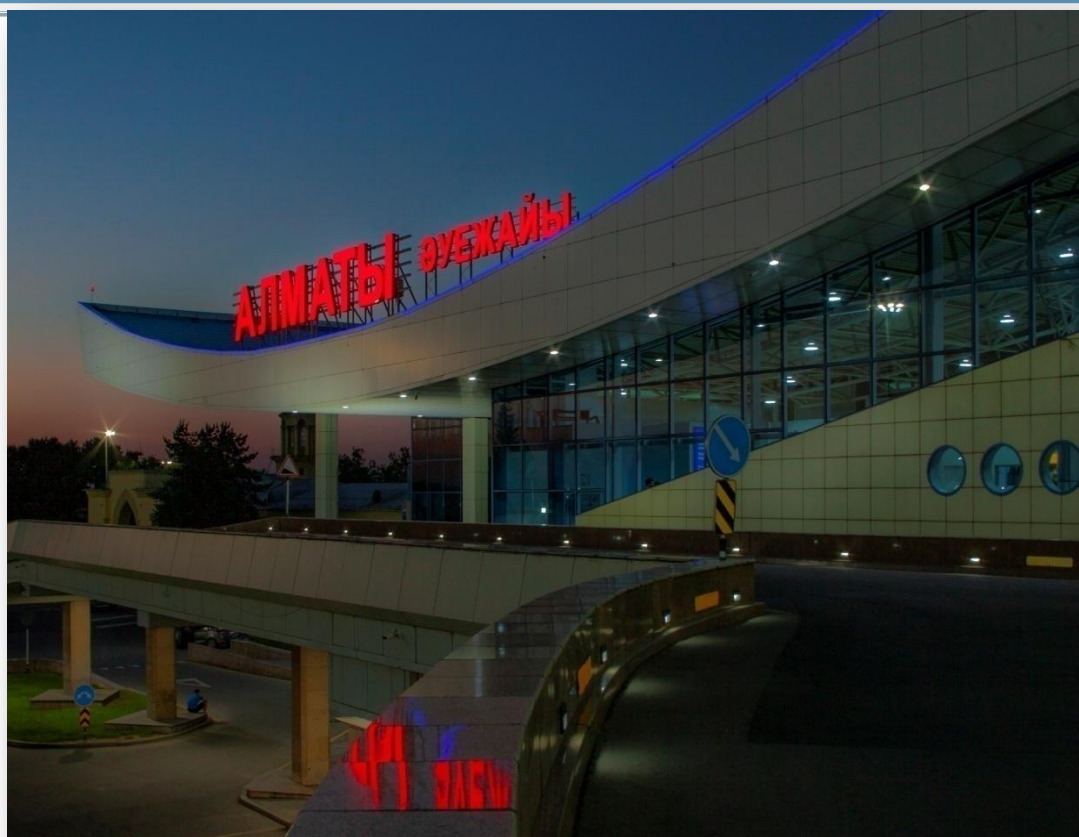


2019

Годовой отчет АО «Международный аэропорт Алматы»



СОДЕРЖАНИЕ

ЮРИДИЧЕСКИЙ СТАТУС ОБЩЕСТВА.....	6
ИНФОРМАЦИЯ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОБЩЕСТВА	7
История образования и развития Общества.....	8
Основные виды деятельности.....	16
Дочернее предприятие Общества	27
Производственная структура Общества	30
ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОБЩЕСТВА	46
Положение Общества в отрасли	47
Анализ конкурирующих аэропортов	52
ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ.....	60
ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ РИСКА И СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ.....	80
СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ	83
Система организации труда работников Общества	83
Занятость	83
Подготовка и образование	85
Здоровье и безопасность на рабочем месте	86
Противодействие коррупции	88
Соответствие требованиям законодательства	89
Ответственность за продукцию.....	90
ЭКОЛОГИЧНОСТЬ.....	91
Ответственность Общества в сфере экологии и природоохранной политики в 2019г.	91
Используемые материалы.....	92
Управление отходами.....	92
Водопотребление.....	92
Сброс сточных вод.....	92
Теплопотребление	92
Энергопотребление и энергоэффективность.....	93
Аварийные и нерегулярные сбросы загрязняющих веществ.....	93
Выбросы парниковых газов и других загрязняющих веществ в атмосферу	94
Охрана окружающей среды	95
Биологическое разнообразие	96
Соответствие экологическим требованиям	96
КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ	97

Система корпоративного управления компании	97
Структура корпоративного управления компании.....	98
Совет директоров (наблюдательный совет) листинговой компании	98
Коллегиальный или единоличный исполнительный орган организации	99
Информация о вознаграждениях.....	100
Акционеры (участники) листинговой компании.....	100
Дочерние и зависимые компании	101
Информация о дивидендах	101
Права миноритарных акционеров.....	103
Информация о крупных сделках.....	103
Информационная политика.....	103
Управление рисками	104
Внутренний контроль и аудит	105
ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	108
Консолидированная Финансовая отчетность за 2019г.	108
Глоссарий	168
Контактная Информация	169



**Болат Ержанов,
президент АО «Международный аэропорт Алматы»**

Уважаемые дамы и господа, коллеги и партнеры!

В 2019 году Международный аэропорт Алматы, оставаясь крупнейшим транспортно-авиационным хабом страны, продолжал стабильно увеличивать производственные и экономические показатели.

Воздушная гавань обслуживала почти три десятка зарубежных пассажирских авиаперевозчиков, а также все основные казахстанские авиакомпании.

В минувшем году было обслужено 64 446 рейсов, что на 5% больше, чем в 2018-м.

Годовой пассажиропоток превысил уровень в 6 миллионов пассажиров, составив 6 422 829 человек (с ростом в сравнении с предыдущим годом на 13%).

Активно наращивалась работа грузового направления Международного аэропорта Алматы: в 2019 году было принято и обработано 69 тыс. тонн грузов, рост по данному показателю в сравнении с 2018 годом - 18%. Также были запущены крупные логистические проекты, как, например, совместный проект Международного аэропорта Алматы и компании Globalink в части мультимодальных перевозок. Продолжив свое развитие и в 2020 году, данный проект является частью комплексного плана развития транзитного потенциала не только алматинского аэропорта, но и республики в целом.

В течение всего года продолжалась активная работа по привлечению новых партнеров – как пассажирских, так и карго-перевозчиков.

В итоге этой системной работы Международный аэропорт Алматы завершил 2019 год с положительной динамикой по всем ключевым позициям, в том числе со значительным ростом финансовых показателей.

Однако мировая пандемия 2020 года существенно скорректировала планы всех предприятий авиационной отрасли, в том числе и аэропорта Алматы. Исходя даже из самых оптимистичных прогнозов, очевидно - для того, чтобы вернуться к прежним показателям, как производственным, так и финансово-экономическим, потребуются время и значительные усилия. Тем не менее, на сегодня Международный аэропорт Алматы имеет сильные позиции, значительно укрепив их в предыдущие годы, что дает ему возможность полноценно функционировать и развиваться, в первую очередь, за счет стратегических проектов.

С уважением,

**Президент
АО «Международный аэропорт
Алматы»**



**Ержанов
Болат
Калиевич**

ЮРИДИЧЕСКИЙ СТАТУС ОБЩЕСТВА

Полное наименование Общества:

На государственном языке – «Халықаралық Алматы әуежайы» акционерлік қоғамы;

На русском языке – Акционерное общество «Международный аэропорт Алматы»;

На английском языке – Joint-Stock Company «Almaty International Airport».

Юридический адрес:

Республика Казахстан, 050039, г.Алматы, ул.Майлина,2

Контактный телефон: (727) 270 31 31

Факс: (727) 388 88 84

Адрес электронной почты: info@alaport.com

Единственным акционером АО «Международный Аэропорт Алматы» является компания «Venus Airport Investments B.V.»

Уставный капитал Общества составляет 78 414 тыс. тенге. Он состоит из номинальной стоимости 78 414 простых акций Общества. Изменения уставного капитала в отчетном периоде не производились.

ИНФОРМАЦИЯ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОБЩЕСТВА

*Есть аэропорты, призванные
соединять страны,
а аэропорт Алматы соединяет
континенты – Европу и Азию.*

Международный аэропорт Алматы – крупный транспортно-логистический хаб Центральной Азии, предлагающий широкий спектр услуг на международном уровне, занимающий лидирующее положение в стране по объему внутренних и международных пассажирских и грузовых авиаперевозок.

Международный аэропорт Алматы на протяжении нескольких лет работает и успешно развивается, уверенно следует принятой миссии, приближаясь к поставленным целям и соблюдая корпоративные ценности.

Общество осуществляет полный спектр услуг международного уровня:



Аэропорт является единственным объектом в Алматинской области способным поддерживать международные рейсы, поэтому является стратегическим объектом и важной частью инфраструктуры Республики Казахстан.

Всего в Международном аэропорту Алматы в настоящее время обслуживается свыше 27 пассажирских и 7 грузовых авиакомпаний, что составляет в среднем 177 рейсов в день.



История образования и развития Общества

Перенос столицы в 1927 году из города Кызыл-Орда в Алма-Ату, послужил толчком для интенсивной застройки и развития города. Создание аэропорта не было исключением.



Регулярные рейсы он стал осуществлять в 1935 году. Выдержка из местной газеты - 1936 год 8 июля: *"Регулярные рейсы "Алма-Ата – Москва". Завтра утром в Москву вылетает самолет П-5. Этим полетом открывается воздушная линия "Алма-Ата – Москва". Путь от Алматы до Москвы занимает два дня. Трасса новой линии (3600 километров) лежит через Караганду, Кустанай и Казань. Путь от Алма-Аты до Караганды самолеты будут проходить без остановки"*.



Самолет П-5, - это одна из многих модификаций советского многоцелевого одномоторного самолёта Р-5 30-х годов, который был создан в ОКБ Поликарпова в 1928 году и являлся одним из самых массовых самолётов-бипланов в СССР.

Первое фундаментальное здание Аэропорта было построено в 1936 году по проектам архитекторов Б.Заварзина и Г.Елькина. В 1957 году здание перестроили по проекту Б.Капанова, а в 1973 году его реконструировали по проекту художника В.Н.Сенченко.



17 октября 1968 г. прибыл первый самолет ИЛ-62 в аэропорт Алма-Аты (по плану «обкатки» нового рейса). Прямо на перроне была установлена трибуна, - организован митинг.



The welcome of the arrival of the first Ilyushin Il-62 service to Alma Ata, Kazakhstan, on 17 October 1968, operated by SSSR-86670. (photo: Boris Vdovienko)

19 апреля 1971 года аэропорту Алма-Ата Казахского управления ГА разрешено принимать самолеты Ил-62 и Ту-114.



Впервые рейс Ту-144 с бортовым номера 77106 отправился в 8.30 из аэропорта Домодедово и через 1 час 59 минут, покрыв расстояние 3300 км, прибыл в Алма-Ату. Полет осуществлялся на высоте 18 км., со скоростью 2200 км/час.

На основании результатов эксплуатационных испытаний с 1 ноября 1977 года начались регулярные полеты самолета Ту-144, рассчитанного на 133 пассажира.

До 1990 года аэропорт входил в состав КУГА (Казахского Управления ГА). 26 апреля 1991 года реорганизован в «Аэропорт Алма-Ата». С 1993 года – самостоятельная структурная единица. В 1994 году преобразован в АООТ «Аэропорт Алматы», правопреемником которого является АО «Международный аэропорт Алматы».

За годы эксплуатации возможности этого аэродрома оценили десятки авиакомпаний Мира. Причиной его популярности стало выгодное географическое положение и величина взлетно-посадочной полосы. Первая полоса при ширине 45 метров имеет длину 4,4 километра, и может принимать самолеты всех типов. В 1998 году была проведена полная

реконструкция первой полосы, которую оснастили по всем международным стандартам (ИКАО).

В связи с ростом самолетовылетов/прилетов, увеличения численности клиентов аэропорта, в 2008 году была введена в эксплуатацию вторая ВПП, соответствующая для полетов в условиях IIIA категории ИКАО. Физические характеристики ВПП позволяют принимать все типы ВС без каких-либо ограничений. Однако, как известно, в аэропорту Алматы в осенне-зимний период наблюдается стабильное ограничение видимости из-за возникающих туманов, что являлось причинами уходов самолетов на запасные аэродромы, задержек вылетов регулярных рейсов и вызывало нарекания авиапассажиров. Поэтому, в целях снижения негативных последствий туманов, в 2011 году было принято решение повысить категорию аэродрома до уровня IIIB по стандартам ИКАО. В ноябре 2011 года работы были завершены и Международным авиационным комитетом был выдан сертификат годности аэродрома для посадок ВС по этой категории сроком до 25.09.2013 года. В сентябре 2013 года, в связи с окончанием срока действия данного сертификата, комиссией МАК была проведена инспекционная проверка аэродрома Алматы на соответствие требованиям по IIIB категории ИКАО. В результате проверки было признано полное соответствие аэродрома данной категории и выдан новый сертификат годности сроком на 5 лет. В декабре 2018 года был выдан новый сертификат годности аэродрома, действительный до ноября 2021 года. В ноябре 2018-го был завершён ремонт ВПП-1, строительство двух новых соединительных рулежных дорожек и монтаж на обеих взлетно-посадочных полосах уникального светосигнального оборудования. По завершении этих работ ВПП-2 была ресертифицирована по категории III В ИКАО, а ВПП-1 получила аналогичный сертификат (прежде у нее была категория II ИКАО).

В течение 2019 года были выполнены работы по ремонту покрытий ИВПП, РД, перрона и мест стоянок ВС, очистка ИВПП 1 и ИВПП 2, РД, перрона, мест стоянок ВС от снега, выполнены работы по сенокосу, и орнитологическому обеспечению. В 2020 году планируется произвести ремонт ИВПП – 12 565м², РД В и РД L, МС42а-46а и перрон – 28 655м².

Для справки: в 2010 году по причине туманов ушли на запасной аэродром 268 рейсов, в 2016 году 185 рейсов, в 2017 году 153 рейса, в 2018 году 59 рейсов, а в 2019 году 60 рейсов.



В июле 1999 года произошел пожар в здании Алматинского аэропорта.

Южная столица Казахстана остро нуждалась в новом здании терминала. Новый терминал был отстроен и в декабре 2004 года начал функционировать. Для удовлетворения потребностей авиапассажиров, в новом пассажирском терминале установлены современные системы жизнеобеспечения и контроля, система управления зданием, информационная система о выполняемых авиарейсах, система внутреннего и наружного видеонаблюдения, система оповещения пассажиров, система поиска багажа и др.

В 2010 году было произведено разделение потоков вылетающих и пребывающих пассажиров на внутренних направлениях, что позволило увеличить пропускную способность до 1 300 пасса/час. Рост пассажиропотока способствовал принятию срочного решения по расширению терминала. Таким образом, проведя реконструкцию «старого» здания прилета был введен в эксплуатацию новый павильон прилета/вылета внутренних рейсов площадью 2 985 кв.м. (зона прилета – 2 073 кв. м, вылета - 912 кв.м), тем самым увеличив пропускную способность терминала до 1 600 пасс/час.

Благодаря этому, увеличена зона прибывающих пассажиров на международных рейсах, путем объединения залов выдачи багажа внутренних и международных рейсов. Увеличено количество стоек регистрации с 37 до 47 и 11 стоек самообслуживания, количество посадочных мест в залах ожидания вылета рейсов: по международным направлениям – до 592, по внутренним – до 398 кресел.



В 2018 году проведены работы по увеличению площади зала накопителя вылета международных рейсов на 80 кв.м. (за счет перемещения служебных кабинетов отряда пограничного контроля) заменены посадочные места для пассажиров в количестве 450 штук (накопитель международного вылета).

Реконструирован и открыт новый зал ожидания для транзитных пассажиров общей площадью до 340 кв.м., и вмещает до 150 посадочных мест. В 2018 году была увеличена площадь Транзитного зала на 141 кв.м. за счет перемещения служебных кабинетов отряда пограничного контроля, санитарно карантинного пункта и миграционной службы.

Основным вызовом на сегодняшний день является пропускная способность пассажирского терминала алматинского аэропорта. В 2020 году аэропорт планирует начать реализацию Проекта по строительству нового терминала. В период строительства аэропорт планирует увеличить пропускную способность существующего терминала путем сокращения технологических графиков обслуживания ВС, усиления человеческих ресурсов, модернизации оборудования и оптимизации процессов по наземному обслуживанию авиакомпаний, пассажиров и грузов.

Аэропорт Алматы - признанный лидер по использованию информационных технологий.

В 2011 году в Международном аэропорту Алматы был осуществлен запуск новой системы управления парковкой «Modpark» от немецкого производителя парковочных систем «Designa-Asytec». Въезд в аэропорт и нахождение на территории привокзальной площади первые 15 минут - бесплатны. Для удобства водителей и во избежание очередей дополнительно установлены еще шесть новых пунктов приема оплаты за парковку: один пункт оплаты возле здания ВИП и пять - у входа в здание терминала. Чуть позже, были введены в эксплуатацию дополнительно 3 стойки на выездной группе. Теперь на входной зоне расположены 11 стоек: 4 для въезда на территорию аэропорта и 7 – для выезда. Все стойки оснащены системой управления Modpark и системой распознавания номеров WISPA.



Обработка и хранение различных типов грузов (экспорт, импорт и транзит) в действующем мультимодальном грузовом терминале, площадью 28 000 кв.м., была разрознена. В настоящее время произведена реорганизация потоков грузов, установлены камеры видеонаблюдения во избежание кражи грузов, проводится сопровождение груза от ВС до места его хранения.

В части Организации грузовых перевозок, для улучшения качества производства по обработке грузов, а также для безопасности работников, в Службе грузовых перевозок за 2019 год выполнены следующие работы: Проведена оптимизация сотрудников Отдела Учета и Информации по принципу единого окна, что ведет к более качественному обслуживанию грузовой клиентуры. На складах временного хранения во блоках, зоны «Импорт» и «Экспорт» установлены ограждения 3D панели, разделяющие от стерильной зоны. По всему складу произведен монтаж автоматической пожарной сигнализации. Заключены Договора с компаниями по техническому обслуживанию и ремонту перегрузочных мостов, весового оборудования, холодильных камер, поломоющих машин. Произведены закупы электропогрузчиков в количестве 8 штук, 1 электротягачей и гидравлических тележек, установлено 5 новых холодильных камер емкостью 256 куб. м. В цеху для зарядных устройств аккумуляторов, установлена автоматическая система пожаротушения и модуль порошкового пожаротушения. Открыт новый СВХ для авто и жд грузов.

Для оптимизации управления потоком посетителей на 2020 год планируется установка электронной очереди для ЦОНа. Закуп Экшн камер, тепловых завес на складе, тележек для малогабаритных грузов, офисной мебели, бытовой техники и т.д.

Основываясь на ИТ-технологиях, для полного соответствия стандартам и усовершенствования работы по обработке грузового документооборота одним из первых в СНГ в 2015 году была внедрена система E-freight, которая позволила включиться в мировую систему грузооборота. Данная процедура

доступна для одновременного пользования службой грузовых перевозок, таможенным управлением, авиакомпаниями и экспедиторами. Представительство Международной Ассоциации Воздушного Транспорта в Республике Казахстан, в ноябре 2015 года анонсировало первую успешную отправку электронной грузовой авианакладной (electronic Air Waybill) в Республике Казахстан.

Запущена система оперативного управления «Кобра», аналогичная использовалась в аэропорту Сочи при проведении олимпийских игр 2014 года.

В 2002 году Международный аэропорт Алматы становится членом совета по наземному обслуживанию IATA, TIACA.

В 2003 году Ассоциацией Аэропортов Стран СНГ было присуждено почетное звание «Лучший аэропорт Года стран СНГ».

2007 год – первый аэропорт в Казахстане сертифицированный СМК – ISO 9001:2000.

17 февраля 2012 года в Москве на 32-й сессии Совета по авиации и использованию воздушного пространства Межгосударственного авиационного комитета (МАК) аэродром Международного аэропорта Алматы был признан лучшим в СНГ и получил приз «За достижения в области развития международных (категорированных) аэродромов».

В начале 2020 года реорганизован ОМК в Департамент Качества для дальнейшего улучшения предоставляемых услуг посредством более тщательного контроля соответствия предоставляемых услуг требованиям авиакомпаний, пассажиров и международным стандартам безопасности в авиации. Внедрятся дополнительные инспекции по качеству и операционной безопасности для выявления слабых сторон и скорейшего внедрения корректирующих действий. Будет создана полноценная база данных и программа для автоматизации процессов проведения аудитов качества, фиксирования несоответствий и корректирующих действий. В течение 2020 года МАА проведет полный анализ (GAP анализ) соответствию стандартам ИСАГО (более 1000 стандартов) и разработает план корректирующих действий по каждому подразделению. На основании проведенного анализа будет принято решение о прохождении аудита ИСАГО в 2021 или 2022 году. Время проведения так же зависит от очередности, которая сформировалась из желающих пройти эту сертификацию.

Аэропорт большую часть своего существования был региональным, но сегодня, благодаря своим возможностям и достоинствам, стал реальным гигантом в центрально-азиатском регионе.

Популярность Международного аэропорта Алматы среди ведущих мировых авиаперевозчиков неуклонно растет. В настоящее время такие пассажирские авиакомпании как: Air Arabia, Air Baltic Corp/ A/S, Asiana Airlines, China Southern Airlines, Lufthansa AG, FlyDubai, Turkish Airlines, Scat, Qazaq Air, Air Astana, ГНС Туркменхавоеллары, НАК Узбекистон Хаво Йуллари, Аэрофлот, Авиакомпания Сибирь, Belavia, Уральские авиалинии, Сомон Эйр, Азербайджан Хава Йоллары выполняют полеты в аэропорт Алматы.

С конца декабря 2018 года Авиакомпания «Уральские авиалинии» запустила новый рейс по маршруту Жуковский – Алматы – Жуковский с частотой 5 раз в неделю, а с конца 2019 года по маршруту Екатеринбург – Алматы – Екатеринбург с частотой 2 раз в неделю.

С апреля 2019 года ЗАО Азербайджан Хава Йоллары запустила новый рейс по маршруту Баку – Алматы – Баку с частотой 2 раз в неделю.

В мае 2019 года был запущен первый лоукостер в Казахстане FlyArystan.

Грузовые рейсы с коммерческими правами выполняются Cargolux Airlines Int. S.A., Deutsche Lufthansa AG, Silk Way Airlines и т.д.

С начала 2019 года Qatar Airways Cargo начала совершать полеты в аэропорт Алматы.

С июня 2007 года открыл свои двери бизнес терминал. Отреставрированное здание имеет архитектурно - историческое значение, восстановлен уникальный памятник городской архитектуры. Дизайнерскими работами руководил итальянский архитектор.

Основные виды деятельности

Накопленный многолетний опыт работы позволил создать эффективную систему управления авиационным бизнесом и собрать профессиональную команду специалистов. Благодаря этому клиенты аэропорта имеют возможность получать качественное обслуживание и пользоваться благами современной инфраструктуры аэропорта. Лучшим

подтверждением качества и надежности работы аэропорта являются клиенты, выбравшие отправной точкой своих путешествий Алматинский аэропорт.

Аэропорт сегодня - это:



Миссия международного аэропорта Алматы заключается в стремлении к тому, чтобы аэропорт стал современным звеном авиационной транспортной сети, отвечающим международным стандартам безопасности и качества.

Реализация данной миссии осуществляется в рамках стандартов безопасности полетов и безопасности пассажиров аэропорта. Важнейшим приоритетом при реализации миссии является неизменное качество оказываемых обществом услуг и индивидуальность подхода к каждому клиенту. Участвуя в создании эффективного инфраструктурного механизма Гражданской авиации, аэропорт Алматы вносит свой вклад в развитие региона. Наша основная цель - максимальное обеспечение интересов и потребностей клиентов в авиационной и неавиационной сферах деятельности.

Видение – аэропорт Алматы - крупнейший в Казахстане аэропорт международного класса.

Целью международного аэропорта Алматы является достижение качественно нового уровня обслуживания клиентов и сохранение позиции современного и конкурентоспособного авиационного предприятия.

Корпоративные ценности

- Мы обеспечиваем безопасность, высокий уровень сервиса и комфорта для пассажиров.
- Мы осуществляем равный подход к авиакомпаниям и гарантируем высокое качество оказываемых услуг.
- Мы ценим стабильность бизнеса наших партнеров. Вместе мы способны реализовывать самые смелые и масштабные проекты.
- Наша ответственная и эффективная работа повышает ценность бизнеса, а прозрачность организации обеспечивает доверие акционеров.
- Мы ценим индивидуальные достижения сотрудников и вознаграждаем вклад каждого в общее дело.
- Мы – команда, работающая на единый результат.
- Мы постоянно совершенствуемся для достижения высокого уровня профессионализма.

Международный аэропорт Алматы гордится своей миссией, потому что, двигаясь вперед, достигая краткосрочные цели стратегического развития Общества, аэропорт приближается не только к соответствию мировым стандартам, но и создаются условия для экономического подъема города Алматы.

В области пассажирских перевозок международный аэропорт Алматы видит своей целью предоставление пассажирам транспортных услуг на самолетах различного типа по разветвленной маршрутной сети, с обеспечением высокого уровня безопасности, комфорта и сервиса.

В области грузоперевозок аэропорт Алматы видит своей целью создание такой системы хранения, обработки и транспортировки грузов, которая позволила бы стать альтернативным вариантом крупным зарубежным аэропортам.

В краткосрочной перспективе, в условиях динамически меняющейся социальной, политической и экономической среде, основной целью аэропорта является не допущение падения основных производственных показателей.

В долгосрочной перспективе стать основным транзитным хабом по авиаперевозкам пассажиров и грузов в Центральной Азии и до 2022 года достичь числа обслуживаемых пассажиров – 7 млн. пассажиров в год.

Для дальнейшего его развития в данном качестве, Международный Аэропорт Алматы имеет ряд преимуществ:



Краткая характеристика основных функций аэропорта

Основные функции аэропорта:



1. Обеспечение взлет - посадки воздушного судна, включает:
 - ➔ предоставление взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перронов;
 - ➔ обеспечение содержания и эксплуатации аэродрома;
 - ➔ светотехническое обеспечение аэродрома;
 - ➔ орнитологическое обеспечение безопасности полетов в районе аэропорта;
 - ➔ диспетчерское обслуживание подхода и аэродромное диспетчерское обслуживание (в тех случаях, когда выполняется аэропортом);
 - ➔ аварийно-спасательное и противопожарное обеспечение полетов в районе аэропорта;
 - ➔ предоставление места стоянки воздушному судну на аэродроме в течение трех часов после посадки для пассажирских и шести часов для грузовых и грузопассажирских сертифицированных типов воздушных судов при наличии грузов (почты), подлежащих обработке (погрузке и/или выгрузке) в аэропорту посадки;
 - ➔ предоставление места стоянки в течение трех часов после посадки для грузовых и грузопассажирских сертифицированных типов воздушных судов, при отсутствии груза (почты), подлежащих обработке;
 - ➔ другие услуги, предусмотренные технологией аэродромного обслуживания воздушного судна от момента посадки до момента остановки по месту стоянки и обратно, за исключением обеспечения авиационной безопасности в зоне аэродрома.
2. Обеспечение авиационной безопасности, включает:
 - ➔ досмотр пассажиров, ручной клади, багажа, членов экипажей воздушных судов гражданской авиации;
 - ➔ обеспечение пропускного и внутриобъектового режимов в аэропорту;
 - ➔ предполетный досмотр воздушного судна, грузов, почты и бортового питания;
 - ➔ поддержание готовности сил и средств аэропорта к действиям по пресечению актов незаконного вмешательства;
 - ➔ охрану воздушных судов на стоянках, исключаящую возможность проникновения в воздушное судно посторонних лиц;
 - ➔ исключение возможности незаконного провоза оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся предметов и веществ, запрещенных к перевозке воздушным транспортом;

- ➔ введение особых мер предосторожности при перевозке оружия и боеприпасов, обеспечивающих их перевозку в багаже в разряженном состоянии, в изолированных от пассажиров отсеках воздушного судна;
- ➔ охрану объектов авиатопливного обеспечения;
- ➔ координацию деятельности служб авиационной безопасности эксплуатантов в зоне аэропорта.
- ➔ досмотр и обеспечение пропусками сотрудников и транспортных средств сторонних организаций, проходящих в зону ограниченного доступа;
- ➔ обеспечение содержания дорог для въезда транспортных средств;
- ➔ сопровождение лиц в контролируемой зоне по запросу.

3. Обслуживание пассажиров включает:

3.1. *Обслуживание пассажиров - услуга, предоставляемая в соответствии с технологией обслуживания в случае, когда регистрация пассажиров осуществляется аэропортом, включает:*

- ➔ регистрацию пассажиров, взвешивание и оформление багажа;
- ➔ оформление сверхнормативного багажа;
- ➔ составление центровочного графика;
- ➔ выявление наличия свободных мест;
- ➔ проведение итогов регистрации;
- ➔ предварительное и окончательное составление сводной загрузочной ведомости, оформление рейсовой документации;
- ➔ передачу документов экипажу, в том числе пакета контрольных талонов и квитанции разовых сборов по рейсу;
- ➔ контроль загрузки воздушного судна;
- ➔ передачу сведений о грузовых отсеках самолета для загрузки;
- ➔ накопление и сопровождение пассажиров до воздушного судна;
- ➔ проверку количества пассажиров после посадки в воздушное судно;
- ➔ встречу и сопровождение прибывающих пассажиров до аэровокзала;
- ➔ погрузку, разгрузку и транспортировку багажа, а также выдачу багажа;
- ➔ предоставление, содержание и обслуживание привокзальной площади и зон аэровокзала: вестибюля, справочно-информационной зоны, помещения и зон ожидания, помещений дополнительного обслуживания пассажиров (комнаты матери и ребенка, комнаты религиозных обрядов, медпункта, туалета);
- ➔ информационное обеспечение пассажиров;
- ➔ предоставление багажных тележек пассажирам.

3.2. *Обслуживание пассажиров - услуга, предоставляемая в соответствии с технологией обслуживания при условии, что регистрация пассажиров осуществляется авиакомпанией самостоятельно, включает:*

- взвешивание и оформление багажа;
- оформление сверхнормативного багажа;
- накопление пассажиров;
- встречу и сопровождение прибывающих пассажиров до аэровокзала;
- погрузку, разгрузку и транспортировку багажа, а также выдачу багажа;
- предоставление, содержание и обслуживание привокзальной площади и зон аэровокзала: вестибюля, справочно-информационной зоны, помещения и зон ожидания, помещений дополнительного обслуживания пассажиров (комнаты матери и ребенка, комнаты религиозных обрядов, медпункта, туалета), за пользование которыми отдельная плата не взимается);
- информационное обеспечение пассажиров;
- предоставление багажных тележек пассажирам.

3.3. *Предоставление залов длительного пребывания для пассажиров, членов экипажа, включает:*

- предоставление помещения;
- предоставление обслуживающего персонала;
- обслуживание пассажиров в зале длительного пребывания.

4. *Предоставление рабочего места (площади) для регистрации пассажиров, включает:*

- подготовку рабочих мест для регистрации пассажиров;
- предоставление места с необходимым оборудованием и средствами связи для осуществления регистрации пассажиров;
- предоставление части мест общего пользования в терминале для осуществления регистрации пассажиров.

5. *Обработка груза, почты и багажа - услуга, предоставляемая в соответствии с технологией обслуживания при обработке прибывающих и убывающих грузов и почты, включает:*

- таможенный контроль и уведомление получателей грузов (на международных перевозках);
- санитарный контроль (на международных перевозках);
- взвешивание и маркировка;

- ➔ сортировку на складе, включая сортировку по грузополучателям, оформление документации;
- ➔ комплектование по рейсам, включая комплектацию в контейнеры и на поддоны, раскомплектование;
- ➔ кратковременное хранение груза не более двадцати четырех часов;
- ➔ погрузку - выгрузку на погрузочно-разгрузочные средства для транспортировки к воздушному судну и обратно;
- ➔ транспортировку к воздушному судну и обратно;
- ➔ контроль загрузки и разгрузки грузов в/из воздушного судна;
- ➔ погрузку - выгрузку в воздушное судно и обратно;
- ➔ перевозку и доставку полетной документации с борта воздушного судна;
- ➔ составление, подпись, доставку, согласование, регистрацию документов в соответствии с внутренними правилами аэропорта и регламентами международных организаций или по собственному требованию перевозчика;
- ➔ предоставление складских площадей для средств пакетирования грузов;
- ➔ хранение и обработка средств пакетирования грузов в соответствии с установленными требованиями Международной организацией гражданской авиации (ИКАО);
- ➔ предоставление складов и оборудования для обслуживания грузов;
- ➔ предоставление груза по требованию государственных органов для физического досмотра;
- ➔ выдачу груза грузополучателю или агенту после получения надлежащего разрешения государственных органов;
- ➔ уведомление грузополучателя или агента о прибытии отправленных партий груза в соответствии с действующими инструкциями аэропорта, предоставление грузовой документации грузополучателю или агенту;
- ➔ принятие/подготовку груза (трансфертного, транзитного) для дальнейшей перевозки;
- ➔ проверку поступающей почты по почтовым документам;
- ➔ обработку трансфертной почты по сопровождающим почтовым документам;
- ➔ передачу входящей/исходящей почтовой документации.

6. Предоставление мест стоянок воздушному судну, включает:

6.1. *Предоставление места стоянки воздушному судну сверх трех часов после посадки для пассажирских и шести часов для грузовых и грузопассажирских сертифицированных типов воздушных судов при наличии грузов (почты), подлежащих обработке (погрузке и/или выгрузке) в аэропорту посадки:*

- ➔ подготовка места стоянки;
- ➔ предоставление места стоянки воздушному судну сверх трех часов после посадки для пассажирских и шести часов для грузовых и грузопассажирских сертифицированных типов воздушных судов при наличии грузов (почты), подлежащих обработке (погрузке и/или выгрузке) в аэропорту посадки.

6.2. *Предоставление места стоянки воздушному судну на базовом аэродроме, включает:*

- ➔ подготовку места стоянки;
- ➔ предоставление места стоянки воздушному судну на базовом аэродроме.

7. Обеспечение встречи - выпуска воздушного судна - инженерно-авиационное обеспечение полетов воздушных судов по обязательному комплексу работ, предусмотренных регламентом технического обслуживания по обеспечению встречи - выпуска воздушного судна, включает:

- ➔ прием воздушного судна на место стоянки;
- ➔ установку стояночных колодок под колеса шасси;
- ➔ уборку стояночных колодок;
- ➔ заземление воздушного судна;
- ➔ установление связи с экипажем по самолетному переговорному устройству или радиосвязи между перроном и кабиной экипажа;
- ➔ контроль запуска двигателя;
- ➔ контроль выгуливания воздушного судна с места стоянки;
- ➔ установку (снятие) фиксаторов шасси, заглушек двигателей, чехлов различных датчиков.

8. Обеспечение и хранение авиаГСМ, включает:

8.1. *Обеспечение авиационными горюче-смазочными материалами воздушное судно - услуга, предоставляемая в соответствии с технологией обслуживания, включает:*

- организацию обеспечения авиационным горюче-смазочным материалом;
 - анализ качества авиационного горюче-смазочного материала;
 - прием, слив и выдачу авиационного горюче-смазочного материала;
 - предоставление персонала (оператора) и технических передвижных и/или стационарных средств для заправки воздушного судна авиационным горюче-смазочным материалом.
- 8.2. *Услуги по хранению горюче-смазочных материалов и спец.жидкостей:*
- прием горюче-смазочных материалов;
 - анализ качества горюче-смазочных материалов
 - хранение горюче - смазочных материалов;
 - отпуск горюче - смазочных материалов.
9. Обеспечение пассажиров и экипаж воздушного судна бортовым питанием - услуга, предоставляемая при обеспечении воздушного судна бортопитанием, включая:
- прием и выгрузку с борта воздушного судна съемного оборудования и бортовой посуды;
 - загрузку на транспортные средства, доставка в комплекс (цех) бортового питания и выгрузка съемного оборудования и бортовой посуды;
 - погрузку бортопитания на транспортные средства в комплексе (цехе) бортопитания;
 - обеспечение специальным автотранспортом (автолифт и др.);
 - доставку бортопитания к воздушному судну;
 - передачу и погрузку бортопитания на борт воздушного судна.
10. Перечень других услуг, в соответствии с требованиями и правилами, принятыми в гражданской авиации, и установленной технологией обслуживания.

Аэропорт Алматы является субъектом естественной монополий, поэтому данные виды деятельности подлежат государственному регулированию и регламентируются Законом Республики Казахстан «О естественных монополиях» от 27 декабря 2018 года № 204-VI и Предпринимательским Кодексом Республики Казахстан от 29 октября 2015 г. № 375-V.

Основными видами авиационной деятельности Международного аэропорт Алматы являются:

- Услуга по обеспечению взлета и посадки воздушного судна.
- Услуга по обеспечению авиационной безопасности.
- Услуга по предоставлению места стоянки воздушному судну сверх трех часов после посадки для пассажирских и 6-ти для грузовых и грузопассажирских сертифицированных типов воздушных судов при наличии грузов (почты), подлежащих обработке (погрузке и/или выгрузке) в аэропорту посадки.
- Услуга по предоставлению места стоянки воздушного судна на базовом аэродроме.
- Услуга по обслуживанию пассажиров.
- Услуга по предоставлению рабочего места (площади) для регистрации пассажиров.
- Услуга по обработке грузов (убывающих/прибывающих).
- Услуга по обеспечению встречи-выпуска воздушного судна.
- Услуга по обеспечению авиаГСМ.
- Дополнительные услуги по наземному обслуживанию воздушных судов, включающее в себя обслуживание эксплуатантов воздушных судов и других потребителей специальными авто и электротранспортными средствами, средствами перронной механизации, уборка и экипировка воздушных судов и пассажирских салонов.
- Реализация горюче-смазочных материалов в воздушные судна авиакомпаний.
- Реализация и заправка специальных жидкостей, авиационных масел в воздушные судна авиакомпаний.
- Прочие услуги СВХ (хранение, погрузочно-разгрузочные работы, расконсолидация грузов).
- Услуги хранения горюче-смазочных материалов.

Основными видами неавиационной деятельности Международного аэропорта Алматы являются:

- Обслуживание пассажиров в залах VIP.
- Сдача в аренду и субаренду зданий, помещений, площадей, размещение рекламы.
- Предоставление услуг по автопарковке на территории аэропорта.

- Услуга по предоставлению рабочего места (площади) для регистрации пассажиров, включающая в себя предоставление рабочего места (площади) в здании аэровокзала для проведения регистрации пассажиров.
- Оказание агентских услуг по продаже авиабилетов.
- Дополнительные услуги службы авиационной безопасности, включающие в себя изготовление и выдачу личных и транспортных пропусков, карт электронного доступа, охрана ВС.
- Предоставление коммунальных услуг (вода, канализация).
- Услуга по предоставлению подъездного пути для проезда подвижного состава.
- Техническое обслуживание линий связи.
- Услуги по вывозу мусора.
- Предоставление рекламного расписания авиакомпаниям.
- Предоставление услуг по обучению в авиационном учебном центре.

Дочернее предприятие Общества

АО «Международный аэропорт Алматы» имеет долевое участие в следующих дочерних компаниях:

→ ТОО «Алматы ЗТО» была организована в августе 2018 года с целью оказания логистических услуг. «Алматы ЗТО» осуществляет следующие виды деятельности:

- логистические услуги;
- ответственное складское хранение грузов;
- услуги СВХ;
- услуги таможенного склада;
- терминальная обработка и погрузочно-разгрузочные работы;
- таможенное оформление грузов, таможенно-брокерские услуги;
- складирование и хранение всех типов грузов, техническая поддержка при транспортировке.

АО владеет 100% долей участия в ТОО «Алматы ЗТО».

→ ТОО «Almaty FBO» была организована в апреле 2019 года с целью оказания услуг аэропортового наземного обслуживания воздушных судов, в том числе обслуживание чартерных рейсов. Доходы за 2019 года в сумме составили 285 734 тыс. тенге, это доход, полученный от обеспечения авиакомпаний авиационным топливом.

АО владеет 100% долей участия в ТОО «Almaty FBO».

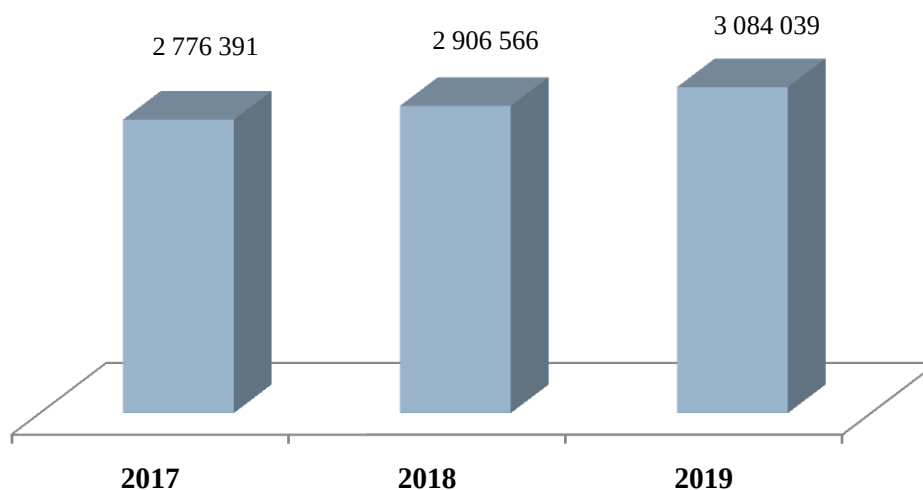
→ ТОО «Almaty Catering Services» была организована в 1997 году с целью оказания услуг по производству бортового питания. Перерегистрация ТОО «Almaty Catering Services» была осуществлена в мае 2005 года с 100% долей участия АО «Международный аэропорт Алматы».

В Международном аэропорту Алматы кейтеринговые и сервисные услуги предоставляет дочерняя организация **ТОО «Almaty Catering Services»** (далее – ТОО “ACS”) функционирующая по стандартам ISO 9001:2015 и ISO 22002:2005.

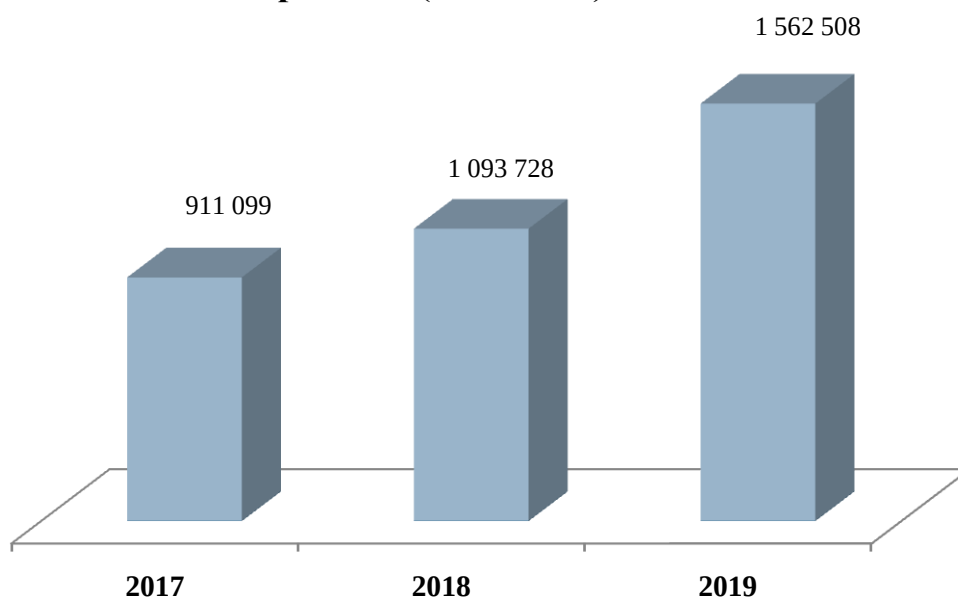
ТОО «Almaty Catering Services» – один из крупнейших поставщиков бортового питания в Казахстане. ТОО “ACS” предоставляет высококачественное и разнообразное питание большинству авиакомпаний, выполняющие рейсы из Алматы. Основной функцией компании является приготовление бортового питания. ТОО “ACS” производит бортовое питание высокого класса, предлагая множество рационов: традиционное, диетическое, диабетическое, вегетарианское, мусульманское, детское и так далее. ТОО “ACS” соответствует нормам санитарии и гигиены Европейской Ассоциации производителей бортового питания. На базе цеха имеется современное оборудование соответствующее мировым стандартам. Свидетельством качества продукции и услуг является многолетний опыт работы с крупнейшими авиаперевозчиками с мировым именем Lufthansa, Asiana Airlines, Air Astana, SCAT, Qazaq Air, Hainan Airlines, а также доверие государственных организаций в обслуживании правительственных рейсов и VIP пассажиров. Иностранные авиакомпании дают высокую оценку работе цеха бортового питания.

Каждые полгода компания проходит аудит международными аудиторскими компаниями "Medina" (Канада) и TUV (Германия).

Бортовое питание(порции) чел.за 2017-2019гг.



Чистая прибыль (тыс.тенге) за 2017-2019гг.



Количество порций бортового питания в 2019 году увеличилось на 6%, а чистая прибыль на 43%.

В ближайшей перспективе планируется строительство нового здания цеха бортового питания площадью пять тысяч квадратных метров, производительностью 15-20 тысяч порций в день. Проектирование нового цеха бортового питания осуществляет российская компания ООО «БМ Проектирование».

Средняя производительность в сутки составляет 7 500 порции в день, в период летней навигации объем может составлять до 10 000 порции. Количество обслуживаемых рейсов в день порядка 70-80 вылетов в день.

Также важным аспектом для компании является обратная связь от заказчиков. Учет и расследование по каждой жалобе, которые сократились за последние год более чем на 20%.

В мае 2019 года был запущен первый лоукостер в Казахстане совместно с партнером FlyArystan. Результаты превзошли ожидания: средняя заполняемость одного борта примерно составляет 93%. На борту действует программа Buy-on-board, где пассажирам предлагают продукцию ТОО «ACS» начиная от горячих, прохладительных напитков, заканчивая порционными изделиями и сэндвичами.

Действует 2 бара во внутреннем терминале и международном. Задачей цеха бортового питания является предоставление пассажирам лояльных цен с качественной продукцией. За прошедший год было полностью

пересмотрено меню с учетом пожеланий клиентов и сделан капитальный ремонт.



Производственная структура Общества

Для обеспечения безопасного и регулярного обслуживания воздушных судов и пассажиров в составе предприятия АО «Международный аэропорт Алматы» образованы производственные службы специального назначения. Производственные службы аэропорта подразделяются на основные и вспомогательные производства.

К основному производству относятся:

№	Наименование	Аббревиатура
1	Аэродромная служба	АС
2	Диспетчерская служба аэропорта	ДСА
3	Служба организации пассажирских перевозок	СОПП
4	VIP служба	VIP
5	Служба авиационных горюче-смазочных материалов	АвиаГСМ
6	Авиационно-технический центр (ALATECHNICS)	АТЦ
7	Служба автоматических систем терминала	САСТ
8	Светотехническое обеспечение полетов	СТОП
9	Служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов	СПАСОП
10	Служба авиационной безопасности	САБ

№	Наименование	Аббревиатура
11	Агентство по продажам авиаперевозок	АПП
12	Инспекция по безопасности полетов	ИБП
13	Служба грузовых перевозок	СГП
14	Медицинский пункт	МП
15	Служба сервисных услуг	ССУ
16	Авиационный учебный центр	АУЦ

К вспомогательному производству относятся:

№	Наименование	Аббревиатура
1	Служба спецтранспорта, осуществляет общепроизводственное транспортное обслуживание аэропорта и техническое обслуживание спецтранспорта	ССТ
2	Теплотехническое и сантехническое обеспечение аэропорта, состоящий из следующих направлений:	ТиСТО
	□ Обеспечение водой и канализацией	
	□ Тепло обеспечение зданий и сооружений аэропорта	
3	Электроэнергетическое обеспечение аэропорта	ЭТОП

Общехозяйственные производственные вспомогательные службы аэропорта:

№	Наименование	Аббревиатура
1	Хозяйственная служба	ХС
2	Служба эксплуатационного и ремонтно-строительного участка	ЭиРСУ
3	Управление информационных технологий	УИТ

Аэродромная служба (АС) осуществляет выполнение комплекса мероприятий по поддержанию летного поля аэродрома, перрона и стоянок для воздушных судов в постоянной эксплуатационной готовности для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов.

В аэропорту имеется 2 взлетно-посадочных полосы:



→ первая- длиной 4400м х 45м, вторая -4500м х 45м.

→ вторая ВПП была построена в 2008 году и она оснащена светосигнальной системой, соответствующей 3Б категории по международным стандартам ICAO. ВПП 05L/23R является самой длинной полосой в Средней Азии и входит в Топ 20 самых

длинных ВПП мира. В 1998 году была смонтирована новая светосигнальная система взлета и посадки воздушных судов фирмы АВВ, которая обеспечивает посадку, руление и взлет воздушных судов: СМК-232- по метеоминимуму по II категории ICAO; СМК-52- по метеоминимуму по I категории ICAO.

В ноябре 2011 года группой специалистов Межгосударственного авиационного комитета был присвоен Сертификат аэродрома для полетов в условиях III В категории ICAO.

В ноябре 2018 года был завершен ремонт ВПП-2, строительство двух новых соединительных рулежных дорожек и монтаж на обеих взлетно-посадочных полосах уникального светосигнального оборудования. По завершении этих работ ВПП-1 была ресертифицирована по категории III В ICAO, а ВПП-2 получила аналогичный сертификат (прежде у нее была категория II ICAO).

В течение 2019 года были выполнены работы по ремонту покрытий ИВПП, РД, перрона и мест стоянок ВС, очистка ИВПП 1 и ИВПП 2, РД, перрона, мест стоянок ВС от снега, выполнены работы по сенокосу, и орнитологическому обеспечению. В 2020 году планируется произвести ремонт ИВПП – 12 565м², РД В и РД L, МС42а-46а и перрон – 28 655м².

Благодаря модернизации пропускная способность аэропорта увеличилась с 10-12 взлетно-посадочных операций в час до 20-21. То есть теоретически алматинский аэропорт может обслужить до 480 рейсов в сутки. Сегодня воздушная гавань обслуживает ежедневно около 200 рейсов.

Диспетчерская служба аэропорта (ДСА)

Основными задачами ДСА является:

→ Организация и координация деятельности подразделений и служб аэропорта в процессе подготовки воздушных судов к вылету и обслуживанию после прилета. Оперативное взаимодействие с подразделениями РГП «Казаэронавигации», отрядом пограничного контроля, таможни и

авиакомпаниями, относительно предоставления услуг по обслуживанию воздушных судов и выдачи разрешения на выпуск воздушных судов;

→ Планирование, разработка суточного плана и сезонного расписания полетов воздушных судов;

→ Оперативное обеспечение выполнения суточного плана полетов, высокой регулярности отправления ВС и

четкая организация информационно-справочной работы аэропорта;

→ Оперативное руководство и координация деятельности подразделений и служб аэропорта при обслуживании воздушных судов, выполняющих литерные рейсы;

→ Организация и совершенствование производственного процесса информационно-справочного обеспечения пассажиров и других пользователей услугами аэропорта;

→ Составление отчетов и анализов регулярности отправления воздушных судов из аэропорта;

→ Пооперационный контроль и осуществление оперативного управления и координация работ служб аэропорта в процессе подготовки воздушных судов к отправлению в соответствии с технологическим графиком, а также обслуживания воздушных судов после прибытия в аэропорт, с обязательным оформлением предоставляемых услуг;

→ Обеспечение подачи флайт-планов, оформление и контроль приема заявок на обслуживание рейсов корпоративной авиации от представителей авиакомпаний и экипажей ВС;

→ Организация сбора, обработка и обеспечение передачи объективной информации всем заинтересованным службам о движении ВС, наличие загрузки на них, о потребном количестве механизмов для обслуживания;

→ Осуществление прием и передачу по каналам «АФТН» «Message Handling» сообщений всех видов, касающихся производственной и иной деятельности предприятия, а также других пользователей.



За 2019 год диспетчерской службой аэропорта было обслужено 64 446 рейсов на прибытие и отправление. В процесс обслуживания ВС входят такие операции, как лидирование ВС на место стоянки, координирование служб аэропорта при наземном обслуживании ВС по прилету и на вылет, пооперационный контроль, контроль загрузки ВС, оформление справок на предоставленные услуги и т.д.. В среднем за 2019 год диспетчерами ДСА

обработано 428 тысяч телеграмм. Дежурными-дикторами ИСГ ДСА за 2019 год было произведено 697 тысяч информационных операций по оповещению пассажиров и клиентуры по телефону.

Служба организации пассажирских перевозок (СОПП) является производственной службой аэропорта, которая обеспечивает обслуживание пассажиров, в том числе официальных лиц и делегаций на внутренних и международных воздушных линиях.

Служба организации перевозок организует и осуществляет:

- ➔ обеспечение обслуживания пассажиров и багажа при внутренних и международных воздушных перевозках, включающее в себя:
- ➔ регистрацию билетов и оформление багажа к перевозке;
- ➔ оформление перевозочной документации на воздушную перевозку пассажиров и багажа, проведение расчета центровочного графика;
- ➔ доставку пассажиров к месту стоянки воздушного судна и организацию посадки пассажиров на воздушное судно;
- ➔ доставку багажа к месту стоянки воздушного судна, погрузку багажа и его швартовку на борту воздушного судна;
- ➔ встречу пассажиров при выходе из воздушного судна, доставку пассажиров в здание терминала;
- ➔ выгрузку багажа из воздушного судна, транспортировку багажа и выдачу его пассажирам;
- ➔ информационное обеспечение авиаперевозок пассажиров и багажа.



За 2019 год СОПП обслужено более 60 тысяч пассажирских рейсов на прибытие и отправление. Пассажиропоток составил 6,4 млн. пассажиров, количество обработанного багажа 60 595 тонн.

В среднем за 2019 год диспетчерами СОПП обработано 240 тысяч телеграмм.

Отделом по розыску багажа обработано 21 753 тысячи заявлений о неисправностях при перевозке багажа пассажиров.

VIP служба занимается предоставлением сервиса предназначенного для качественного обслуживания пассажиров особой категории. Пассажиры могут с комфортом отдохнуть в уютном зале, оборудованном баром и отдельными комнатами для курения, ожидая пока сотрудники данной

службы, уладят все формальности с прохождением таможенного и паспортного контроля.

VIP служба предоставляет услуги в двух залах:



→ **CIP «Южный»** - предлагает услугу CIP (Commercial Important Person) для людей, ценящих комфорт, приватность и время. Услуга индивидуального обслуживания CIP пассажиров, предоставляемая высококвалифицированным персоналом АО «Международный аэропорт

Алматы», позволяет сократить время прохождения необходимых организационных, таможенных и пограничных процедур. Удобное месторасположение здания позволяет предоставить комфортный подъезд и выезд транспорта, доставляющего пассажиров данной категории, встречающих и провожающих их лиц. Здание CIP «Южный» было введено в эксплуатацию в 1997 г. и предназначено для обслуживания первых лиц государства и официальных делегаций.

Перечень услуг оказываемых в CIP «Южный»:

- регистрация авиапассажиров и оформление багажа;
- встреча и посадка пассажиров из/в воздушного(-ое) судно на отдельном транспорте в сопровождении агента CIP;
- предоставление информации о времени вылета/прилета воздушного судна;
- предоставление помещения для ожидания с повышенным уровнем комфортности на первом и втором этажах здания;
- организация прохождения таможенного и пограничного контроля;
- доставка багажа из/в воздушное судно или к транспортному средству;
- предоставление бесплатной свежей прессы, иллюстрированных журналов;
- предоставление услуг бара CIP;
- просмотр более 30 TV каналов;
- бесплатный Wi-Fi.

Бизнес терминал предназначен для пассажиров особой категории. В Бизнес терминале созданы максимально комфортные условия ожидания

рейса и прохождения организационных, таможенных и пограничных формальностей.

Перечень услуг Бизнес терминала:

- ➔ индивидуальная встреча пассажиров агентами аэропорта с именной табличкой и сопровождение к VIP залу или до воздушного судна;
- ➔ регистрация пассажиров их багажа и ручной клади;
- ➔ маркировка багажа индивидуальной биркой VIP
- ➔ отдельная стойка паспортного и таможенного контроля в VIP залах вылета/прилета;
- ➔ оказание содействия в заполнении необходимых документов для оформления паспортного и таможенного контроля;
- ➔ предоставление информации о выполнении рейсов в аэропорту г. Алматы;
- ➔ индивидуальное сопровождение пассажиров по галерее к телескопическому трапу для посадки в ВС в приоритетном порядке;
- ➔ индивидуальное сопровождение и предоставление отдельного комфортабельного микроавтобуса для доставки вылетающих пассажиров к ВС и прилетевших пассажиров к VIP залу;
- ➔ залы ожидания с повышенным уровнем комфорта и удобной мягкой мебелью;
- ➔ комфортабельные туалетные комнаты;
- ➔ услуги бара, сувенирного и парфюмерного магазинов (за отдельную оплату);
- ➔ просмотр телевизионных программ кабельного телевидения;
- ➔ предоставление услуг городской телефонной связи;
- ➔ бесплатное предоставление услуг Интернета и WI-FI;
- ➔ предоставление иллюстрированных журналов на казахском, русском и английском языке;



➔ оказание помощи в вызове медицинского персонала в случае необходимости.



Служба авиаГСМ (горюче-смазочных материалов) обеспечивает воздушные судна качественными авиационными ГСМ и специальными жидкостями, автомобильную и специальную технику автомобильными ГСМ (бензин, дизельное топливо, масла), а также службы аэропорта спиртом (этиловым, гидролизным и т.д.). Функции службы авиа ГСМ: прием, хранение, подготовка к выдаче, выдача на заправку, контроль качества авиационных ГСМ, удовлетворение потребностей предприятия в авто ГСМ. Для обеспечения сохранности качества и количества приняты на хранения ГСМ, специалисты службы производят текущий ремонт и техническое обслуживание технологических сооружений и оборудования склада ГСМ.



Авиационное топливо хранится в резервуарном парке, который состоит из 11 вертикальных стальных резервуаров. Высокий уровень чистоты авиатоплива достигается наличием внутреннего антикоррозионного покрытия, применением устройств для забора авиатоплива с верхнего уровня и

предварительным отстаиванием авиатоплива в резервуарах, до его выдачи в средства заправки. Вместимость резервуаров 5000, 3000 и 2000 кубических метров. Объем хранимого авиатоплива достаточен для работы склада более чем 10 суток, что соответствует мировым нормам. Подготовка авиатоплива к выдаче на заправку начинается с момента его приемки на склад. При сливе производится предварительная фильтрация авиатоплива. При выдаче авиатоплива на заправку производится трехступенчатая фильтрация. Для фильтрации авиатоплива используются современные фильтры фирмы FAUDI. Фильтроэлементы, которые устанавливаются в корпуса фильтров, обеспечивают чистоту авиатоплива на уровне мировых стандартов.

Заправка воздушных судов производится аэродромными топливозаправщиками. Ежегодно обновляется их парк. В 2019 году приобретены два современных топливозаправщика.

Все резервуары имеют комплект оборудования для автоматического учета авиатоплива в резервуарах.

Также, в 2018 году на территории склада службы авиаГСМ были завершены работы по 3 этапу капитального ремонта железнодорожного подъездного пути №№ 673,695 принадлежащего аэропорту Алматы.

Авиационно-технический центр (ALATECHNICS) осуществляет инженерно-авиационное обслуживание воздушных судов. Авиационно-технический центр несет ответственность за содержание воздушных судов в исправном состоянии в соответствии с установленными нормативами и за их своевременную подготовку к полетам. С этой целью специальным подразделением аэропорта, службой АТЦ, осуществляются установленные оперативные и периодические виды сервисного обслуживания воздушных судов.

Основные функции АТЦ:

- ➔ Обеспечение встречи-выпуска воздушных судов;
- ➔ Предоставление спецоборудования для обслуживания воздушных судов;
- ➔ Обеспечение защиты ВС от наземного обледенения;
- ➔ Наружная мойка и внутренняя уборка воздушных судов;
- ➔ Слив нечистот и заправка туалетов воздушных судов хим.жидкостью;



- ➔ Заправка воздушных судов сжатым воздухом (азотом, кислородом);
- ➔ Запуск двигателя ВС от УВЗ;
- ➔ Обогрев салона ВС.

Служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов (СПАСОП) выполняет комплекс мероприятий, направленных на организацию и проведение немедленных и эффективных поисковых и аварийно-спасательных работ по поиску и спасанию пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, оказанию помощи пострадавшим и эвакуацию их с места происшествия совместно с взаимодействующими войсковыми частями, пожарной службой, скорой помощью на аэродроме и в районах, прилегающих к аэропорту.

Руководством аэропорта перед службой ПАСОП поставлена задача по повышению боеготовности службы. В 2019 году проведены мероприятия по повышению боеготовности пожарно-спасательной команды и обеспечения УТПЗ аэродрома. Произведен закуп пожарной техники, оборудования, обеспечен тренинг для сотрудников служб и закуп комплектов боевой одежды. В 2020 году запланировано проведение полномасштабного учения по отработке действий аварийно-спасательной команды аэропорта по ликвидации последствий авиационного происшествия на территории аэродрома совместно с подразделениями ГУ «СП и АСР» ДЧС г. Алматы.

Согласно требований ИКАО, необходимо обучение руководящего состава СПАСОП в авиационных учебных центрах соответствующих Стандартам ИКАО, по программе «Проведение аварийно-спасательных операций на воздушных судах и объектах гражданской авиации», с выдачей сертификатов по окончании обучения, в 2018 году 2 сотрудника прошли обучение в учебном центре г. Долгопрудный Московской области. При аудитах проводимых авиакомпаниями пользующиеся услугами АО «МАО», особое внимание уделяется наличию сертификатов у руководящего состава службы.



Для повышения уровня физической подготовки персонала пожарно-спасательной команды на основной аварийно-спасательной станции службы был оборудован тренажерный зал.

Служба авиационной безопасности (САБ) Основной задачей САБ является непосредственное осуществление мероприятий по обеспечению защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Требования работников САБ во время исполнения ими служебных функций обязательны для авиационного персонала, организаций гражданской авиации, лиц других организаций, базирующихся и аэропорту, посещающих его и пользующихся услугами аэропорта и авиакомпаний.

САБ осуществляет следующие функции:

- ➔ Координирует деятельность служб организаций гражданской авиации и взаимодействует с органами национальной безопасности, правоохранительными, таможенными и иными государственными органами по вопросам обеспечения авиационной безопасности, в том числе при урегулировании ситуаций, связанных с угоном воздушного судна авиакомпаний или иными актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;
- ➔ Организует, контролирует зоны в аэропорту и осуществляет пропускной режим на контрольно-пропускных пунктах аэропорта;
- ➔ Осуществляет выдачу (изъятие) аэропортовых пропусков на право прохода (проезда) на территорию аэропорта и обеспечивает контроль за соблюдением правил их использования;
- ➔ Разрабатывает инструкцию-программу авиационной безопасности аэропорта, инструкции, правила и процедуры, регламентирующие порядок обеспечения авиационной безопасности в аэропорту;
- ➔ Участвует в обеспечении безопасности особо важных (литерных) полетов;
- ➔ Осуществляет сопровождение в зоне ограниченного доступа вооруженных работников иных организаций;
- ➔ Организует хранение и использование технических средств досмотра, инженерно-технических средств охраны и видео наблюдения.



Одним из подразделений САБ является служба досмотра, основной задачей которой является контроль и досмотр пассажиров, груза багажа, ручной клади, с целью выявления предметов запрещенных к перевозке и обеспечение безопасности полетов, охрана жизни и здоровья пассажиров,

членов экипажей воздушного судна, предотвращение и предупреждение актов незаконного вмешательства.

В 2017 году в штат службы авиационной безопасности были введены инспекторы-профайлеры, так называемые специалисты по выявлению лжи и составлению психологического портрета человека.

Служба грузовых перевозок (СГП) имеет квалифицированный персонал, прошедший международный тренинг и имеющий сертификаты на оформление опасных грузов и паллетайзинг.

Служба грузовых перевозок организует и осуществляет:

- ➔ обеспечение обслуживания почты и груза (в том числе опасного следующих классов и категорий: 1.4; 2.1; 2.2; 3; 4.1; 5.1; 6; 8 и 9), включающее в себя:
- ➔ прием груза и (или) почты от грузоотправителей;
- ➔ временное хранение груза (кроме опасного), его комплектование для последующей воздушной перевозки;
- ➔ оформление перевозочной документации на воздушную перевозку груза и почты, проведение расчета центровочного графика;
- ➔ доставка груза и почты к месту стоянки воздушного судна;
- ➔ погрузка груза и почты, их швартовка на борту воздушного судна;
- ➔ выгрузка груза и почты из воздушного судна, доставка груза и почты на территорию грузового комплекса;
- ➔ разуклопирование груза по прилету, временное хранение почты и груза (кроме опасного);
- ➔ информационное обеспечение авиаперевозок груза и почты;
- ➔ выдача груза и почты грузополучателям.



Медпункт (МП) аэропорта осуществляет: оказание первой медицинской помощи пассажирам воздушного транспорта, находящимся на территории аэровокзального комплекса, соответствующее уровню международного обслуживания; содействие при посадке и снятии с воздушного судна больных, инвалидов и малоподвижных пассажиров; организацию и размещения детей от 0-5 лет в комнате матери и ребенка, а также обеспечение наземного



состава служб в установленном порядке медицинского освидетельствования, врачебных осмотров и медицинского контроля.

Служба сервисных услуг (ССУ) заведует автопаркингом. Территория привокзальной площади рассчитана на 261 парковочных мест. Крытый автопаркинг – 328 автомашин включая огороженную территорию, прилегающую к автопаркингу.

Автоматическая система парковки «Modpark», которая состоит из 4 въездных и 7 выездных групп, 6 автоматических кассовых терминалов, программного обеспечения, подсистемы видеоидентификации и распознавания государственных номеров автомобилей (VISPA) и обзорного видеонаблюдения «Designa-Asytec».



Управление информационных технологий (УИТ)

Главной целью деятельности Управления информационных технологий является:

- ➔ Администрирование серверного и сетевого оборудования;
- ➔ Техническая поддержка стоек регистрации пассажиров;
- ➔ Разработка и сопровождение программного обеспечения;
- ➔ Техническая поддержка средств связи и кабельного хозяйства.

Основное техническое оснащение управления:

- ➔ Около 600 пользовательских машин;
- ➔ 20 серверов, 60 единиц сетевого оборудования;
- ➔ Более 60 программных продуктов;
- ➔ Более 600 средств радиообмена;
- ➔ Около 170 км. структурированной кабельной системы.

В 2017 году службой информационных технологий была запущена новая услуга информирования через приложения Telegram и Whatsapp. С помощью данного мобильного помощника, пассажиры могут узнать информацию о прибытии/вылете рейса и сезонное расписание, а также получить другую информацию касающейся деятельности аэропорта.

Служба спецтранспорта (ССТ) обеспечивает спецмашинами работы по проведению своевременного и качественного технического обслуживания воздушного судна по технологическим графикам и установленным правилам

и технологиям, обеспечивает спецмашинами работы по заправке и сливу авиа ГСМ, обеспечивает аэродромными механизмами работ по эксплуатационному содержанию аэродрома, осуществляет перевозку авиатехимущества, хозяйственных грузов и выполняет другие виды транспортных работ аэропорта.

За 2019 год спец.транспортом аэропорта было потреблено 1 787 тонн ГСМ (диз.топливо, бензин марок АИ-80, АИ-92 и АИ-96, ТС-1). Несмотря на регулярный рост пассажиропотока и развитие аэропорта в целом, ГСМ по аэропорту имело тенденцию к снижению. Общее потребление ГСМ в 2019 году составило 1 787 тонн, что на 18% ниже по сравнению с 2018 годом. Для повышения экологичности и энергоэффективности производства в 2019 году начато строительство теплого ангара (завершение I квартал 2020 г.) общей площадью 1680 м², вместительностью 35 единиц спецтехники по обслуживанию ВС. Благодаря теплomu ангару планируется снижение потребления ГСМ в зимний период времени на 5-10%.



Служба теплотехнического и сантехнического обеспечения аэропорта (ТиСТО) обеспечивает техническую эксплуатацию отопительно-производственных котельных, тепловых сетей, внутренних систем отопления производственных помещений, водозаборных и очистных сооружений, насосных станций, наружных и внутренних сетей водопровода, горячего водоснабжения, очистных канализационных сооружений, станции перекачки наружных и внутренних канализационных сетей, систем вентиляции и кондиционирования воздуха, а также ремонт указанных установок и сетей.

Основная задача службы - надежное и бесперебойное обеспечение объектов авиапредприятия тепловой энергией, технологическим паром и водой. Заправка самолетов питьевой водой, очистка хозяйственно-производственных сточных вод, обеспечение надежной работы систем вентиляции и кондиционирования воздуха, обеспечение рекомендуемых санитарными нормами температурных параметров помещений. Учет, рациональное и экономное расходование котельного топлива, тепловой

энергий, воды и расходных материалов, используемых для обеспечения бесперебойной работы систем и оборудования авиапредприятия.

Общий объем воды, которая использована аэропортом для основной деятельности в 2019 году составила 400217,48 куб.м. Повторное использование воды компанией не осуществляется.

Объем сброса сточных вод за 2019 год – 407853,14 куб.м

Общий объем теплотребления, который использован компанией для основной деятельности в 2019 году, тепловой энергии - 21756,55 Гкал, в том числе на:

- ➔ отопление – 13071,22 Гкал;
- ➔ пар – 6527,61 Гкал;
- ➔ горячее водоснабжение – 2157,72 Гкал

Для повышения энергоэффективности производства - в 2019 году дополнительно установлено 4 прибора учета тепловой энергии на объектах аэропорта. В настоящее время на объектах компании 100% установлено приборов учета тепловой энергии.

Для обеспечения тепло и сантехнического обслуживания в течение 2019 года была проведена работа по подготовке систем отопления объектов АО «МАО» к работе в ОЗП 2019-2020, выполнялись текущие работы по технической эксплуатации теплотехнического и санитарно-технического оборудования, проведена замена аварийного участка пожарного водовода ангара, арендуемого АО «Эйр Астана». Планируются работы по капитальному ремонту пожарного водовода ангара протяженностью 610 м – Ду 219 мм и 664 м – Ду 159 мм., по подготовке системы отопления объектов АО «МАО» к работе в ОЗП 2020-2021 гг.

Служба электросветотехнического обеспечения аэропорта (ЭСТОП) является одной из основных служб гражданской авиации и предназначена для светотехнического обеспечения полетов воздушных судов и централизованного снабжения электроэнергией объектов гражданской авиации. За службой закрепляются средства электросветотехнического обеспечения полетов (средства ЭСТОП) - электросветотехнической системы посадки, электрооборудование подстанций, кабельные и воздушные линии электропередачи, электросети, необходимые производственные и складские помещения.

Служба ЭСТОП несет ответственность за эксплуатацию светосигнального оборудования и его автономных резервных источников

электропитания и электроустановок централизованного электроснабжения всех объектов аэропорта.

Основными задачами службы является: бесперебойное электросветотехническое обеспечение полетов воздушных судов, бесперебойное снабжение электроэнергией электроустановок и служебно-производственных объектов аэропорта, обеспечение рационального и экономного использования электроэнергии в аэропорту, реализация электрической энергии организациям и бытовым потребителям, организация учета расхода электроэнергии, анализ потерь электроэнергии. организует расследование отказов электропитания объектов и работы светосигнальной системы, (приведших к нарушению летной деятельности) и проводит мероприятия по их предупреждению.

Управление и координацию всех служб аэропорта осуществляет административно-управленческий персонал аэропорта.

Начиная с 2015 года, согласно заключению энергоаудита "по энергосбережению и повышению энергоэффективности" и Закону РК "Об энергосбережении и повышении энергоэффективности" АО "МАО" планомерно проводило мероприятия, направленные на энергосбережение. Несмотря на регулярный рост пассажиропотока и развитие аэропорта в целом, электропотребление по аэропорту имело тенденцию к снижению. Общее потребление электроэнергии в 2019 году составило 39 971745 кВт*ч, что на 3% меньше чем в 2018 году.

АО "МАО" продолжает проводить работы в этом направлении, так в 2020-2021 гг. планируется полная замена энергосберегающего освещения на светодиодное, что дает возможность, не только уменьшить электропотребление и улучшить освещаемость рабочих мест, но и полностью отказаться от утилизации ртутьсодержащих ламп.

Так же АО "МАО" планирует провести в 2020 году (согласно Закону РК "Об энергосбережении и повышении энергоэффективности") новый энергоаудит, для планирования будущих мероприятий направленных на энергосбережение и повышение энергоэффективности своего предприятия.

ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОБЩЕСТВА

Международный аэропорт Алматы является крупнейшим аэропортом в Республики Казахстан. Географическое расположение международного аэропорта Алматы способствует его развитию в качестве транзитного узла. Оправдывая свое предназначение, международный аэропорт Алматы обладает обширной зарубежной маршрутной сетью среди казахстанских аэропортов. В Международном аэропорту Алматы в настоящее время обслуживается около 7 грузовых авиакомпаний и 27 пассажирских авиакомпаний, что в среднем составляет 177 рейсов в день.

В 2016 году АО «Международный аэропорт Алматы» вошел в топ 10 лучших региональных аэропортов по России и СНГ по версии британской частной консалтинговой компании Skytrax, которая ежегодно составляет рейтинг мировых аэропортов, а компания Plimsoll Publishing Limited, лидер по составлению отраслевых отчетов, оценила деятельность аэропорта Алматы и присвоила ему статус "Сильный" в своем аналитическом отчете о 360 крупнейших аэропортах и служб терминалов мира.

В конце 2018 года, аэропорт Алматы вошел в Международный совет аэропортов (Airports Council International; ACI) – это единственное глобальное торговое представительство аэропортов в мире. Участие в ACI позволит аэропорту Алматы перенимать лучший мировой опыт в этой сфере, сравнивать показатели деятельности со среднеотраслевыми мировыми показателями и представлять и отстаивать профессиональные интересы для обеспечения более эффективной деятельности.

Цели ACI – представление интересов аэропортов - членов организации, поиск путей их сотрудничества с авиакомпаниями и другими партнерами для создания условий, необходимых для успешного функционирования всей отрасли, продвижение интересов операторов аэропортов в регулирующих и законодательных структурах, а также в кругах, влияющих на формирование общественного мнения об аэропортовом бизнесе.

Приоритетными направлениями деятельности ACI являются взаимодействие с законодательными и регулируемыми органами, формирование отраслевой политики и обмен информацией в целях доведения интересов членов организации в IATA, ICAO, Еврокомиссию, Eurocontrol и другие международные и национальные организации.

В ноябре 2018 года на взлетно-посадочной полосе аэропорта Алматы завершился текущий ремонт, а также строительство рулежных дорожек и монтаж нового уникального светосигнального оборудования. 13 ноября, главный государственный инспектор Комитета гражданской авиации РК

Амантай Кокатаев вручил президенту Международного аэропорта Алматы Болату Ержанову сертификат годности аэродрома, подтверждающий повышенную категорию III В ИКАО. В СНГ Международный аэропорт Алматы с такой категорией единственный. Данная категория позволяет осуществлять взлеты и посадки воздушных судов при плохих погодных условиях (туманах) со снижением видимости до 75 метров.

Завершение работы в рамках указанной технической модернизации МАА позволило также:

- ➔ сократить финансовые потери (авиакомпаний, аэропорта) из-за вынужденных посадок воздушных судов на запасных аэродромах,
- ➔ снизить потребление энергии – до 62%,
- ➔ уменьшить выброс углекислого газа CO₂ – до 1 305,72 тонны.

Также в рамках работы по энергосбережению МАА продолжает работы по модернизации системы внутреннего освещения здания и терминалов и наружной прилегающей территории, что в первую очередь повышает условия для комфортного пребывания пассажиров и экономии энергии для МАА.

Положение Общества в отрасли

Казахстан находится в центре коммуникационного потока между Европой и Азией и обладает огромным транспортным потенциалом, который способен реализовать национальный транзитный ресурс. Необходимо использовать это уникальное геополитическое положение. Фактически при осуществлении внутриконтинентальных перевозок по большинству маршрутов в направлении Север – Юг и Запад – Восток регион невозможно обогнуть, что тем самым представляет сильную сторону центрально-азиатских транспортных коридоров.

В Казахстане в сфере гражданской авиации динамика основных показателей демонстрирует стабильный рост. По итогам 2019 года перевезено более 8,6 млн. пассажиров, что на 9% больше аналогичного показателя 2018 года (7,9 млн.).

Количество обслуженных пассажиров в аэропортах республики составило 17,7 млн. человек, что на 18 % больше чем в 2018 году (15 млн. человек). За последние 7 лет в 45 раз увеличился транзитный пассажиропоток. По итогам 2019 года этот показатель вырос до 1 млн. транзитных пассажиров. Количество транзитных авиаперелетов выросло на 1%.

В 2019 году казахстанскими авиакомпаниями, осуществляющими регулярные пассажирские перевозки в целях обновления и расширения парка воздушных судов приобретено 12 воздушных судов, из них: АО «Эйр Астана» — 2 Embraer 190 E2 и 1 Airbus A321, АО «QAZAQ AIR» — 2 ВС Bombardier Q400, АО «СКАТ» — 1 Boeing 737-3K2 АО «Авиакомпания «Жетысу» — 2 ВС и АО «Жезказган Эйр» — 2 ВС малой авиации типа Л-410 и другие.

В стране работают 60 авиакомпаний. 9 казахстанских авиакомпаний имеют допуск на полеты в страны Европейского Союза. В настоящее время, на внутреннем рынке полеты по 52 маршрутам выполняют 7 казахстанских авиакомпаний.

Казахстан на сегодня имеет авиасообщение с 26 иностранными государствами по 96 международным маршрутам (это 430 рейсов в неделю 26 иностранными и 2 казахстанскими авиакомпаниями). С начала 2019 года казахстанскими и иностранными авиакомпаниями открылись 12 международных авиарейсов.

В рамках «открытого неба», внедренного с 1 ноября 2019 года по поручению Главы Государства планируется в скором будущем открытие 14 новых международных авиамаршрутов

- Qatar Airways: Доха — Нур-Султан и Доха – Алматы,
- LOT: Алматы – Варшава,
- Salam Air: Алматы – Маскат,
- Белавиа: Актау – Минск,
- Jazeera Airways: из Кувейта в РК,
- Air Asia X: Куала-Лумпур – Алматы – Лондон,
- Israir: Тель-Авив – Алматы,
- Air Astana: Алматы – Париж и Алматы – Мумбай,
- SCAT: Шымкент – Джидда, Шымкент – Медина, Нур-

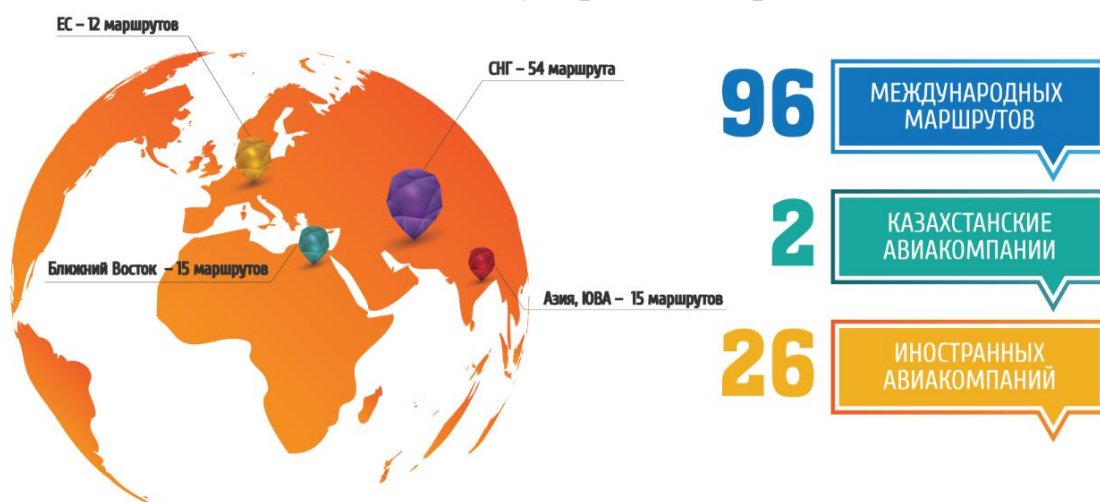
Султан – Дели, а также увеличится количество выполняемых рейсов по 2 маршрутам Варшава – Нур-Султан (LOT) и Минск – Алматы (Белавиа) до 7 раз в неделю).

В качестве одной из основных мер по снижению стоимости авиабилетов и повышению конкуренции между авиаперевозчиками, 1 мая 2019 года был запущен первый отечественный низкобюджетный перевозчик «Fly Arystan». По итогам 2019 года продано свыше 870 тыс. билетов, порядка 47 % из которых ниже 10 тыс. тенге.

В Казахстане практически завершена модернизация инфраструктуры воздушного транспорта — проведена реконструкция 16 взлетно-посадочных

полос (ВПП) и 13 терминалов аэропортов Казахстана. В октябре 2019 года завершена реконструкция ВПП аэропорта г.Костанай. В 2020 году планируется завершение строительства международного аэропорта в г. Туркестан и пассажирского терминала в аэропорту г. Шымкент. В рамках госпрограммы для стимулирования внутреннего туризма в текущем году планируется начать реконструкцию ВПП аэропортов Ушарал и Урджар.

Международные перевозки



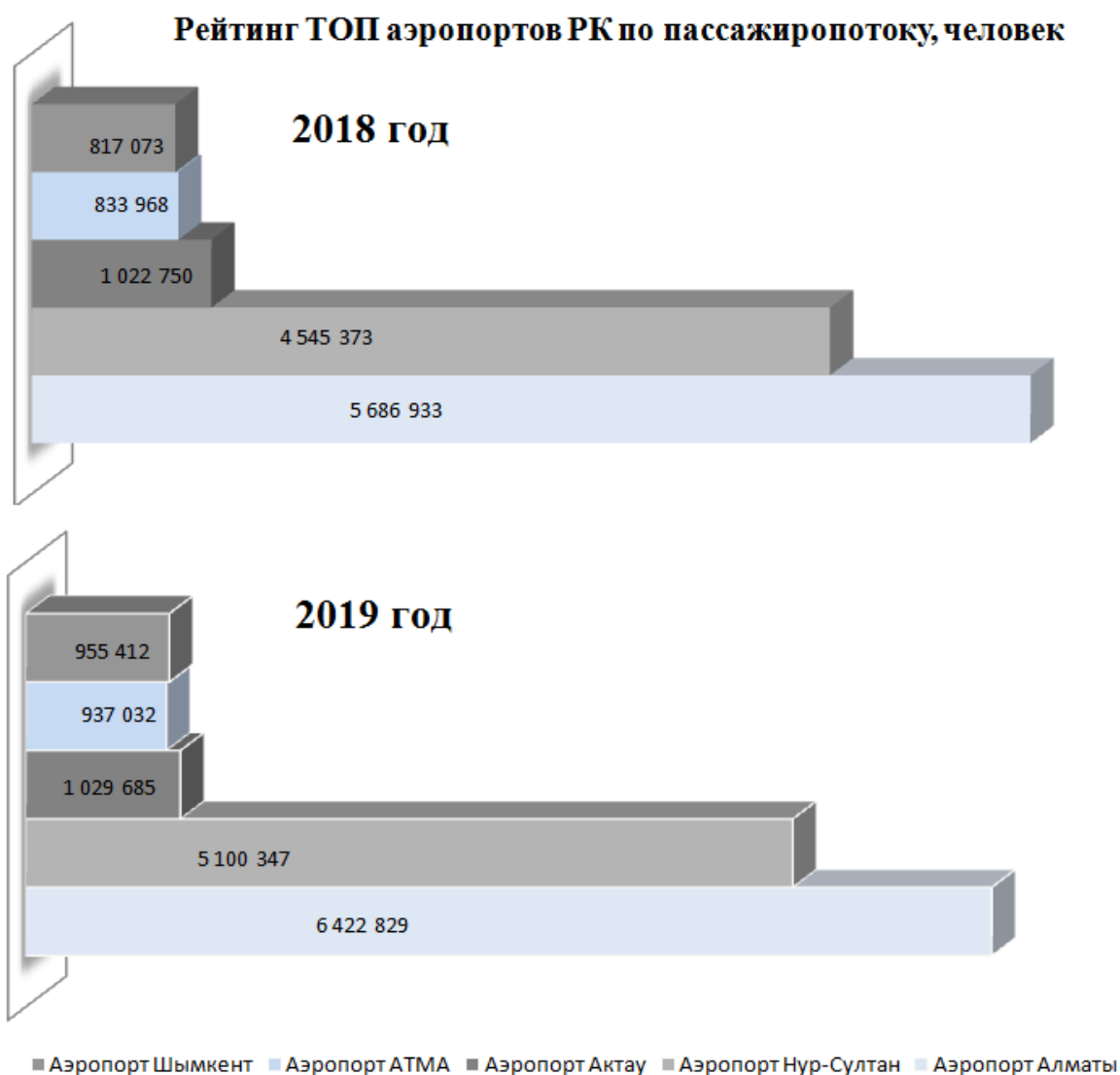
Из Казахстана наиболее востребованными являются 8 направлений. В перспективе планируется открыть:

- Токио;
- Шанхай;
- Сингапур и Нью-Йорк.

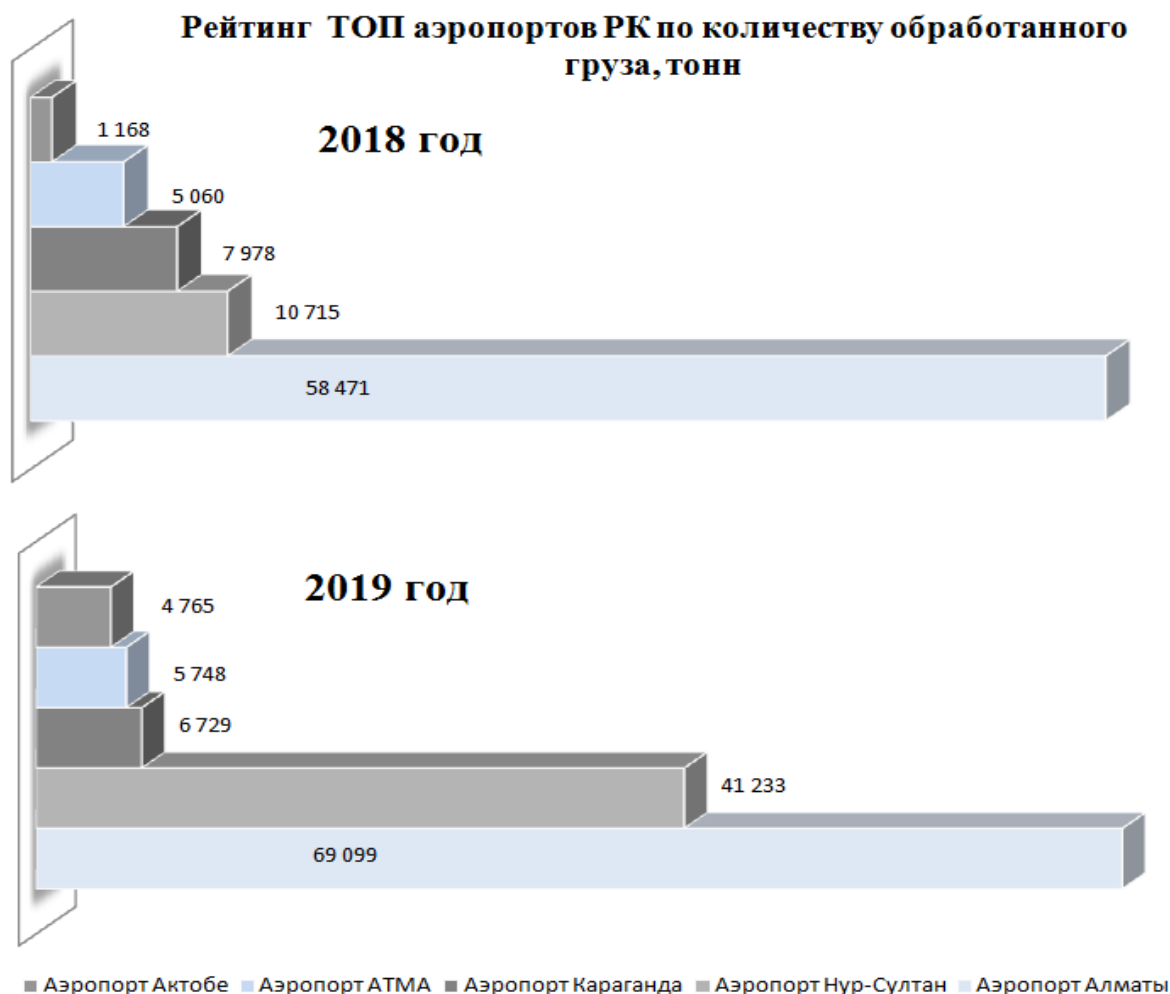


Из действующих в стране 18 аэропортов республиканского и областного значения ежегодно более половины обслуженных пассажиров приходится на аэропорты Алматы и Нур-Султана.

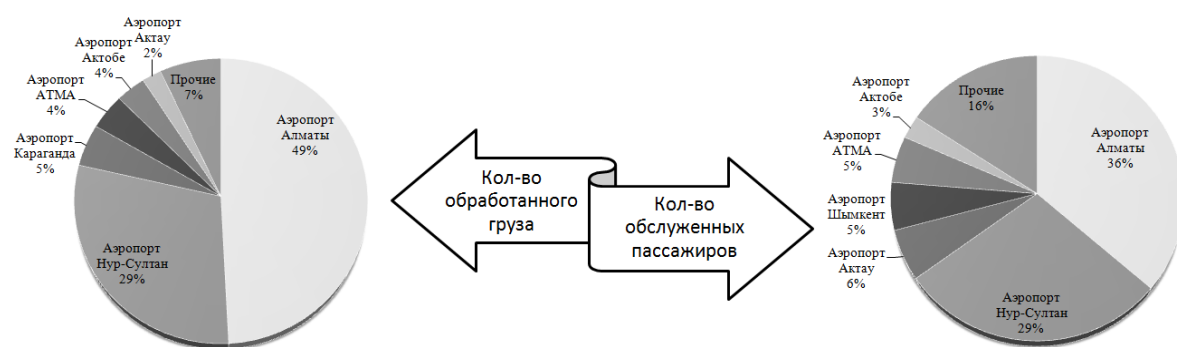
За последние ряд лет доля пассажиров, обслуженных аэропортами Алматы и Нур-Султана, ежегодно составляет порядка 36% в аэропорту Алматы и 29% в аэропорту Нур-Султана. Аэропорты городов Актау, Атырау, Шымкент следуют после и составляют порядка 5-6% от общей структуры обслуживаемых пассажиров. Наименьшее количество обслуживаемых пассажиров наблюдается в аэропортах Жетісу, Кокшетау, Жезказгана и Петропавловска.



В 2019 году аэропортами республики было обработано 140 тыс. тонн груза, что на 50% больше, чем в 2018 году. Рост количества обработанного груза наблюдается практически во всех аэропортах страны. Больше всего груза в 2019 году было обработано аэропортами городов: Алматы (69 тыс.тонн), Нур-Султана (41 тыс.тонн), Караганды (7 тыс.тонн).



Международный аэропорт Алматы является крупнейшим аэропортом в Республики Казахстан. Географическое расположение международного аэропорта Алматы способствует его развитию в качестве транзитного узла для пассажиров. Оправдывая свое предназначение, международный аэропорт Алматы обладает обширной зарубежной маршрутной сетью среди прочих казахстанских аэропортов. Кроме того, аэропорт Алматы входит в число десяти крупнейших международных аэропортов государств- членов СНГ по числу обслуженных пассажиров. Так, на долю аэропорта Алматы за 2019 год, пришлось 49% от всего грузооборота и 36% от пассажирооборота по стране.



Анализ конкурирующих аэропортов

В 2019 году в Казахстане количество обслуженных пассажиров в аэропортах республики составило 17,7 млн. человек, из них 6,4 млн. человек, или 36% – через аэропорт Алматы.

Международный Аэропорт «Баку» имени Гейдара Алиева, для сравнения обслужил за год 5,7 млн. человек.

В списке наиболее загруженных аэропортов постсоветского пространства выше алматинского стоят только три московских, петербургский Пулково, Киевский Борисполь и Рижский.

Аэропорт Алматы имеет хорошую транспортную связь с близлежащими регионами. В зоне непосредственного обслуживания аэропорта проживает около 2 млн. человек. Интенсивность полётов достигает 12-15 самолето-вылетов в час или 200 в сутки. Стоит отметить, что в 2019 году обслужено 6,4 млн. пассажиров, что в среднем составляет 17,5 тыс. пассажиров в сутки. Годовой грузооборот составляет до 69 тыс. тонн. Две взлетно-посадочные полосы длиной 4,4 и 4,5 километра способны принимать все типы воздушных судов без ограничений по метеоминимуму категории III В ИКАО, при видимости не менее 75 м. Аэропорт, единственный в Казахстане имеющий одну из высших категорий ИКАО по взлетно-посадочной полосе.

Высокий статус ведущего аэропорта республики, а также постоянная модернизация технических средств в международном аэропорту Алматы диктует необходимость постоянного повышения профессионального уровня сотрудников. Максимальный результат достигается с помощью целенаправленной кадровой политики с использованием эффективной системы подбора и расстановки кадров.

В сфере грузовых перевозок аэропорт Алматы занимает лидирующее место 49% по Казахстану.

Рынок грузовых перевозок является одним из самых конкурентных рынков, аэропорт Алматы ведет постоянную работу с существующими грузовыми перевозчиками и привлечению новых грузовых перевозчиков, так в 2019 году аэропорт Алматы привлек одну из ведущих авиакомпаний мира «Qatar Airways Cargo» выполняющую 2 рейса в неделю. Проведена большая работа с существующими грузовыми перевозчиками, которые переводили часть своих рейсов в аэропорты конкуренты (Манас, Толмачево). А/К Turkish Airlines увеличила частоту полетов с 21 рейсов до 30 рейса в неделю.

Ведется работа над реализацией транзитного потенциала аэропорта, посредством реализации проекта rail to air совместно с А/К Turkish Airlines, Saudi Cargo и стратегическим партнером АО МАА логистической компанией Globalink Logistics (перевозка грузов с Восточного Китая) данный проект позволит увеличить объем трансферного грузопотока. Доля экспорта в аэропорту и в целом по стране составляет примерно 20%, для увеличения экспорта аэропорт, совместно с фермерскими хозяйствами по производству мясной продукции, наладил поставки отечественной мясной продукции воздушным транспортом в страны Ближнего востока. Авиакомпания Fly Dubai, Air Arabia перевозят около 10 тонн отечественной мясной продукции в неделю.

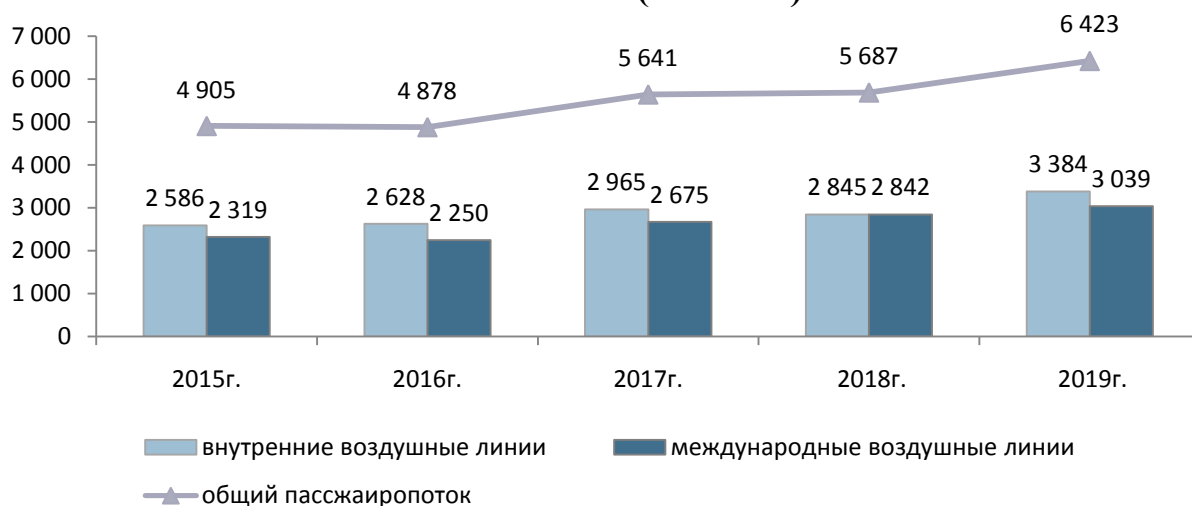
Аэропорт Алматы совместно с ИАТА готовится к прохождению сертификации CEIV Pharma для реализации проекта создания регионального авиационного узла по фармацевтической продукции.

На международном рынке можно выделить 5 основных аэропортов конкурентов:

- ➔ Аэропорт Имени Гейдара Алиева, Баку, Азербайджан
- ➔ Аэропорт «Толмачево», Новосибирск, Россия
- ➔ Аэропорт «Навои», Узбекистан
- ➔ Аэропорт «Манас», Бишкек, Кыргызстан
- ➔ Аэропорт «Емельяново», Красноярск, Россия

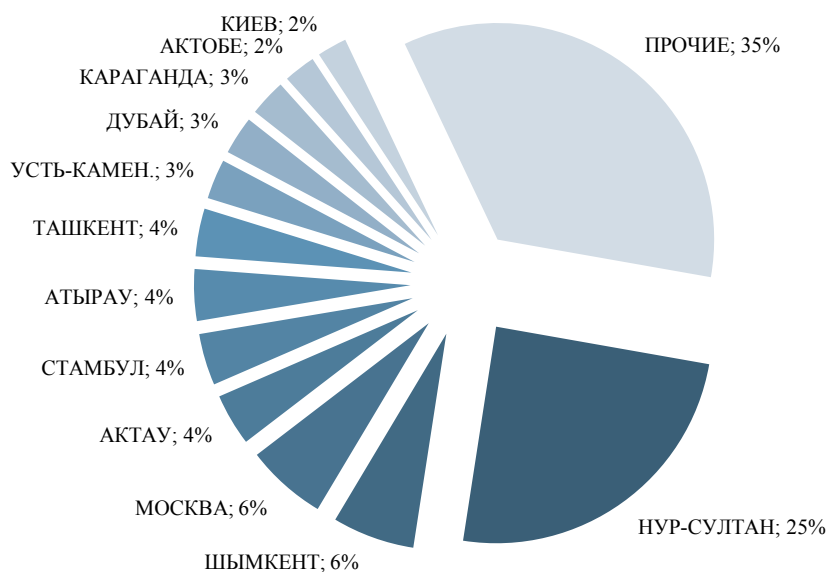
В сфере пассажирских перевозок аэропорт Алматы также занимает лидирующие позиции по сравнению с аэропортами Республики Казахстан, как на внутренних воздушных линиях, так и на международных.

Пассажиропоток аэропорта Алматы за период 2015-2019 (тыс.чел.)



Самый загруженный период приходится, как правило, на сезон отпусков, то есть в летнее время. Наиболее востребованными направлениями в 2019 году стали Нур-Султан, Шымкент, Актау, Атырау, а среди международных – Москва, Стамбул, Ташкент. Активное развитие в 2019 г. получили внутриреспубликанские перевозки, выполняемые базовыми перевозчиками - авиакомпаниями «Air Astana» и «FlyArystan».

Наиболее востребованные направления за 2019 год



Ввиду того, что аэропорт Алматы расположен в самом центре Азии, данное место расположения дает преимущество в перевозке груза с точки зрения технических посадок и коммерческих рейсов по маршруту Европа – ЮВА. Кроме того, аэропорт Алматы единственный в СНГ имеет сертификат соответствия ИКАО IIIВ: светосигнальное оборудование взлетно-посадочной полосы позволяет принимать воздушные суда при видимости 75 метров.

Аэропорты-конкуренты, географически находятся относительно недалеко друг от друга, учитывая способности авиационной индустрии и основной маршрут перевозки грузов из Европы в ЮВА и обратно. Аэропорты-конкуренты имеют так же развитые мультимодальные грузовые склады и необходимое оборудование для обслуживания грузовых рейсов.

Аэропорт Имени Гейдара Алиева, Баку, Азербайджан

Аэропорт Азербайджана занимает достойное место в мировом грузовом авиатрафике. Аэропорт Баку совместно с местным грузовым перевозчиком Silk Way West и Silk Way Airlines развивают хабовую модель, где груз на регионы стран СНГ сваливается в Баку и развозится посредством пассажирских и грузовых емкостей. Для создания хаба аэропорт Баку создал

всю необходимую инфраструктуру и построил распределительные склады класса А, которые отвечают всем стандартам ИАТА.

Аэропорт Баку стал серьезным конкурентом аэропорту Алматы. Данный аэропорт также привлекателен для рейсов, летающих по маршруту Европа – Юго-Восточная Азия в разрезе технических посадок. Аэропорт имеет 2 ВПП с III категорией ИКАО.

Также в Баку проводится Caspian Air Cargo Summit, который посещают заинтересованные лица (логистические компании, представители аэропортов и авиакомпаний).

В аэропорту Баку имеется 2 грузовых терминала -Baku Logistics Center с площадью склада 70 000 м² и International Logistics Center с пропускной способностью до 800 тыс. тонн грузов в год. Через первый терминал выполняются международные рейсы.

Согласно статистическим данным грузового склада аэропорта Алматы наибольший объем грузов, перевозимых авиакомпанией Silk Way Airlines составляют грузы направляемые со Стамбула в Алматы. Авиакомпания перевозит в среднем до 60 тонн груза (текстиль - получатели крупные ретейлы в Алматы и РК: (DeFacto, Waikiki, Koton и прочие) каждый рейс.

Авиакомпания также доставляет грузы в другие города Казахстана- Актау, Актобе, Атырау, Орал, что негативно сказывается на грузообороте и доходах аэропорта Алматы, так как согласно нужной стратегии все грузы авиакомпании должны обрабатываться на СГП Алматы и далее рассылаться по выше указанным городам.

Аэропорт «Навои», Узбекистан

Международный аэропорт «Навои» является центром пересечения транспортных путей – воздушного, железнодорожного, автомобильного, что позволяет предложить клиентам широкую географию перевозок.

Аэропорт располагается в городе Навои и является стратегически важным аэропортом Узбекистана, с перспективой развития в хаб. Его основными преимуществами являются: близость к международным транспортным авто-, ж/д коридорам, размещение Свободной индустриально-экономической зоны «Навои» на базе одноименного международного аэропорта. Аэропорт располагает одной ВПП – II категории ИКАО.

В настоящее время регулярное грузовое воздушное сообщение соединяет навоийскую воздушную гавань с основными узлами и логистическими центрами Евразии, включая Сеул, Милан, Вену, Сарагосу, Франкфурт, Дели, Дубай, Стамбул, Дакку и Бишкек. В дальнейшем грузовая

маршрутная сеть, несомненно, будет расширяться, так как это является одним из основополагающих факторов развития аэропорта «Навои».

В 2009 году Корейская Авиатранспортная Компания «Korean Air» взяла на себя руководство аэропортом в соответствии с планом развития и дальнейшего ускорения программы модернизации и формирования аэропорта в международный транспортный узел.

Открывшийся в аэропорту Навои в 2010 году грузовой терминал, как транспортно-экспедиторская единица в логистической цепочке с развитой инфраструктурой, способен покрыть весь спектр транспортных услуг по приему грузов, их временному хранению и отправке с использованием различных видов транспорта. Выгодное расположение терминала для осуществления смешанных перевозок – расположение непосредственно перед грузовым перроном аэропорта, наличие удобных подъездных путей и стоянок для большегрузных автомобилей, соединение с железнодорожным транспортом – значительно сокращает работу по промежуточной доставке грузов. Обработка, таможенное оформление экспортных и импортных грузов осуществляется на территории грузового терминала в круглосуточном режиме и в соответствии с действующим таможенным законодательством, что позволяет работать в системе международной кооперации грузоперевозок. Благодаря использованию технологий мирового уровня, терминал способен хранить и обработать в сутки до 300 тонн грузов, сегодня здесь в среднем в сутки обрабатывается до 100 тонн грузов.

Аэропорт города Навои был освобожден от уплаты таможенных платежей за товары, ввозимые для собственных нужд по развитию аэропорта и созданию на его базе международного интермодального центра логистики, а также единого социального платежа в части заработной платы персонала авиакомпании «Кореан Эйр», работающего в республике.

Тем самым следует сделать вывод, что аэропорт ведет полномасштабную программу по внедрению и полному обеспечению всеми условиями базирующегося грузового перевозчика, что способствует долгосрочной стратегии в формировании аэропорта в международный логистический узел.

Аэропорт «Толмачево», Новосибирск, Россия

«Толмачево» является одним из серьезных конкурентов аэропорту Алматы в разрезе технических посадок грузовых воздушных судов и является хабом и базовым аэропортом пассажирской авиакомпании S7 Airlines. Аэропорт Новосибирск (Толмачево).

Общая площадь грузового терминала –11 178 кв.м., годовая пропускная способность по объему грузовых перевозок - 50 000 тонн. Аэропорт имеет 2 ВПП I и II категории ICAO.

Рейсы в Новосибирск на грузовых самолётах выполняют авиакомпании, среди которых как российские перевозчики AirBridgeCargo, «Аэрофлот», «Волга-Днепр», «Якутия», так и зарубежные эксплуатанты LHCargo, Cargolux, Yangtze River Express, Air China Cargo и другие.

Международный аэропорт Новосибирск ведёт переговоры о сотрудничестве с другими иностранными грузовыми авиакомпаниями.

С 2013 года в аэропорту открыто Место международного почтового обмена EMS Почта России, работа которого позволяет существенно сократить время доставки зарубежных отправок из Китая, Японии, Кореи и стран Юго-Восточной Азии адресатам в Сибири и Поволжье, на Урале и Дальнем Востоке.

В отношении технических посадок грузовых авиарейсов конкурентами аэропорта Новосибирск являются аэропорты стран СНГ - Алматы, Караганда, Баку, Бишкек. Необходимо отметить, что аэропорты стран СНГ, в частности Бишкек и Караганда, имеют аналогичные географическое местоположения и ортодромического расстояния между Европой и Юго-Восточной Азией, но необходимо отметить, что данные аэропорты не могут предоставить достаточного качества с точки зрения обслуживания, поэтому не могут составить достаточную конкуренцию Толмачево с точки зрения совершения технических посадок.

В настоящее время в Казахстане действуют более низкие ставки за аэронавигационное обслуживание иностранных ВС, в случае выполнения транзитных рейсов, однако процедура получения коммерческих прав на выполнение полетов иностранных грузовых ВС значительно затруднена, чем в РФ. Так же в Казахстане действуют более низкие ставки за пролет иностранных ВС, и наземное обслуживание в случае транзитных посадок в аэропортах на территории Казахстана, чем в России. Кроме того, взимание «роялти» с иностранных авиакомпаний за пролет по транссибирскому маршруту и ограничения действующих межправительственных соглашений о воздушном сообщении, заключенных Россией с иностранными государствами являются важными негативными факторами, отрицательно влияющими на возможность привлечения иностранных авиакомпаний к полетам через аэропорт Толмачево, однако транссибирская магистраль является кратчайшем путем на пути в Северный Китай и Южную Корею

В свете развития интернет - торговли разветвленная маршрутная сеть аэропорта, связывающая Новосибирск с крупнейшими городами Китая и Юго-Восточной Азии, обеспечит полную загрузку мощностей ММПО и даст возможность аэропорту совместно с «EMS Почта России» и Федеральной таможенной службой отработать новейшие технологии обслуживания почты и грузов.

Аэропорт «Емельяново», Красноярск, Россия

Международный аэропорт федерального значения, расположенный в городе Красноярске, узловой аэропорт региональных и международных авиаперевозок, крупнейший аэропорт Центральной и Восточной Сибири, 5й среди крупнейших аэропортов РФ по объёму выполняемых международных грузовых рейсов. Располагает одной ВПП с II категории ИКАО.

Международный аэропорт Красноярск обслуживает 65 направлений, из них 45 внутренних и 20 международных в 14 стран мира. Рейсы выполняют 27 российских и зарубежных авиакомпаний.

Грузовые авиакомпании, совершающие посадки в аэропорту: AirBridgeCargo, Lufthansa Cargo. Является дополнительным хабом для AirBridgeCargo, первичными хабами являются аэропорты Москвы – “Шереметьево” и ”Домодедово”. АК располагает 17 бортами Б747. Преимущественно AirBridgeCargo осуществляет регулярное воздушное сообщение между Европой и Азией по транссибирскому маршруту. Также является второй по величине после аэропорта Франкфурта-на-Майне по количеству обслуживаемых рейсов авиакомпании Lufthansa Cargo.

Аэропорт является запасным аэродромом по стандартам ETOPS (Extended-range Twin-engine Operational Performance Standards) на трансконтинентальных маршрутах из Северной Америки и Европы в Азию. Авиакомпания Lufthansa Cargo использует аэропорт в качестве транзитной точки при грузоперевозках из Европы в Японию (и другие государства Юго-Восточной Азии), осуществляемых этой авиакомпанией, перенеся базовый пересадочный узел из Астаны в Красноярск. Техническое обслуживание воздушных судов немецкого авиаперевозчика, а также устранение неполадок в случае их возникновения, осуществляют специалисты линейной станции Lufthansa Technic. Данная информация указывает, на то, что администрация аэропорта ведет открытую мотивирующую политику для базирования АК. Грузовой комплекс «Емельяново», расположенный на территории 23 000 кв.м, включает складские и офисные помещения общей площадью 10 300 кв.м.

Аэропорт «Манас», Бишкек, Кыргызстан

Согласно географическому месторасположению аэропортов конкурентов, аэропорт «Манас» ближайший, что увеличивает риски переквалификации грузовых рейсов из аэропорта Алматы.

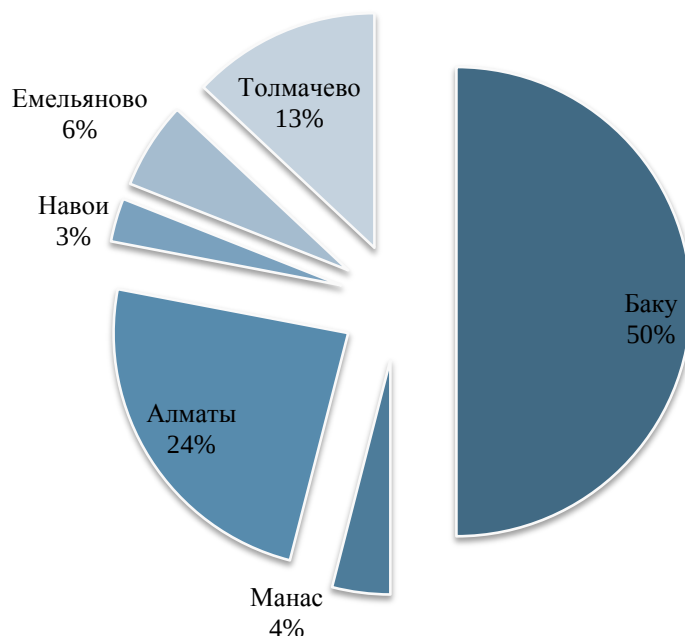
В аэропорту «Манас» совершают посадки следующие грузовые рейсы: MNG Airlines, Silk Way Airlines, Turkish Airlines Cargo, Uzbekistan Airways. Аэропорт имеет 1 ВПП I категории ИКАО.

Аэропорт нуждается в капитальном ремонте и реконструкции взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек и перрона.

В международном аэропорту «Манас» функционирует грузовой терминал класса А. Сооружение здания Грузового Терминала, оборудованного системой климатического контроля и охраняемыми складскими помещениями. Общая площадь грузового терминала - 3,360 м².

По официальным данным правительство Японии будет инвестировать денежные средства в размере 16 млн. \$ в улучшение всего оборудования аэропорта «Манас». Правительство страны рассчитывает создать на базе аэропорта мультимодальный транспортно-логистический центр.

Доля на грузовом рынке аэропорта Алматы



Данная ситуация имеет довольно оптимистический прогноз для аэропорта Алматы, но не учитывается самое главное - временная динамика грузооборота всех участников рынка, которая не всегда имеет стабильный характер.

ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

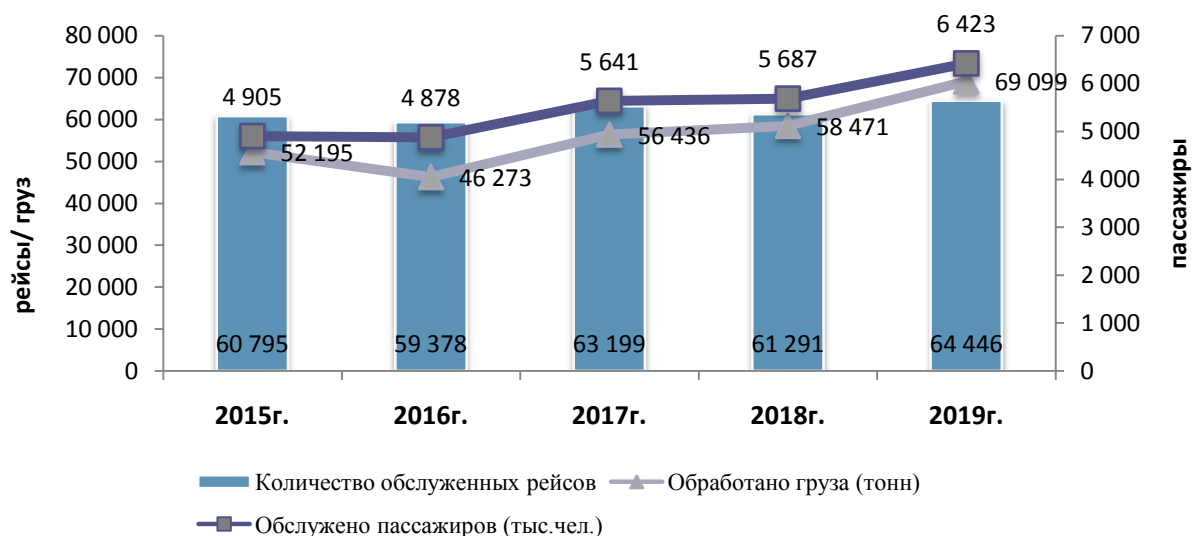
Основные производственные показатели деятельности Общества

Основная деятельность «Международного аэропорта Алматы» в 2019 году имеет следующие производственные показатели.

Показатель	2017г.	Δ 2018/2017	2018г.	Δ 2019/2018	2019г.
Количество обслуженных рейсов,	63 199	-3%	61 291	5%	64 446
в том числе:					
внутренние воздушные линии	35 080	-5%	33 430	4%	34 664
международные воздушные линии	28 119	-1%	27 861	7%	29 782
Объем взлетной массы (тонн МВМ),	2 722 856	-1%	2 686 008	8%	2 888 427
в том числе:					
внутренние воздушные линии	1 094 993	-5%	1 035 483	4%	1 080 578
международные воздушные линии	1 627 863	1%	1 650 525	10%	1 807 849
Обслужено пассажиров (чел.),	5 640 810	1%	5 686 933	13%	6 422 829
в том числе:					
внутренние воздушные линии	2 965 495	-4%	2 844 510	19%	3 383 766
международные воздушные линии	2 675 315	6%	2 842 423	7%	3 039 063
Обработано груза (тонн),	56 436	4%	58 471	18%	69 099
в том числе:					
внутренние воздушные линии	9 663	2%	9 892	9%	10 828
международные воздушные линии	46 773	4%	48 579	20%	58 271
Реализовано авиатоплива (тонн),	116 048	6%	123 306	12%	138 387
в том числе:					
внутренние воздушные линии	4 736	41%	6 678	56%	10 436
международные воздушные линии	111 312	5%	116 628	10%	127 951
Бортовое питание (порции)	2 776 391	5%	2 906 566	6%	3 084 039

По итогам деятельности АО «Международный аэропорт Алматы» в 2019 года обслужил 6,4 млн. пассажиров, рост к 2018 году составил 13% (МВЛ +7%, ВВЛ +19%). Обработано грузов 69 тыс.тонн, рост составил 18%. Рост пассажиропотока и грузооборота положительно отразился на росте всех остальных производственных и экономических показателях. Рост налоговых отчислений в Бюджет государства составил около 40% к 2018 году. Общая численность составила 3565 человек, что на 4% выше показателя 2018 года.

Количество обслуженных рейсов и пассажиров и груза за 2015-2019 годы

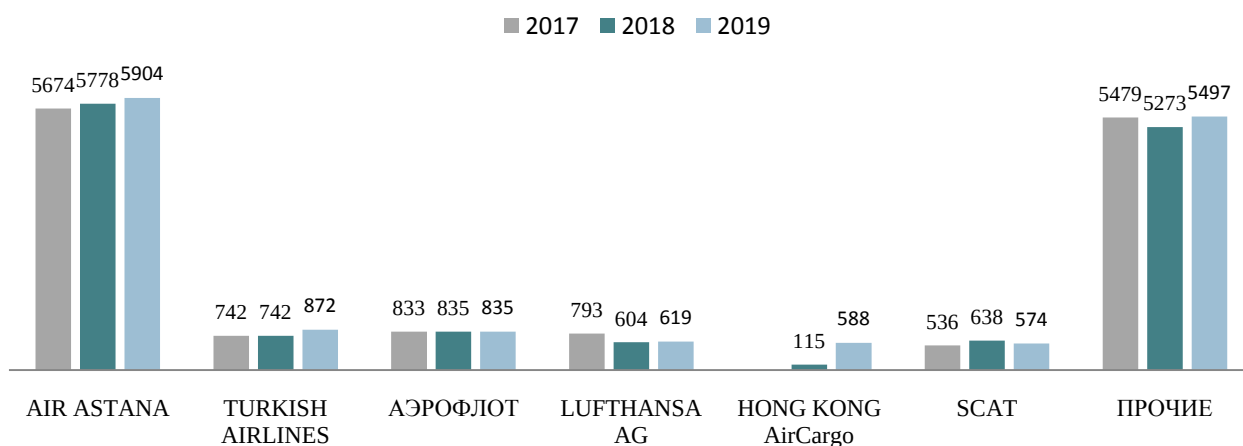


Один из главных индикаторов аэропортовой деятельности – это количество обслуженных рейсов. В 2019 году аэропортом Алматы было обслужено на 5% больше рейсов в сравнении с 2018 годом.

Самолетовылеты за последние годы показали положительную динамику, средний прирост составил **1%**.

Лидирующую позицию, как по международным, так и по внутренним направлениям занимает авиакомпания Air Astana с долей **43%** из общего количества самолетовылетов.

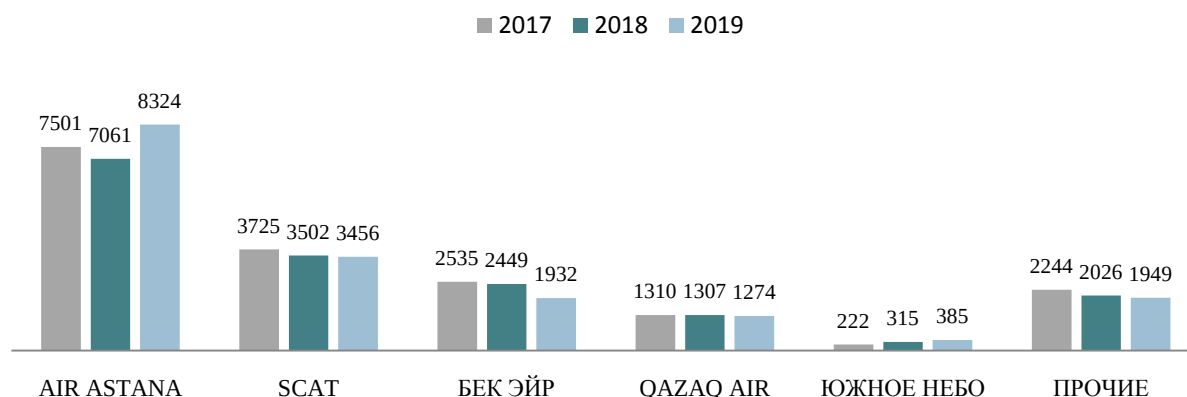
Самолетовылеты МВЛ (рейсы)



Среднегодовой прирост самолетовылетов за рассматриваемый период на международных направлениях у авиакомпании Air Astana составил **2%**, увеличившись на **230 рейсов** в 2019 году по отношению к 2017 году.

Наблюдается ежегодный существенный рост по направлениям стран СНГ (Бишкек, Душанбе, Ташкент, Москва), в то же время наблюдается рост в страны дальнего зарубежья, в такие города как: Сеул, Стамбул и Гонконг.

Самолетовылеты ВВЛ (рейсы)

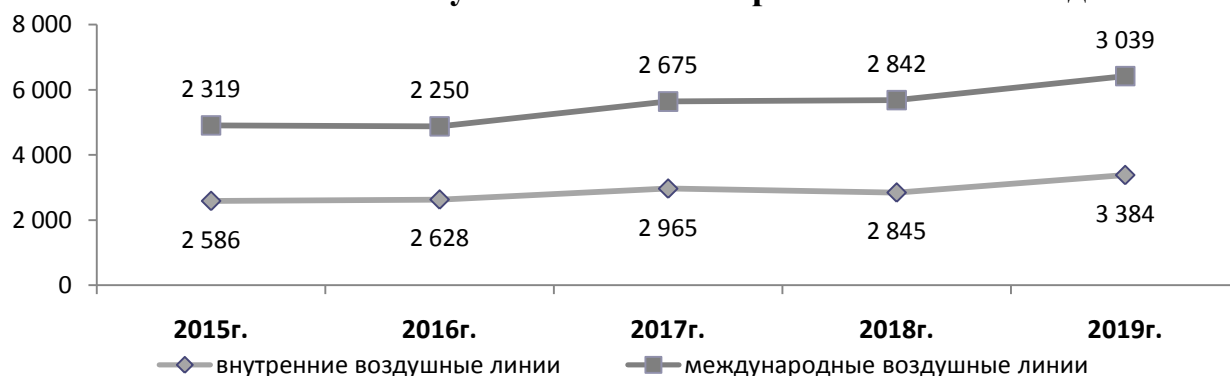


Среднегодовой прирост самолетовылетов за рассматриваемый период на внутреннем рынке авиаперевозок у авиакомпании Air Astana составил **5%**, увеличившись на **823 рейса** в 2019 году по отношению к 2017 году.

Основное увеличение произошло в связи с запуском лоукостера FlyArystan и открытием новых внутренних направлений.

Стоит отметить, что у остальных авиакомпаний местного назначения наблюдается ежегодное снижение показателей самолетовылетов в связи с высокой конкурентностью со стороны национального авиаперевозчика.

Количество обслуженных пассажиров за 2015-2019 годы



В начале 2019 года возник дефицит провозных емкостей по пассажирским перевозкам, вызванный приостановкой эксплуатации B-737 Max. В течение 2019 года были проведены переговоры со следующими перевозчиками: SpiceJet, IndiGo, LOT, Finnair, SCAT, DeltaAirlines, United, OnurAir, HunnuAir, UVTAero, Уральские авиалинии, CzechAirlines, AirAsiaX, QatarAirways, SkyUp и другие. В связи отсутствием свободных

бортов, планы на 2019 год по открытию авиасообщений с новыми перевозчиками SpiceJet, IndiGo, LOT, Finnair, SCAT и другими были перенесены на 2020 год до момента сертификации и перезапуска в эксплуатацию B737-Max.

Кроме того, по экономическим причинам прекратила полеты с зимней навигации 2019 года авиакомпания «Международные авиалинии Украины» в связи с облетом воздушного пространства РФ. Hainan Airlines закрыла рейс в Пекин в связи с низким спросом на перевозку, который был вызван отсутствием 72-х часового безвизового режима. Также перестала выполнять рейсы авиакомпания AviaTraffic.

Не смотря на сложившуюся ситуацию, прирост производственных показателей в 2019 году по сравнению с 2018 годом был достигнут за счет привлечения новых авиаперевозчиков, увеличения частот и открытия новых маршрутов:

- ➔ АК "Uzbekistan Airways" увеличила частоту по маршруту Ташкент-Алматы-Ташкент;
- ➔ АК «Скат» увеличила частоты по направлениям ШАРМ-ЭЛЬ-ШЕЙХ, и Анталья, а также запустили рейсы на Джидду и Медину;
- ➔ Уральские авиалинии открыли направление на Москву (Жуковский) и в конце декабря начали полеты из Екатеринбурга;
- ➔ АК "Mahan Air" начала выполнять рейсы с марта 2019 г. с частотой 1 раз в неделю (пн.);
- ➔ АК "S7" увеличили частоту до 10 рейсов в нед. (на ВЛН);
- ➔ АК "Turkmen Airlines" периодами добавили рейсы;
- ➔ АК "Azerbaijan Airlines" открыли рейс в Алматы с апреля 2019г;
- ➔ АК "Qazaq Air" открыла рейсы в Ош и Бишкек;
- ➔ АК "Air Astana" АК "Южное небо" добавили рейсы по своим направлениям;
- ➔ АК "Fly Arystan" в мае 2019г. начала выполнять рейсы, что способствовало увеличению пассажиропотока на ВВЛ.

Большим шагом к стимулированию международного грузопотока и пассажиропотока стало открытие воздушного пространства Республики Казахстан и города Алматы, в частности. МАА был участником переговоров между авиационными властями иностранных государств с КГА Республики Казахстан. Не смотря на некоторые ограничения по правам на 5 степень свободы, создана благоприятная правовая среда для прихода иностранных

перевозчиков в Казахстан и открытия новых направлений. Более широкий выбор международных направлений будет способствовать росту трансферного пассажиропотока и транзита грузов, создаст условия для конкурентных тарифов на авиаперевозки. Режим Открытого неба предоставил возможность эффективнее привлекать иностранных перевозчиков и большую гибкость в организации международных рейсов, так как 5-я степень свободы предоставляет права перевозчику осуществлять рейсы с коммерческой целью из своей страны по пути следования в третью, с посадкой в Алматы. В связи с этим Аэропорт Алматы ведет работу по открытию новых направлений между ЮВА/Юж.Азией с ЕС и Ближним Востоком.

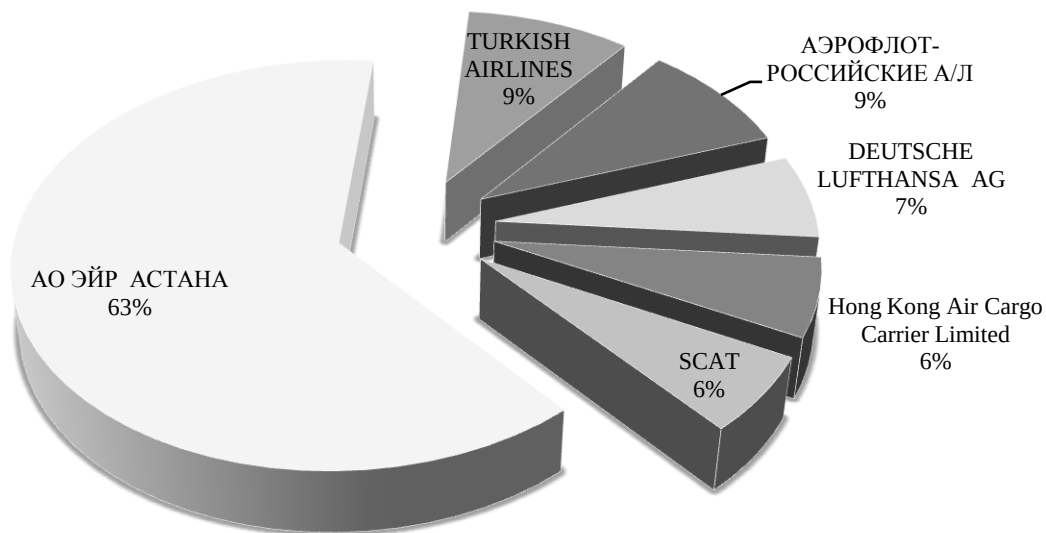
В связи с вышеуказанным, на 2020 год запланировано открытие авиасообщений в г. Доха, Абу-Даби, Дели, Мумбаи, Прага, Варшава, Хельсинки, Париж, Стамбул (Сабиха), Екатеринбург, Казань, Самара, а также возобновление полетов между городами Киев и Алматы авиакомпанией SkyUP.

Международная карта полетов



АО «Международный аэропорт Алматы» обслуживает международные рейсы по 44 направлениям.

Отправка по международным направлениям

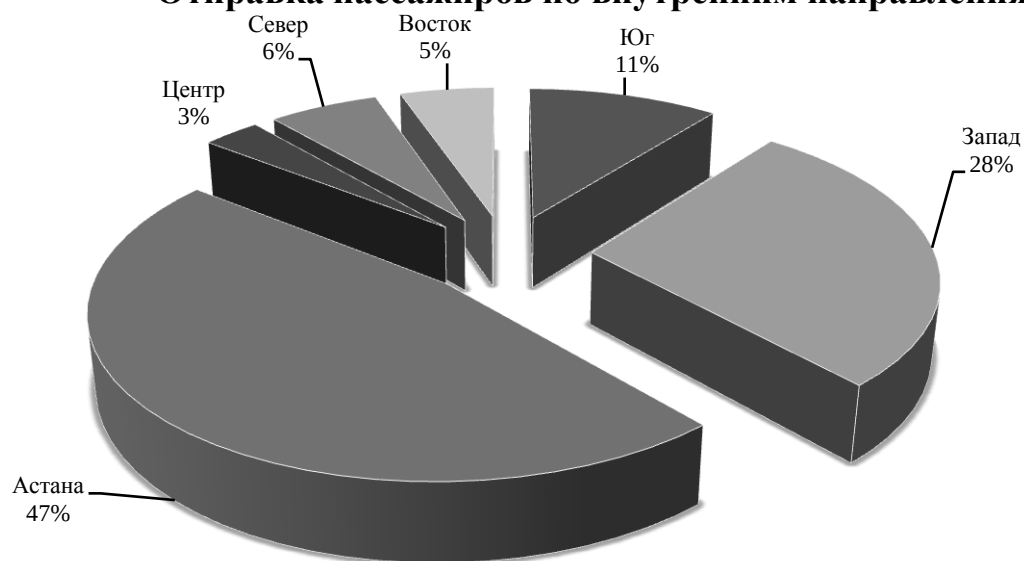


На внутренних воздушных линиях аэропорт Алматы обслуживает пассажиров по всем воздушным направлениям Казахстана.

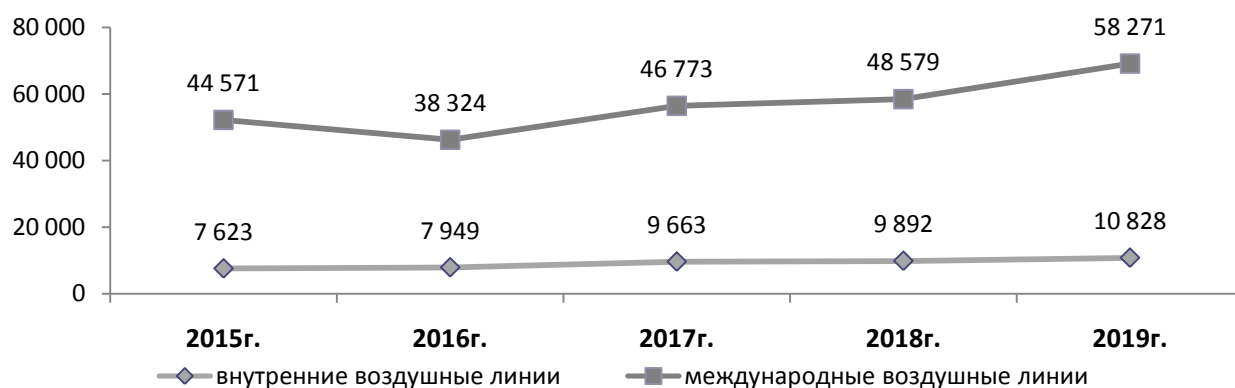
Карта полетов по Казахстану



Отправка пассажиров по внутренним направлениям



Количеств обработанного груза за 2015-2019 годы



В конце 2018 и начале 2019 года сложилась непростая ситуация на рынке грузовых и пассажирских авиаперевозок. Замедление роста экономики ЕС и КНР в 2019 году вызвало снижение активности в международной торговле и спад спроса на грузоперевозки между ЮВА и ЕС, что в свою очередь привело к переизбытку провозных емкостей и снижению стоимости перевозок. Стабильный рост спроса на грузовые перевозки сохранился только на африканском рынке. Несмотря на негативные глобальные показатели грузоперевозок, алматинский регион продолжил расти в связи со спросом на такие категории товаров как фармацевтика, медоборудование, электроника и экспорта сельхоз продукции и драгоценных металлов.

В связи с ситуацией на рынке грузоперевозок, в 2019 году прекратили свои полеты UPS (переориентирование рейса из Сеула в Кёльн на маршрут Сеул-Гавайи), LufthansaCargo прекратила коммерческие рейсы через Алматы в связи с закрытием Маршрута Гонг-Конг-Фрнкфурт и перевела рейсы с

техническими посадками в аэропорт г. Новосибирск, в конце года технические рейсы PolarAirCargo были прекращены в связи с перераспределением маршрута КНР-Алматы-Сарагосана КНР-Бахрейн и далее в африканские страны.

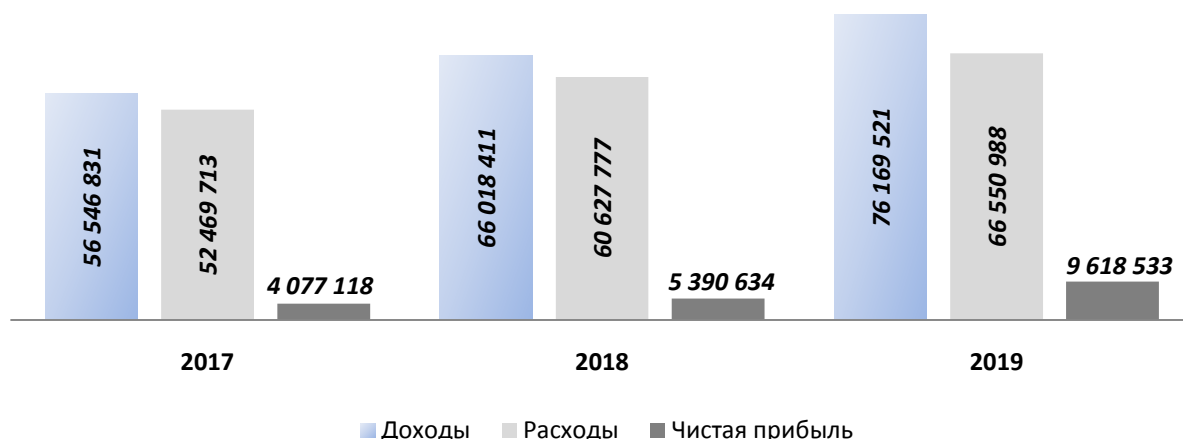
На смотря на сложившуюся ситуацию с уходом некоторых перевозчиков, в течение 2019 года аэропорт провел ряд успешных переговоров по привлечению новых рейсов и компенсировал потери от закрытых рейсов за счет авиакомпаний QatarAirways, AntonovAirlines, SFExpress, CargoluxItalia (Qatar Airways Cargo с января 2019 года осуществляет по 2 рейса в неделю. Antonov Airlines чартерная программа Китай-Афганистан. TurkishAirlines (в том числе Hong-KongAirCargo и Kalita) за счет привлечения дополнительных рейсов из аэропорта г. Бишкек в 2019 году.

В 2020 году планируются работы по привлечению новых грузовых АК: КНР (Air China Cargo, China Eastern, Yantze River Express), Южная Корея (Korean Air Cargo), Тайвань (China Air Cargo), Нидерланды (KLM Cargo), Бельгия (ASL Belgium Airlines), Россия (AirBridgeCargo, Atran), Казахстан (SCAT), Ближний Восток (Fly Dubai Cargo, Etihad Cargo).

Также на 2020 запланирована реализация проектов, которые были инициированы в течение 2019 года как пилотные проекты по развитию грузов: авиа-жд. Алматинский аэропорт успешно провел тестирование и пробные партии по проекту rail-to-air, что позволит увеличить транзитный грузопоток из Азии в Европу/Африку/Ближний восток через аэропорт Алматы. Торговля между КНР и Африканским регионом показывает рост грузоперевозок ок. 10%. Данный проект рассчитан также для грузовых и пассажирских перевозчиков и на сегодняшний момент отрабатывается с крупнейшими логистическими операторами в регионе (Globalink, Kuene+Nahel, Inditex). Инициированы переговоры с DHL с целью привлечения данной компании для организации грузовых перевозок Восточный Китай – Граница – Алматы (жд) и далее Алматы – Бахрейн – Африканские страны (авиа).

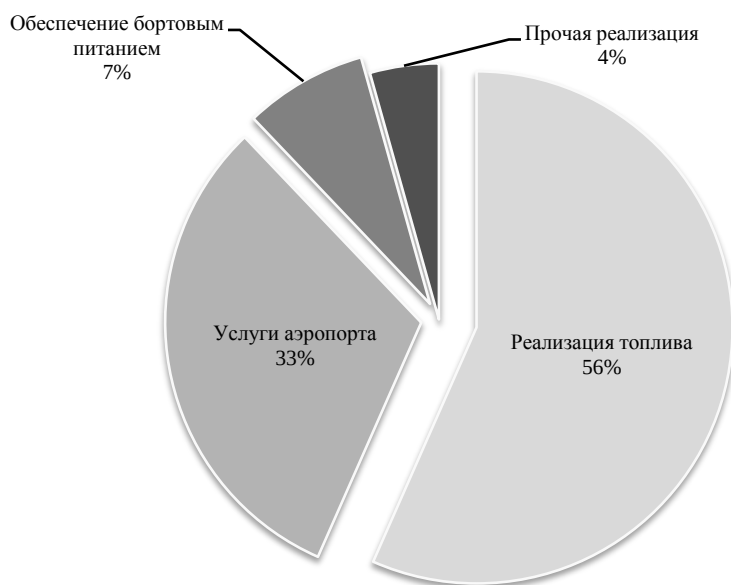
Рынок авиационных грузов в Казахстан продолжит незначительно расти и ограничен экономическим и демографическим ростом. В этой связи, для увеличения объемов обработки грузов в этом году МАА будет развивать транзитный груз и он-лайн торговлю. В данном проекте необходимо усилить сотрудничество между всеми участниками процесса и единым почтовым оператором в Казахстане «Казпочта».

Финансовый результат за 2017-2019гг., тыс.тенге



По итогам 2019 г. АО «Международный Аэропорт Алматы» получил чистую прибыль в размере **9 619 млн. тенге**, что выше уровня 2018г. на 78%.

Структура доходов от основной деятельности (выручка) в 2019 году



Выручка аэропорта за 2019г. составила 75 178 млн. тенге, что на 15% больше, чем за 2018г.

Основная выручка формируется за счет **реализации топлива**, и **доходов от услуг аэропорта**, доля которых в 2019 году составляет **56%** и **33%**.

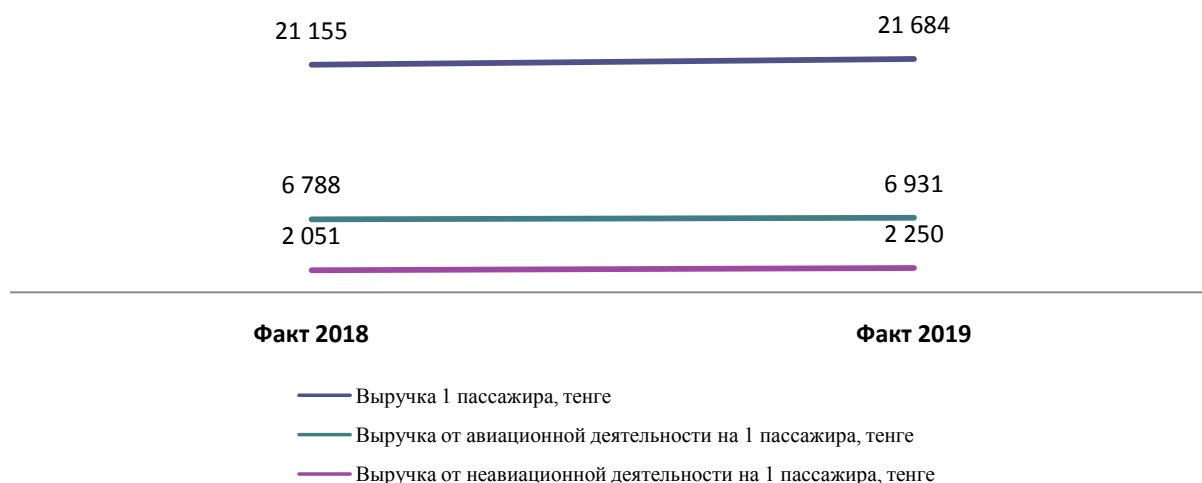
Основными **факторами роста** выручки являются:

Рост объемов реализации ГСМ на **12%** (ВВЛ 56%, МВЛ 10%)

Рост пассажиропотока на **13%** (ВВЛ 19%, МВЛ 7%)

Рост объемов обработки грузов на **18%** (ВВЛ 9%, МВЛ 20%)

Рост курса доллара к тенге на **11%**, так как доля валютной выручки МАА составляет около **70%**.



Фактором, повлиявшим на рост выручки, стал рост объемов предоставляемых услуг и повышение тарифов по некоторым из них.

Согласно законодательству, аэропортовая деятельность в Казахстане в части тарифов регулируется по следующим видам услуг:

- ➔ обеспечение взлета и посадки;
- ➔ обеспечение авиационной безопасности;
- ➔ предоставление места стоянки ВС на базовом аэродроме;
- ➔ предоставление места для сверхнормативной стоянки ВС.

В связи с изменениями в антимонопольном законодательстве, с 2017 г. тарифы по этим услугам были выведены из-под регулирования по международным направлениям. Это позволило (с ноября 2017г.), в целях фиксации ставок при девальвациях тенге, установить долларové эквиваленты тарифов для нерезидентов.

Также, с этого периода, были увеличены тарифы на услугу «обеспечение авиационной безопасности», в связи с убыточностью данной услуги.

Основная доля в структуре доходов от основной деятельности приходится на доход от реализации авиатоплива на сумму 42 426 млн. тенге, что на 15% больше, чем в 2018 году.

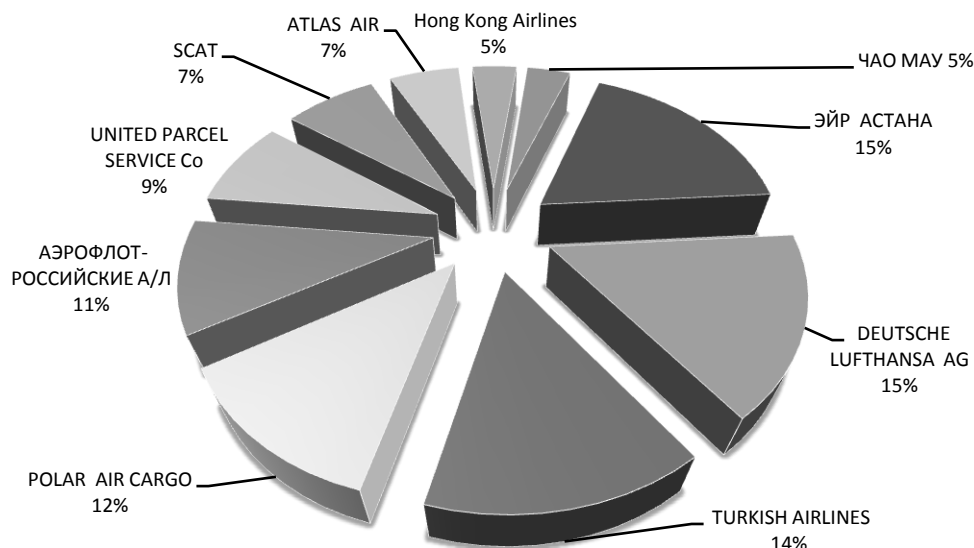
По остальным секторам деятельности, доходы также возросли по отношению к 2018 г.

Доходы от аэропортовой деятельности составили 24 522 млн. тенге или на 20% больше уровня 2018 г.

Доходы по бортовому питанию составили 5 372 млн. тенге и увеличились на 6%.

Доходы от неавиационной деятельности составили 2 858 млн. тенге и увеличились на 1%.

Доходы от оказания услуг (выручка) за 2019 г.



Доля вышеуказанных **ТОП контрагентов** от общей выручки составляет **62%**. Данные компании показали рост выручки к 2018 году **8%** и составили **43 млрд. тенге** (2018: 40 млрд тенге)

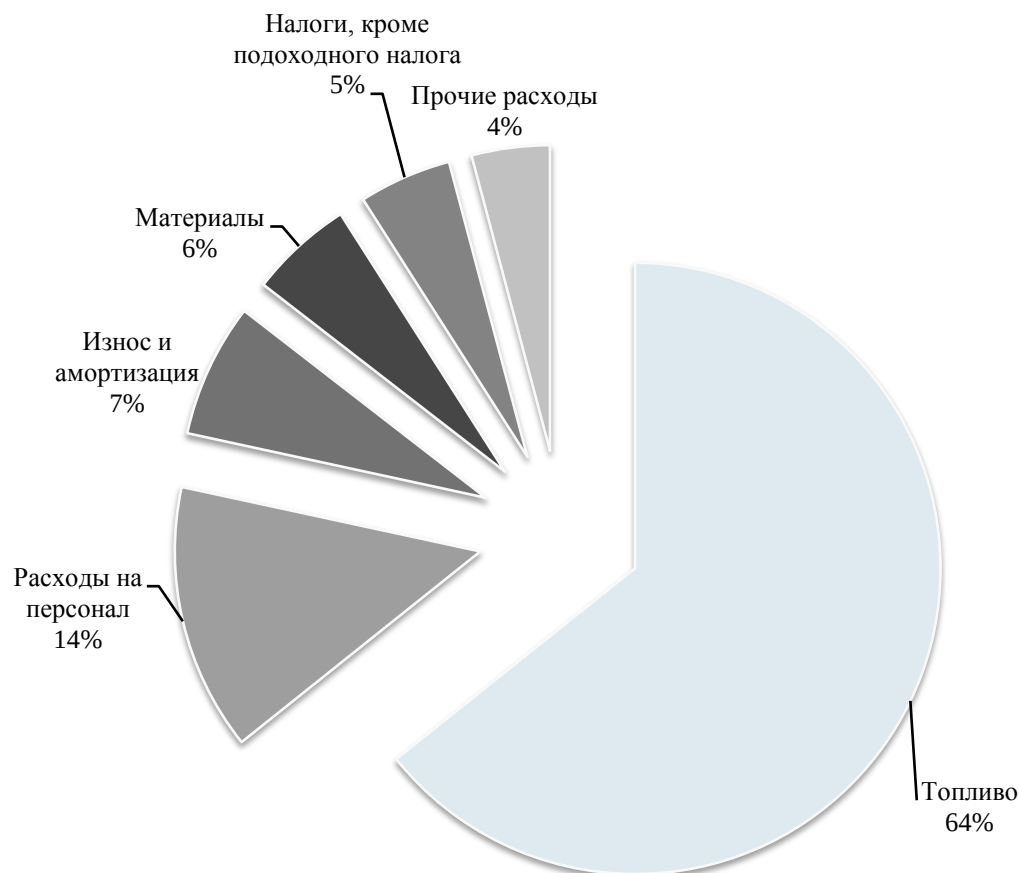
Из них UPS, POLAR AIR CARGO, HONG KONG AIRLINES, ATLAS AIR, летают в грузовом сегменте, Lufthansa и Turkish Airlines - в грузовом и пассажирском, остальные - в пассажирском.

Основным контрагентом в выручке является авиакомпания Air Astana, доля от общей выручки **15%**. Необходимо отметить, что Air Astana показала **рост** выручки к 2018 году **15%** и составила **7,7 млрд. тенге**. (2018: 6,7 млрд. тенге). Основным **драйвером роста** выручки является увеличение пассажиропотока по ВВЛ (FlyArystan), рост пассажиропотока **41%**. Выручка от реализации авиаГСМ по авиакомпании Air Astana практически отсутствует, так как компания оперирует собственным авиаГСМ.

Хороший рост выручки показала компания Hong Kong Air Cargo Carrier Limited, рост к 2018 году **71%** и составила **5,3 млрд тенге**. (2018: 3 млрд тенге).

Драйвером роста выручки является рост грузовых рейсов.

Структура расходов от операционной деятельности в 2019г



Операционные расходы АО «Международный Аэропорт Алматы» за 2019 г. составили 63 762 млн. тенге, что больше уровня 2018 г. на 9%.

Данное увеличение обусловлено в основном увеличением расходов по статье топливо на 5 305 млн. тенге или на 15%.

Расходы по персоналу увеличились на 15%.

Расходы по амортизационным отчислениям составили 4 523 млн. тенге, что на 16% меньше показателя 2018 г.

Расходы на материалы составили 3 491 млн. тенге, что на 398 млн. тенге или на 10% меньше показателя 2018 г.

Расходы по налогам, увеличились на 637 млн. тенге или на 26% по сравнению с показателем 2018 г. и составили 3 129 млн. тенге.

Прочие операционные расходы уменьшились на 14% и составили 2 637 млн. тенге.

Инвестиционная программа

Аэропорт является стратегическим и социально значимым объектом. Аэропорт — это не только комплекс сооружений, составляющий аэродром, аэровокзальный комплекс, грузовой терминал и другие объекты, предназначенные для приёма, отправки, базирования воздушных судов и обслуживания воздушных перевозок, но и многофункциональный комплекс услуг для авиакомпаний и пассажиров.

Инвестиционные вложения Аэропорта Алматы направлены на поддержание в рабочем состоянии производственных и административных активов и прочих основных средств, непосредственно участвующих в процессе производственной деятельности аэропорта.

Запланированный и реализованный в 2019 году инвестиционный бюджет АО «Международный аэропорт Алматы» был направлен на:

- ➔ бесперебойное обеспечение взлетно-посадочных операций;
- ➔ повышение уровня авиационной безопасности;
- ➔ улучшение системы поисково-спасательного обеспечения полетов;
- ➔ развитие аэропортовой инфраструктуры и модернизация производственных фондов;

Инвестиционная программа на 2019г. была утверждена Советом директоров в сумме 8 478 млн. тенге. В план по инвестиционному бюджету были включены расходы на капитальное строительство. В частности: строительство VIP Терминала, здания цеха бортового питания, строительство бокса на 35 автомашин, проектирование и установка автомойки для автотранспорта.

Также были включены расходы на капремонт мест стоянки ВС 69, кровли ангара АТЦ, контрольно-пропускного пункта на СВХ, ИВП-2 - обследование, корректировка и экспертиза.

В 2019 году инвестиционные вложения аэропорта Алматы осуществлялась не только за счет собственных средств, но и заемных.

Инвестиционные вложения не ограничиваются лишь вложениями в строительство и ремонт аэропортовых объектов, но также включают затраты на развитие инфраструктуры, сервиса.

Расходы направлены на покупку спецтехники, оборудования и модернизацию производственных фондов АО. В целях поддержания в эксплуатационной годности наземной инфраструктуры, Руководство АО «Международный аэропорт Алматы» ежегодно планирует затраты на

покупку наземной спецавтотехники. В рамках инвестиционного бюджета на 2019г. произведен закуп спец.автотехники на сумму 1 148 млн.тенге.

В 2019г. закуплена необходимая для жизненного функционирования аэропорта различная перронная техника, из них:

- аэродромная всесезонная подметально-уборочная машина – 1 ед.
- автотопливозаправщик (объемом 11.2 куб.м.) – 2 ед.
- бортовой грузовой автомобиль (АПК) / машина грузовая (АПК) – 2 ед.
- машина комбинированная с поливомоечным, плужным и щеточным оборудованием на шасси – 1ед.
- противообледенительная установка Premier-MT43 P21 – 1 ед.
- топливозаправщик ТЗ-20 (ёмкость 20т KUNZ) – 2 ед.
- топливозаправщик ТЗ-40 (ёмкость 40т KUNZ) – 1 ед.
- подкатной трап – 1 ед.
- электропогрузчик STILL RX-60-25 - 5 ед.
- автомашины для осуществления производственной деятельности служб аэропорта.

Ежегодно, особое внимание руководством аэропорта Алматы уделяется усилению мер по обеспечению авиационной безопасности, на эти цели Обществом было затрачено 223 млн. тенге для закупки технических средств досмотра.

- персональное носимое устройство регистрации информации "Дозор 78" – 20 ед.
- рентгенотелевизионная установка двухпроекционная, размером шахты не менее 1000 х 1000 – 3 ед.
- ручной досмотровый металлодетектор – 11 ед.
- стационарный арочный металлодетектор – 6 ед.

Приобретенное досмотровое оборудование позволит аэропорту Алматы принять дополнительные меры по повышению уровня авиационной безопасности, улучшая уровень защищенности и комфорта авиапассажиров.

Закуплено оборудование для производственных служб общей стоимостью 104 млн.тенге, а именно: гидравлические тележки для службы грузовых перевозок, кресло-коляски для инвалидов (грузопод.130 кг, 150 кг) для медслужбы, модернизация системы шлагбаумов автопаркинга на 200 парковочных мест для службы сервисных услуг, персональное носимое устройство регистрации информации в пассажирский терминал, морозильная ларь на 500мл\л для кинологической службы и прочее оборудование.

Инвестиции в развитие инфраструктуру аэропорта имеет важное и неоспоримое значение. Руководство аэропорта Алматы продолжает работы по реализации инвестиционных проектов перспективного развития инфраструктуры аэропорта, поэтапное обновление наземной спец.техники, оборудования и необходимых технических средств досмотра, модернизация производственных фондов.

На 2020г. Общество планирует затраты на капитальные вложения на сумму 254,7 млн.тенге, а именно планируется выполнить работы по:

- ➔ завершение строительства бокса на 35 автомашин – на сумму 124,5 млн.тенге.

Бокс на 35 автомашин спецтранспорта, предназначен для круглогодичного хранения спецтехники.

Размеры здания 54х34х8м, одноэтажное с антресолью размерами 34х6м,стены металлокаркас обшитые сэндвич панелями.

Имеющихся боксов для спецтехники не хватает и приходится хранить спецтехнику на открытом пространстве, что крайне не желательно. В летнее время года хранение спецтехники на открытом пространстве приводит к преждевременному выходу из строя всевозможных шлангов и пластиковых трубок, к выгоранию лакокрасочного покрытия, к потрескиванию панелей приборов и автопокрышек из-за прямого попадания солнечных лучей. В зимнее время года хранение спецтехники на открытом пространстве приводит к дополнительным затратам топлива на запуск и прогрев двигателя.

- ➔ завершение строительства автомойки для службы спец автотранспорта – на сумму 12 млн.тенге.

В службе спецтранспорта имеется более 300 ед. автотракторной и специальной техники. Для поддержания в надлежащем виде такого количества спецтехники необходима модульная автомойка для крупногабаритной техники, со следующими техническими параметрами: размерами 18х6х6м из металлокаркаса и сэндвичпанелей с аппаратом высокого давления для мойки автомобилей. В настоящее время часть машин производит мойку в сторонних организациях, а крупногабаритная спецтехника моется вручную на открытом воздухе, что противоречит экологическим нормам и требованиям. Из-за отсутствия помещения для мойки, в зимнее время года мойка машин не представляется возможной. Приобретение и установка модульной автомойки на территории ССТ

позволит сократить время на мойку спецтехники, соответственно уменьшит простой спецтехники.

→ капитальный ремонт ИВПП-2 обследование, корректировка и экспертиза – на сумму 118 млн.тенге.

В целях исключения закрытия аэродрома в будущем и устранения выявленных дефектов, необходимо в 2020 году произвести повторное обследование ИВПП-2 с целью выявления критических моментов и причин их вызывающих.

Следующим этапом - разработать проект капитального ремонта ИВПП-2 согласно коммерческого предложения, на основании результатов обследования и получить положительное заключение государственной экспертизы по проекту.

Ранее разработанный в 2015 году проект АО Казэропроект «Капитальный ремонт ИВПП-2 в Международном аэропорту Алматы» утерял свою актуальность и истек срок действия проекта согласно нормам.

Далее уже в 2021 году запланировать производство самого капитального ремонта взлетно-посадочной полосы, после получения заключения по проекту.

Определен объем инвестиций на закуп основных средств и нематериальных средств – 2 008 млн.тенге. Общий объем инвестиций на 2020г планируется в размере 2 263 млн. тенге.

Инвестиционная программа на 2020г. направлена на:

→ обновление, расширение и модернизация автопарка аэродромной и наземной спецтехники для обеспечения бесперебойной работы аэропорта Алматы.

→ приобретение досмотрового оборудования для повышения уровня авиационной безопасности и дальнейшего приведения в соответствие с сертификационными требованиями для защиты гражданской авиации.

→ приобретение разной техники и оборудования в рамках IT технологий для обеспечения отказоустойчивости оборудования, с целью автоматизации бизнес-процессов, обеспечения работы собственных локальных компьютерной и телефонных сетей.

→ прочие инвестиционные вложения направлены на повышение уровня производственно-технологических процессов, необходимость обновления основных производственных фондов в связи с износом.

Бухгалтерский баланс

Агрегированный баланс по состоянию на 31 декабря 2019 года, в тыс. тенге.

Активы	на 31.12.2019	на 31.12.2018
I. Долгосрочные активы,	70 549 276	62 821 547
в том числе		
основные средства	63 910 919	59 407 388
II. Краткосрочные активы,	22 144 238	18 377 679
в том числе		
товарно-материальные запасы	7 170 724	4 426 220
торговая и прочая дебиторская задолженность	1 883 867	1 496 822
денежные средства	7 563 533	4 823 169
Баланс	92 693 514	81 199 226
Капитал и обязательства	на 31.12.2019	на 31.12.2018
III. Капитал	76 366 411	66 017 654
в том числе		
уставной капитал	78 414	78 414
нераспределенная прибыль	58 064 757	50 291 643
IV. Долгосрочные обязательства	8 854 195	9 226 766
в том числе		
займы	2 201 498	3 402 905
V. Краткосрочные обязательства	7 472 908	5 954 806
в том числе		
текущая часть долгосрочных займов	1 260 254	2 208 293
торговая кредиторская задолженность	3 238 030	586 385
Баланс	92 693 514	81 199 226

Валюта консолидированного баланса АО «Международный Аэропорт Алматы» на конец 2019 г. составила 92 694 млн. тенге, увеличилось на 11 494 млн. тенге.

По состоянию на 31.12.2019 г. размещенный и оплаченный уставный капитал Общества состоит из простых акций в количестве 78 414 штук номиналом 1 000 тенге.

Займы Общества на 31.12.2019 г. составили 3 462 млн.тенге.

Краткосрочная торговая кредиторская задолженность увеличилась на 2 652 млн. тенге.

Анализ финансового состояния

	Норматив	2019г.	2018г.	2017г.
Характеристика ликвидности				
Коэффициент текущей (общей) ликвидности	1,5 - 2,5	2,96	3,09	2,35
Коэффициент абсолютной ликвидности	> 0,2	1,01	0,81	0,56
Чистый оборотный капитал, в тыс. тенге		14 671 330	12 422 873	10 082 033
Характеристика финансовой устойчивости				
Коэффициент автономии (независимости)	> 0,5	0,82	0,81	0,79
Коэффициент финансовой зависимости	< 0,7	0,21	0,23	0,27
Характеристика рентабельности				
Рентабельность собственного капитала (ROE)	динамика	14%	8%	7%
Рентабельность активов (ROA)	динамика	11%	7%	5%
Рентабельность продаж	динамика	15%	11%	8%
Характеристика деловой активности				
Коэффициент оборачиваемости активов, в раз		0,9	0,8	0,7
Период оборота краткосрочной дебиторской задолженности, в днях		8	8	9
Период оборота краткосрочной кредиторской задолженности, в днях		11	16	23

➔ **Показатели ликвидности.** Характеризуют текущую платежеспособность предприятия, т.е. его способность своевременно рассчитываться по всем возникающим краткосрочным обязательствам. Показатели ликвидности, а следовательно, и платежеспособность предприятия, зависят от соотношения отдельных элементов оборотных активов и краткосрочных обязательств. За 2019 г. аэропорт увеличил свои показатели по абсолютной ликвидности за счет увеличения денежных средств и их эквивалентов на 57%, что также отразилось на увеличении чистого оборотного капитала.

➔ **Показатели финансовой устойчивости.** Оценивают степень независимости от заемных источников финансирования. По данным показателям аэропорт полностью соответствует нормативным показателям, что отражает результат управления всей совокупностью производственных и хозяйственных факторов, определяющих результаты деятельности предприятия.

➔ **Показатели рентабельности.** Относительный показатель экономической эффективности. Коэффициент рентабельности рассчитывается как отношение прибыли к активам, ресурсам или потокам, ее формирующим. По данным показателям отмечается рост, в основном за счет увеличения прибыли. Как уже отмечалось, на увеличение прибыли в основном повлияли рост основных производственных показателей пересмотр тарифов по некоторым услугам.

➔ **Показатели деловой активности.** Коэффициент оборачиваемости активов отражает скорость оборота активов предприятия за 2017 - 2019 годы. Период оборота кредиторской задолженности уменьшился, что свидетельствует об устойчивости финансового состояния.

ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ РИСКА И СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ

В АО «Международный аэропорт Алматы» осуществляется мониторинг факторов риска, реализация которых может повлиять на безопасность, эффективность и устойчивость деятельности авиапредприятия. При этом оценивается вероятность возникновения и степень влияния каждого риска на деятельность Общества.

Ниже представлено описание основных факторов риска, которые могут повлиять на деятельность организации. Все оценки и прогнозы, приведенные в настоящем годовом отчете, следует рассматривать с учетом указанных рисков. Также необходимо принимать во внимание, что представленные на текущий момент оценки существенности рисков не являются постоянными и в дальнейшем могут изменяться.

Риск, связанный с основным видом деятельности.

Оценка существенности риска: **УМЕРЕННЫЙ**

Риск участия в урегулировании чрезвычайных ситуаций, связанных с захватом и угоном воздушных судов и иными проявлениями терроризма на воздушном транспорте может иметь место, но он оценивается, как низкий, поскольку ежегодно Обществом проводятся учения служб безопасности и досмотра по предотвращению террористических актов, созданы зоны безопасности в рамках охраны аэропорта: начиная от внешнего по периметру, заканчивая "зоной стерильности", в которую попадают бортпитание, напитки и продукты, поставляемые в Vip и Бизнес залы. Непосредственно в аэропорту с пассажирами работают специалисты службы досмотра, которые, используют специальные средства досмотра, а также нетрадиционные методы выявления подозрительных лиц (по манере держаться, одежде и другим признакам).

Деятельность аэропорта по устранению рисков, связанных с обеспечением безопасности полётов ВС при наземном обслуживании, прежде всего, связана с выполнением условий сертификации в системе сертификации гражданской авиации Республики Казахстан по поддержанию соответствия параметров производственных процессов в аэропорту на уровне, соответствующем требованиям нормативных документов Полномочных органов ГА РК.

Риск, связанный с несовершенством законодательства и правового регулирования.

Оценка существенности риска: **УМЕРЕННЫЙ**

На деятельность Общества оказывают влияние проводимые в Казахстане реформы в области Гражданской авиации, судебной и налоговой систем, законодательства о рынке ценных бумаг и акционерных обществах. С целью минимизации данного риска на постоянной основе осуществляется мониторинг изменений в нормативных правовых актах и проводится анализ соответствия им деятельности организации. При выявлении риска неоднозначного толкования положений законодательства Республики Казахстан проводится работа по получению разъяснений от регулирующих органов.

Финансовые и инвестиционные риски.

Оценка существенности риска: **НЕЗНАЧИТЕЛЬНЫЙ.**

Общество проводит всестороннюю оценку эффективности инвестиционных проектов, связанных со значительными капиталовложениями. Во внимание принимаются все существенные риски, возникающие на разных этапах внедрения инвестиционной программы.

Дополнительным уровнем контроля данных рисков является отнесение принятия инвестиционных решений к компетенции Совета директоров Общества.

Общэкономические и отраслевые риски.

Оценка существенности риска: **УМЕРЕННЫЙ.**

Определенное негативное воздействие на финансовые результаты Общества оказывает инфляция, вызывающая рост затрат и уменьшение доходов. Вместе с тем существующий в настоящее время и прогнозируемый на будущее уровень инфляции является не критичным для предприятия.

За последнее время развитие авиационной отрасли в Республики Казахстан существенно увеличило темпы своего развития, т.е. объемы авиа и грузоперевозок, в том числе и на международных линиях. Таким образом, риски ухудшения ситуации в отрасли в ближайшей перспективе снижаются.

Риск падения цен на услуги, оказываемые эмитентом, является незначительным.

Риски корпоративного управления.

Оценка существенности риска: НЕЗНАЧИТЕЛЬНЫЙ.

Корпоративные отношения в Обществе регулируются Уставом и внутренними документами в соответствии с требованиями законодательства Республики Казахстан. В дополнение к действующему законодательству АО «Международный аэропорт Алматы» стремиться к соблюдению ключевых рекомендаций казахстанской и международной передовой практики корпоративного управления.

Риск, связанный с ошибками и преднамеренными действиями (умышленными, криминальными) третьих лиц с целью причинения ущерба Обществу и его акционерам.

Оценка существенности риска: НЕЗНАЧИТЕЛЬНЫЙ.

АО «Международный аэропорт Алматы», как и любая другая организация, может быть вовлечена в конфликты, связанные с ошибками и преднамеренными (умышленными, криминальными) действиями третьих лиц, которые могут негативно сказаться на репутации Общества. С целью недопущения этого в Компании проводится мониторинг публичной информации о клиентах, различных схем мошенничества, что позволяет своевременно реагировать на малейшие негативные изменения. В отношении потенциальных клиентов также производится сбор и анализ информации. В отчетном периоде риск вовлечения Общества в конфликты, связанные с преднамеренными (умышленными, криминальными) действиями третьих лиц незначителен.

СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Система организации труда работников Общества

Политика АО «Международный Аэропорт Алматы» в области персонала

→ Деятельность АО «Международный аэропорт Алматы» направлена на постоянное улучшение качества обслуживания пассажиров и обработки грузов, оперативно-технического и сервисного обслуживания воздушных судов, обеспечения безопасности и регулярности полетов.

→ Предприятие постоянно изучает текущие и будущие требования потребителей услуг и стремиться превзойти их ожидания.

→ Руководство создает условия для эффективного использования, поддержания и постоянного повышения профессионального уровня и творческого потенциала персонала.

→ Динамичное развитие предприятия достигается активным взаимодействием и сотрудничеством с отечественными и зарубежными партнерами на основе взаимной выгоды.

→ Руководство и персонал организации в своей работе руководствуются системным и процессным подходами в обеспечении высокого качества услуг.

→ Для решения поставленных задач руководство проводит регулярный и всесторонний анализ фактов, основанный на данных о качестве и информации о состоянии системы менеджмента качества предприятия.

→ Руководство АО «Международный аэропорт Алматы» следует заявленным принципам и основным направлениям развития предприятия в области персонала, оказывает поддержку всем инициативам персонала по достижению целей в области качества и надеется на эффективное сотрудничество со всеми заинтересованными сторонами.

Занятость

Численность работников и оплата труда темпы ее роста.

Таблица численности работников АО «Международный Аэропорт Алматы»

Единица измерения: чел.

2018 год		2019 год		% отклонения	
Списочная численность	Фактическая численность	Списочная численность	Фактическая численность	Списочная численность	Фактическая численность
3548	3417	3690	3565	4%	4%

Списочная численность за 2019 год составила 3 690 человек, из них в возрасте:

От 18 до 29 лет – мужчин – 528 чел.; женщин – 270 чел.;

От 30 до 49 лет – мужчин – 1 144 чел.; женщин – 667 чел.;

От 50 и старше – мужчин – 802 чел.; женщин – 278 чел.;

Всего – мужчин – 2 474 чел.; женщин – 1 216 чел.

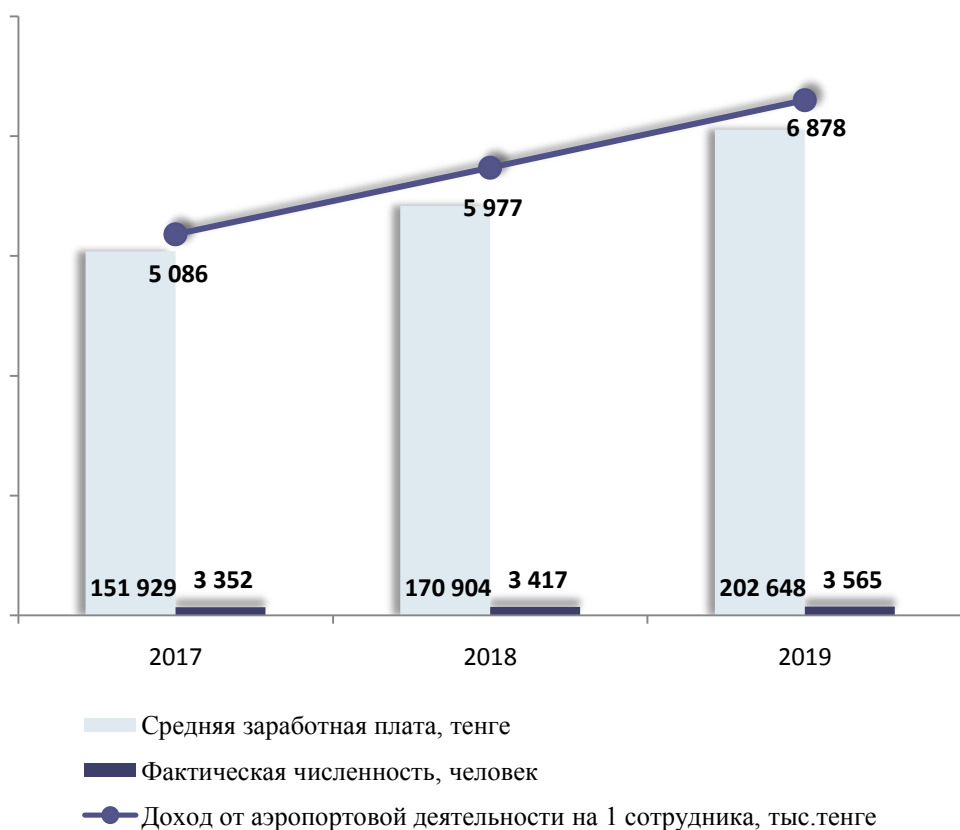
Процент работников, принятых на работу в отчетном году составил 11%, текучесть кадров 13%.

Таблица средней заработной платы работников Общества

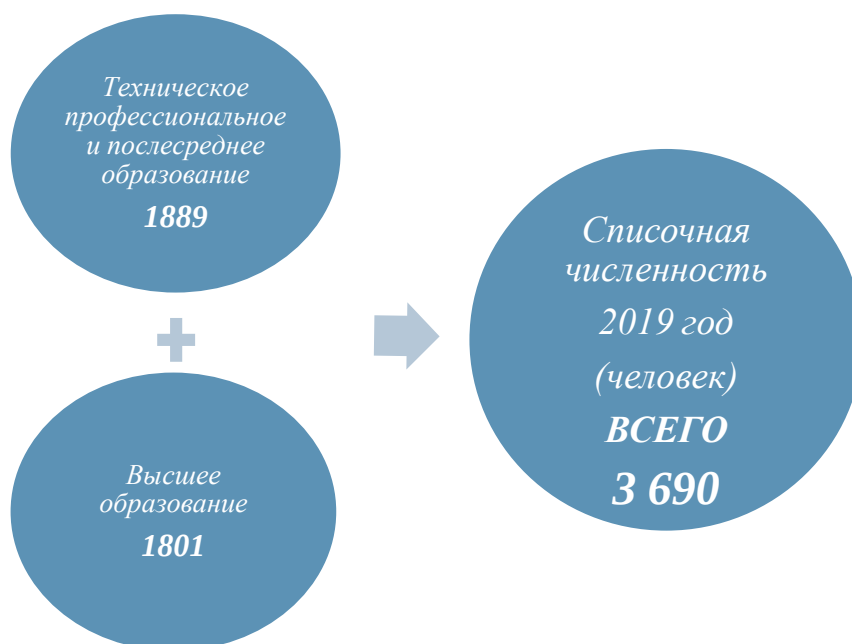
Единица измерения: тенге.

2018год	2019год	% роста
170 904	202 648	19%

Динамика средней заработной платы и производительности труда



Подготовка и образование



Согласно приказам по обучению, за 2019 год было обучено 596 чел, из них:

Первоначальная подготовка – 248 чел.;

Переподготовка – 303 чел.;

Повышение квалификации – 45 чел.

Из них ИТР – 27 чел.

Для защиты интересов работника, а также мотивирования в аэропорту Алматы действует Общественное Объединение «Локальный профсоюз Акционерного общества «Международный аэропорт Алматы».

Для работников существует «Социальный пакет», согласно Коллективному договору. Коллективный договор заключается на основании Трудового кодекса Республики Казахстан, Закона Республики Казахстан «О профессиональных союзах» и является основным правовым документом, устанавливающим взаимные права и обязанности между работодателем - Акционерным обществом «Международный аэропорт Алматы» и работниками, в лице их представителя Профсоюза, представляющий интересы работников Общества (членов профсоюза).

В социальный пакет входит:

➔ При уходе в ежегодный трудовой отпуск оказывается материальная помощь на оздоровление работникам, не имеющим дисциплинарных взысканий, с учетом стажа работы на предприятии:

От 1 года до 3 лет – в размере 20% от должностного оклада;

От 3 лет до 5 лет – в размере 50% от должностного оклада;

От 5 лет и более – в размере 100% от должностного оклада.

→ Ежемесячная помощь многодетным семьям, имеющим на иждивении 4-х и более детей, не достигших совершеннолетия, в размере 15 000 тенге в месяц.

→ Материальная помощь на проведение операций, а также на лечение и приобретение лекарств, при онкологических заболеваниях, инфарктах, инсультах, с возмещением 50% их стоимости, но не более 60 000 тенге.

→ Единовременная выплата работникам Общества, в связи с юбилейной датой 60 лет - в размере 30 000 тенге.

→ Материальная помощь в размере одного должностного оклада при уходе на пенсию по возрасту.

→ Выделять бесплатно автобус и материальную помощь в размере 80 000 тенге на погребение умерших работников Общества.

Общее количество работников, взявших отпуск по материнству - в соответствии с п.п.1) п.1 ст.100 ТК РК – женщинам, родившим ребенка (детей), женщинам (мужчинам), усыновившим или удочерившим новорожденного ребенка (детей), предоставляется отпуск без сохранения заработной платы по уходу за ребенком до достижения им возраста трех лет. На 31 декабря 2019 года отпуск по уходу за ребенком предоставили 120 работник Общества, из них – 119 женщин и 1 мужчина.

Здоровье и безопасность на рабочем месте

За 2019 год зарегистрировано 3 несчастных случая, из них: не связанных с трудовой деятельностью - 0; связанных с трудовой деятельностью - 3. Основные причины происшествий: падение персонала, воздействие механизмов. Пострадавших со смертельным исходом нет. В 2019 году несчастных случаев среди работников подрядных организации не было.

Коэффициент частоты смертельного травматизма- 0

Коэффициент тяжести несчастных случаев-47,3

Коэффициент частоты несчастных случаев-0,91

Коэффициент частоты травм с временной потерей трудоспособности -25,8

Коэффициент профессиональной заболеваемости- 0

Коэффициент потерь рабочего времени – 43,2

Общее количество несчастных случаев, в том числе:

- со смертельным исходом-0

- случаев тяжёлого травматизма-0
- количество пострадавших-3 (1 мужчина и 2 женщины)
- количество пострадавших с временной потерей трудоспособности-3

Основными мероприятиями по снижению показателей травматизма являются работы по повышению безопасности, обучение работников по БиОТ и промышленной безопасности. Обучение и проверка знаний работников по БиОТ проводится в соответствии с требованиями «Правил и сроков проведения обучения, инструктирования и проверок знаний по вопросам безопасности и охраны труда работников», утв. приказом Министра здравоохранения и социального развития РК от 25 декабря 2015 года № 1019.

Расследования несчастных случаев проведены комиссией, созданной президентом АО МАА. После расследования несчастных случаев, согласно приказов о результатах расследования несчастных случаев, в подразделениях АО «МАА» проведен внеплановый инструктаж по безопасности и охране труда, зафиксирован в журналах регистрации инструктажа на рабочем месте.

Все работники АО «Международный аэропорт Алматы» застрахованы от несчастных случаев.

В соответствии с Приказом МНЭ РК №175 от 28.02.2015г., ежегодно проводится периодический медицинский осмотр работников, занятых во вредных условиях труда.

Персонал производственных объектов предприятия обеспечен спец.одеждой, спец обувью и др. СИЗ, согласно приказа и нормам бесплатной выдачи специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты в АО «МАА» №11 от 20.03.2019 г.

Имеется Коллективный договор в АО «МАА», где включены вопросы охраны труда.

Сведения по пожаробезопасности:

-организован противопожарный режим на рабочих местах, в зданиях и объектах аэропорта.

-не допущение отклонений от установленных технических регламентов и стандартов; компетентная разработка планов эвакуации, порядка действий в аварийной ситуации, инструкций, инструктажей;

-обеспечение наличия и надлежащего состояния необходимого комплекса средств оповещения о возгорании и борьбы с огнем;

-строгий контроль соблюдения пожарной безопасности, и нормативных требований ПБ, в здании терминала аэропорта, при обслуживании воздушных судов, выполнении пожароопасных и взрывоопасных работ на объектах аэропорта, а также работ с горючими материалами.

- непрерывная работа по подготовке и обучению персонала по пожарной безопасности, которая включает в себя проведение первичных инструктажей, занятия по программе пожарно-технического минимума и противопожарные тренировки;

-обеспечение соблюдения требований законодательства РК, внутренних документов АО «МАЗ» в области пожарной безопасности;

- все объекты АО «МАЗ» обеспечены первичными средствами пожаротушения согласно нормативам в полном объеме;

- все объекты оборудованы автоматической пожарной сигнализацией в соответствии нормативными требованиями, ангары авиационно-технического центра, склад авиаГСМ, здания СГП, ССТ, склады СВХ оборудованы автоматической системой пожаротушения.

Сведений о случаях различных возгораний в отчетном году не зафиксировано.

Противодействие коррупции

Учитывая, что в АО «Международный аэропорт Алматы» отсутствует доля либо участие государства (у АО «Международный аэропорт Алматы» единый частный акционер), сотрудники АО «Международный аэропорт Алматы» не относятся к должностным лицам (лицо, постоянно, временно или по специальному полномочию осуществляющее функции представителя власти либо выполняющее организационно-распорядительные или административно-хозяйственные функции в государственных органах), лицам, исполняющим управленческие функции в государственной организации или субъекте квазигосударственного сектора (лицо, постоянно, временно либо по специальному полномочию осуществляющее организационно-распорядительные или административно-хозяйственные функции в указанных организациях), лицам, уполномоченным на выполнение

государственных функций (государственный служащий в соответствии с законами Республики Казахстан о государственной службе, депутат маслихата, а также лицо, временно исполняющее обязанности, предусмотренные государственной должностью, до назначения его на государственную службу), лицам, приравненным к лицам, уполномоченным на выполнение государственных функций.

Внешний анализ коррупционных рисков, предусмотренный пунктом 2 статьи 8 Закона Республики Казахстан «О противодействии коррупции» и Правилами проведения внешнего анализа коррупционных рисков, утвержденными Постановлением Правительства Республики Казахстан от 4 декабря 2017 года № 806, в отношении АО «Международный аэропорт Алматы» уполномоченным органом не осуществляется.

Подтвержденные случаи коррупции в отношении АО «международный аэропорт Алматы» и ее работников в течение отчетного года из-за нарушений, связанных с коррупцией не выявлены.

Вместе с этим, АО «Международный аэропорт Алматы», как субъекты крупного предпринимательства, при осуществлении своей деятельности принимает меры по предупреждению коррупции, в том числе по минимизации причин и условий, способствующих совершению коррупционных правонарушений, путем:

- 1) установления организационно-правовых механизмов, обеспечивающих подотчетность, подконтрольность и прозрачность процедур принятия решений, в особенности в части участия в государственных закупках;
- 2) соблюдения принципов добросовестной конкуренции;
- 3) предотвращения конфликта интересов;
- 4) принятия и соблюдения норм деловой и корпоративной этики;
- 5) принятия мер по формированию антикоррупционной культуры.

Соответствие требованиям законодательства

За отчетный период существенных штрафов и нефинансовых санкций, ограниченных мер воздействия за нарушения требований законодательства, случаев, связанных с препятствием конкуренции и нарушением антимонопольного законодательства в отношении АО «Международный аэропорт Алматы» не применялось и допущено не было.

Ответственность за продукцию

АО «Международный аэропорт Алматы» не осуществляет выпуск продукции (товаров), в связи с этим отсутствуют случаи несоответствия требованиям законодательства в отношении воздействия продукции на здоровье и безопасность, продажи товаров, которые запрещены или вызывали вопросы у заинтересованных сторон или являются предметом публичного обсуждения, отзыва дефектной продукции.

Случаи несоответствия требованиям законодательства и кодексов в отношении воздействия оказанных АО «Международный аэропорт Алматы» услуг на здоровье и безопасность отсутствуют за отчетный период .

ЭКОЛОГИЧНОСТЬ

Ответственность Общества в сфере экологии и природоохранной политики в 2019г.

Деятельность предприятия в сфере экологии основана на соблюдении Экологического Кодекса Республики Казахстан и других нормативных документов в соответствии с экологическим законодательством РК. На предприятии службой БиОТ периодически проводятся внутренние проверки на соблюдение службами требований экологического законодательства.

Главными задачами Общества являются:

- Создавать условия для повышения удовлетворенности авиакомпаний качеством терминального и перронного обслуживания;
- Минимизировать уровень негативного воздействия на окружающую среду.

Основными направлениями реализации Политики являются:

- Поддержание функционирования постоянное улучшение интегрированной системы менеджмента, основанной на требованиях действующих международных стандартов ISO 14001, OHSAS, используя процессный подход и системное управление взаимосвязанными процессами;
- Соблюдение Экологического Кодекса Республики Казахстан и других нормативных документов в соответствии с экологическим законодательством РК;
- Проведение внутренних проверок на соблюдение службами АО «МАО» требований экологического законодательства;
- Осуществление экологического мониторинга на территории предприятия;
- Выполнение программы производственного экологического контроля для АО «Международный аэропорт Алматы» на 2017 – 2026гг.;
- Проведение инструментальных замеров на источниках выбросов и сбросов загрязняющих веществ;
- Составление отчета по производственному экологическому контролю на источниках выбросов и сбросов загрязняющих веществ;
- Для обеспечения минимизации загрязнения почвы отходами, разработана Программа управления отходами и Паспорта опасных отходов;
- Осуществляется отдельный сбор отходов производства и потребления с целью оптимизации дальнейших способов удаления;

➔ Предусмотрены меры по вывозу всех видов отходов централизованно, посредством заключения договоров со специализированными организациями.

Используемые материалы

Хранение нефтепродуктов. Осуществление производственных процессов, сопровождаемых выбросов в атмосферу вредных веществ 1 класса опасности. За 2019 год фактические выбросы загрязняющих веществ 1 класса опасности составляют: свинец (0184) – 0,00001 тонн; оксид хрома (0203) – 0,0000006 тонн; бензапирен (0703)- 0,000001 тонн.

Управление отходами

За 2019 год в АО "МАО" образовано и сдано на утилизацию: всего отходов всех уровней опасности 3 990,97 тонн. Из них: отходы из "янтарного" списка- 16, 5930 т (отходы, содержащие ртуть 0,753 т, отработанные масла 6 т, грунты, пропитанные нефтью 1,75 т, нефтешламы 2 т, медицинские отходы 0,084 т, промасленная ветошь 3,545 т, фильтры промасленные 2,461 т.); отходы из "зеленого списка" - 3 974,32 т (использованные шины и другие резиновые отходы 14,32 т, твердые бытовые отходы 3800т, строительные отходы 156т).

Водопотребление

Общий объем воды, которая использована листинговой компанией для основной деятельности в 2019 году 400217,48 куб.м.

Повторное использование воды листинговой компанией не осуществляется.

Сброс сточных вод

Объем сброса сточных вод за 2019 год – 407853,14 куб.м.

Теплопотребление

Общий объем теплопотребления который использован листинговой компанией для основной деятельности в 2019 году, тепловой энергии - 21756,55 Гкал, в том числе на:

- ➔ отопление – 13071,22 Гкал;
- ➔ пар – 6527,61 Гкал;
- ➔ горячее водоснабжение – 2157,72 Гкал

Для повышения энергоэффективности производства - в 2019 году дополнительно установлено 4 прибора учета тепловой энергии на объектах листинговой компании.

В настоящее время на объектах листинговой компании 100% установлено приборов учета тепловой энергии.

Энергопотребление и энергоэффективность

Начиная с 2015 года, согласно заключению энергоаудита "по энергосбережению и повышению энергоэффективности" и Закону РК "Об энергосбережении и повышении энергоэффективности" АО "МАО" планомерно проводило мероприятия, направленные на энергосбережение.

Несмотря на регулярный рост пассажиропотока и развитие аэропорта в целом, электропотребление по аэропорту имело тенденцию к снижению:

41 563 770 тыс. кВт/ч - 2015 год;

40 961 051 тыс. кВт/ч - 2016 год;

41 342 754 тыс. кВт/ч - 2017 год;

41 161 356 тыс. кВт/ч - 2018 год;

39 971 745 тыс. кВт/ч - 2019 год.

Общее потребление электроэнергии в 2019 году составило 39 971745 кВт*ч, что на 3% меньше чем в 2018 году.

АО "МАО" продолжает проводить работы в этом направлении, так в 2020-2021 гг. планируется полная замена энергосберегающего освещения на светодиодное. Что дает возможность, не только уменьшить электропотребление и улучшить освещаемость рабочих мест, но и полностью отказаться от утилизации ртутьсодержащих ламп.

Так же АО "МАО" планирует провести в 2020 году (согласно Закону РК "Об энергосбережении и повышении энергоэффективности") новый энергоаудит, для планирования будущих мероприятий направленных на энергосбережение и повышение энергоэффективности своего предприятия.

Аварийные и нерегулярные сбросы загрязняющих веществ

Аварийных и нерегулярных сбросов загрязняющих веществ в 2019 году не было. Водоотведение хозяйственно-бытовых сточных вод предусмотрено в сеть городской канализации. Отвод ливневых и дождевых стоков с территории промышленной площадки АО "МАО" осуществляется на очистные сооружения поверхностного стока.

Выбросы парниковых газов и других загрязняющих веществ в атмосферу

Парниковые газы - газообразные составляющие атмосферы природного, или антропогенного происхождения, которые поглощают и переизлучают инфракрасное излучение (парниковый эффект). Виды парниковых газов: водяной пар, диоксид карбона (углекислый газ), оксид углерода(IV), метан, закись азота, перфторуглероды, гидрофторуглероды, гексафторид серы.

Выбросы оцениваются по следующим аспектам:

1) прямые выбросы парниковых газов, связанные со сжиганием углеводородного топлива и веществ, функционированием производственных объектов и технологическими потерями;

2) косвенные энергетические выбросы, связанные с потреблением сторонней электроэнергией, тепла, пара, охлаждения.

Общий объем выбросов парниковых газов за 2019 год составил 5 146,8528 тонн. Общий объем не достигает десяти тысяч (10 000) тонн эквивалента двуокиси углерода в год согласно статьи 94-6 ЭК РК. Меры по сокращению выбросов парниковых газов, определенные в Киотском протоколе, включают в себя:

- повышение эффективности использования энергии в соответствующих секторах национальной экономики;

- охрана и повышение качества поглотителей и накопителей парниковых газов с учетом своих обязательств по соответствующим международным природоохранным соглашениям;

- содействие внедрению, проведение исследовательских работ, разработка и более широкое использование новых и возобновляемых видов энергии, технологий поглощения диоксида углерода и инновационных экологически безопасных технологий;

- меры по ограничению и/или сокращению выбросов парниковых газов на транспорте;

- ограничение и/или сокращение выбросов метана путем рекуперации и использования от технологического процесса, а также при производстве энергии.

Использованные методики расчетов:

- Методика "По расчету выбросов парниковых газов от тепловых электростанций и котельных" Астана, 2010. Приложение 9 к приказу МООС РК от 05.11.2010 N 80-е и относится к сектору "Энергетики".

-Руководящие принципы национальных инвентаризаций парниковых газов МГЭИК, 2006г., том 1,2.

Охрана окружающей среды

Общие расходы, направленные на охрану окружающей среды. На охрану атмосферного воздуха - 6 288,78 тыс.тг; управление обращением отходов - 16 690,19 тыс.тг; защита от радиационного воздействия - 17 495,533 тыс.тг.; охрана водных источников - 2 808,18 тыс.тг. Плата за нормативные выбросы загрязненных веществ в атмосферный воздух, в т.ч. от передвижных источников - 3 531,74 тыс.тг; плата за пользование земельными участками - 43 615,19 тыс.тг.

Основные мероприятия в области охраны окружающей среды:

- ➔ Поддержание, функционирование, постоянное улучшение интегрированной системы менеджмента, основанной на требованиях действующих международных стандартов ISO 14001, OHSAS , используя процессный подход и системное управление взаимосвязанными процессами;
- ➔ Соблюдение Экологического Кодекса РК и других нормативных документов в соответствии с экологическим законодательством РК;
- ➔ Проведение внутренних проверок на соблюдение службами АО "МАО" требований экологического законодательства;
- ➔ Выполнение программы экологического мониторинга на территории предприятия;
- ➔ Выполнение программы производственного экологического контроля для АО "МАО" на 2017-2026 гг.;
- ➔ Проведение инструментальных замеров на источниках выбросов и сбросов загрязняющих веществ;
- ➔ Составление отчета по производственному экологическому контролю на источниках выбросов и сбросов загрязняющих веществ;

- ➔ Для обеспечения минимизации загрязнения почвы отходами, разработана Программа управления отходами и Паспорта опасных отходов;
- ➔ Осуществляется раздельный сбор отходов производства и потребления с целью оптимизации дальнейших способов удаления;
- ➔ Предусмотрены меры по вывозу всех видов отходов централизованно, посредством заключения договоров со специализированными организациями.

Биологическое разнообразие

АО "Международный аэропорт Алматы" не оказывает влияние на биологическое разнообразие среду обитания растительного и животного мира на территории аэродрома и приаэродромной территории.

На территории аэродрома не обитают виды животного и растительного мира включенных в международные и национальные книги охраняемых видов.

Все представители животного мира не допускаются на территорию аэропорта с использованием безопасных визуальных, звуковых, пиротехнических средств отпугивания.

Соответствие экологическим требованиям

АО "МАО" соблюдает все требования Экологического Кодекса РК и других нормативных документов. За 2019 год штрафов, санкций и жалоб за нарушение экологических требований не зафиксировано. В феврале 2019 года компанией Intertek Group plc был проведен аудит для АО "МАО". В ходе аудита были выявлены слабые стороны: слабая осведомленность персонала о требованиях процедур управления рисками, опасностями и экологическими аспектами.

КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

Система корпоративного управления компании

Система корпоративного управления АО «Международный аэропорт Алматы» основывается на принципах современной системы корпоративного управления, безусловного соблюдения требований законодательства Республики Казахстан и мировой практики корпоративного управления, а также эффективного ведения финансово-хозяйственной деятельности.

Система корпоративного управления АО «Международный аэропорт Алматы» разработана с учетом существующего международного опыта в области Корпоративного управления и Рекомендаций по применению принципов корпоративного управления Казахстанскими акционерными обществами.

Корпоративное управление общества строится на основах справедливости, ответственности и профессионализма. Эффективная система Корпоративного управления АО «Международный аэропорт Алматы» предполагает уважение прав и интересов всех заинтересованных в деятельности компании лиц и способствует успешному развитию акционерного общества, в том числе повышению качества предлагаемых услуг, росту рыночной стоимости и поддержанию финансовой стабильности.

Принципы корпоративного управления Общества направлены на создание доверия в отношениях, возникающих в связи с управлением компанией.

Основополагающими принципами корпоративного управления являются:

- принцип защиты прав и интересов единственного Акционера;
- принцип эффективного управления обществом Советом директоров и исполнительным органом;
- принципы прозрачности, своевременности и объективности раскрытия информации о деятельности Общества;
- принципы законности и этики;
- принципы эффективной дивидендной политики;
- принцип эффективной кадровой политики;
- принцип охраны окружающей среды;
- политика регулирования корпоративных конфликтов и конфликта интересов.

Структура корпоративного управления компании

Структура корпоративного управления соответствует законодательству Республики Казахстан и четко определяет разделение обязанностей между различными органами Общества.

Органами Общества являются:

высший орган – Общее собрание Акционеров (единственный Акционер);

орган управления – Совет Директоров;

исполнительный орган – Правление (коллегиальный исполнительный орган);

контрольный орган – Служба внутреннего аудита.

Следуя принципам корпоративного управления АО «Международный аэропорт Алматы» содействует созданию эффективного подхода для проведения объективного анализа деятельности и получения соответствующих рекомендаций, оценок от аналитиков, консультантов и рейтинговых агентств при необходимости.

В составе Совета директоров действуют:

Комитет Совета директоров по внутреннему аудиту (создан Решением Совета директоров от 05 октября 2017 года № 15);

Комитет Совета директоров по инвестициям и развитию (создан Решением Совета директоров от 05 октября 2017 года № 16).

Совет директоров (наблюдательный совет) листинговой компании

Фамилия, имя, отчество (при его наличии)	Должность	Дата рождения	Место рождения	Гражданство (при его наличии)	ИИН
Ержанов Болат Калиевич	Президент. Член СД	09.02.1966	Правлодарская область	Казахстан	661209300055
Ердебай Даурен Иманжанұлы	Председатель СД	20.11.1977	Жамбылская область	Казахстан	771120301131
Сагдиева Раушан Махтаевна	Член СД, Независимый директор	19.09.1962	Северо-Казахстанская область	Казахстан	620919400021

Для предотвращения конфликтов интересов и управления ими в состав Совета директоров назначается Независимый директор согласно законодательства Республики Казахстан об акционерных обществах.

Оценка деятельности Совета директоров АО «Международный аэропорт Алматы» не проводится.

В отчетном году финансовых проблем у АО «Международный аэропорт Алматы» не возникало, на решение Совета директоров выносятся вопросы, которые относятся к исключительной компетенции Совета директоров, предусмотренных статьей 53 Закона Республики Казахстан «Об акционерных обществах» и Уставом АО «Международный аэропорт Алматы».

Коллегиальный или единоличный исполнительный орган организации

Исполнительный орган в АО «Международный аэропорт Алматы» - коллегиальный (Правление) и состоит из семи членов.

Фамилия, имя, отчество (при его наличии)	Должность	Дата рождения	Место рождения	Гражданство	ИИН
Ержанов Булат Калиевич	Президент	09.12.1966г.	Республика Казахстан, Павлодарская область	Республика Казахстан	661209300055
Гордеев Александр Алексеевич	Первый вице-президент	06.05.1954 г.	Республика Казахстан, г.Алматы	Республика Казахстан	540506300032
Сейджапарова Динара Нурлановна	Вице-президент по ЭиФ	01.07.1975 г.	Республика Казахстан, г.Шымкент	Республика Казахстан	750701400322
Кулсеитов Нурбек Мухаметжанович	Вице-президент по производству	20.08.1962 г.	Республика Казахстан, Алматинская область	Республика Казахстан	620820301759
Айкынбаев Ануар Ермакович	Вице-президент по коммерции	12.07.1976 г.	Республика Казахстан, Алматинская область	Республика Казахстан	760712300048
Жолдыбаева Айгуль Амантаевна	Вице-президент по персоналу	07.09.1983 г.	Российская федерация, г. Санкт-Петербург	Республика Казахстан	830907400298
Саирбаев Максим Олегович	Начальник СПО	28.02.1984 г.	Республика Казахстан, г. Алматы	Республика Казахстан	840228300193

Исполнительный орган осуществляет повседневное руководство деятельностью Общества, контролирует ее соответствие финансово – хозяйственному плану.

Деятельность Исполнительного органа строится на основе принципа максимального соблюдения интересов Единственного Акционера и полностью подотчетна решениями Единственного Акционера и Совета Директоров.

Всего за отчетный период проведено 36 заседаний Правления по вопросам финансово-хозяйственной деятельности и кадрового обеспечения.

Акции и доли участия в уставном капитале листинговой компании и/или ее дочерних и зависимых компаний, а так же доли участия в комитетах совета директоров членам Правления не принадлежат.

Информация о вознаграждениях

В 2019 году Исполнительный орган, получил вознаграждения в сумме 153 414,3 тыс.тенге.

Акционеры (участники) листинговой компании

Единственный акционер АО «Международный аэропорт Алматы» на 2019 год

Фамилия, имя, отчество (при его наличии) / наименование юридического лица	Гражданство (при наличии) / государство регистрации	ИИН ¹ / БИН ²
Venus Airport Investments B.V.	г. Амстердам, Королевство Нидерланды	34381860 торговая палата г. Амстердама

Обществом выпущены Простые и Привилегированные акции в бездокументарной форме.

Общее количество акций составляет 110 000 (сто десять тысяч) штук, в том числе простых - 100 000 (сто тысяч) штук, привилегированных - 10 000 (десять тысяч) штук.

Общее количество Простых объявленных акций, размещенных на отчетный период составляет 78 414 штук. Номинальная стоимость одной Простой акции: 1000 тенге

Сделок с акциями АО «Международный аэропорт Алматы» в 2019 году не осуществлялось, изменений, произошедших в составе акционеров,

владеющих акциями в размере пяти и более процентов от количества размещенных акций, в 2019 году не было.

Сделок в 2019 году по первичному размещению акций, выкупу АО «Международный аэропорт Алматы» собственных акций и их последующей перепродажи не осуществлялось.

Дочерние и зависимые компании

Наименование юридического лица	Дата и номер государственной регистрации	Дата создания и вид деятельности	Примечания
ТОО "Almaty Catering Services"	Свидетельство № 12699 -1910 - ТОО от 23.05.2005 г., г. Алматы, ул. Закарпатская 27а	23.05.2005 г. Производство бортового питания	АО владеет 100% долей участия в ТОО "Almaty Catering Services"
ТОО «Алматы ЗТО»	Свидетельство № 12699 -1910 - ТОО от 17.08.2018 г., г. Алматы, ул. Байзакова дом 280 БЦ «Алматы Тауэрс»	17.08.2018 г. Оказание логистических услуг	АО владеет 100% долей участия в ТОО "Алматы ЗТО"
ТОО «Almaty FBO»	БИН 190440023773 г. Алматы, ул. Майлина здание 2	17.04.2019 г. Оказание услуг ВИП обслуживания чаттерных рейсов	АО владеет 100% долей участия в ТОО "AlmatyFBO"

Информация о дивидендах

Согласно Решению Единственного акционера от 26 августа 2019 года чистая прибыль Общества за 2018 финансовый год в размере 5 390 634 тыс.тенге направлена на выплату дивидендов Единственному акционеру по простым акциям Общества в размере 2 695 317 тыс. тенге и на развитие Общества в размере 2 695 317 тыс. тенге.

Размер выплаты дивидендов по итогам 2018 года на 1 простую акцию, объявленный на дату принятия настоящего Решения, составляет 34 372, 905 тенге;

Начисление дивидендов произведено в долларах США по официальному курсу Национального Банка Республики Казахстан на дату принятия решения Единственным акционером Общества.

Распределение чистой прибыли за 2019 год Единым акционером не осуществлялось.

Получение дивидендов не должно быть затруднительным и Получение дивидендов не должно быть затруднительным и обременительным для акционера Общества.

При определении размера чистой прибыли Общество исходит из того, что размер чистой прибыли для целей определения размера дивидендов не должен отличаться от размера чистой прибыли для целей бухгалтерского учета, поскольку в ином случае размер дивидендов будет рассчитываться исходя из заниженной либо завышенной суммы, что означает существенное ущемление интересов Единственного акционера. Вследствие этого Общество осуществляет расчет чистой прибыли в порядке, установленном действующим законодательством для целей бухгалтерского учета.

Выплата дивидендов по простым и привилегированным акциям Общества не допускается в следующих случаях:

1) при отрицательном размере собственного капитала или, если размер собственного капитала Общества станет отрицательным в результате начисления дивидендов по его акциям;

2) если Общество отвечает признакам неплатежеспособности или несостоятельности в соответствии с Законодательством Республики Казахстан, либо указанные признаки появятся у Общества в результате начисления дивидендов по его акциям.

Информация о принятии решения (об объявлении) о выплате дивидендов должна быть достаточной для формирования точного представления о наличии условий для выплаты дивидендов и порядке их выплаты.

Выплата дивидендов по Простым акциям Общества осуществляется по итогам года. Дивиденды по акциям Общества выплачиваются деньгами или ценными бумагами Общества при условии, что решение о выплате дивидендов было принято единственным Акционером. Выплата дивидендов по акциям Общества его ценными бумагами допускается только при условии, что такая выплата осуществляется объявленными акциями Общества и выпущенными им облигациями при наличии письменного согласия единственного Акционера и при условии, что на такую выплату получены все необходимые разрешения и согласования уполномоченных государственных органов Республики Казахстан.

Права миноритарных акционеров

У АО «Международный аэропорт Алматы» отсутствуют миноритарные акционеры.

Информация о крупных сделках

В апреле 2019 года АО «Международный аэропорт Алматы» провел сделку по приобретению Отеля.

Информационная политика

Раскрытие информации крайне важно для оценки деятельности Общества Единственным акционером и потенциальными инвесторами. Раскрытие информации об обществе способствует привлечению капитала и поддержанию доверия к обществу. Недостаточная и неясная информация об обществе, напротив, может помешать его успешному функционированию.

Система раскрытия информации должна удовлетворять принципам достоверности, максимальной доступности информации об Обществе и полной защите корпоративной (внутренней) информации общества.

Информационная политика Общества должна обеспечивать возможность свободного и необременительного доступа к информации об Обществе.

За раскрытие информации о деятельности общества отвечает исполнительный орган Общества. Выполняя обязанности по раскрытию информации, исполнительный орган общества должен действовать в соответствии с установленными Обществом правилами о раскрытии информации.

Общество обязано доводить до сведения Единственного акционера информацию о деятельности общества, затрагивающую интересы акционера Общества.

Предоставление информации о деятельности Общества, затрагивающей интересы Единственного акционера, осуществляется в соответствии с законодательством Республики Казахстан и уставом Общества.

Наряду с доступностью информации Общество обеспечивает сохранность и защиту корпоративной (внутренней) информации.

В Обществе разработана и применяется эффективная система контроля за использованием служебной и внутренней информацией.

В Обществе предусматривается подписание работниками обязательства о неразглашении внутренней (служебной) информации, признаваемой конфиденциальной, на время осуществления ими трудовой деятельности, а также устанавливается срок давности по неразглашению указанной информации после прекращения ими трудовой деятельности в обществе.

Управление рисками

В АО «Международный аэропорт Алматы» внедрена эффективная система управления рисками, выявление рисков, их мониторинг и контроль, оценка уровня риска.

На постоянной основе осуществляется анализ рисков (внешних, законодательных, региональных, рыночных, финансовых, операционных, стратегических, инвестиционных, корпоративного управления и других. Особое внимание уделяется специфичным рискам, присущим деятельности АО «Международный аэропорт Алматы», а именно процедура оценки рисков для безопасности полетов и процесс управления факторами риска для безопасности полетов.

Раскрытие рисков является ясным и последовательным.

В целях обеспечения эффективной системы управления рисками для безопасности полетов, проводится анализ новых факторов риска или определение степени ослабления существующих мер защиты, вызванных проведением изменений. В ходе анализа устанавливается, происходят ли в аэропорту какие-либо систематические события с рисками для безопасности полетов, имеются ли факторы опасности со значительным потенциалом для безопасности полетов, которые становятся основой для разработки показателей для происшествий с незначительными последствиями. Процедура оценки рисков для безопасности полетов является одним из важнейших элементов системы управления безопасностью полетов и неотъемлемой частью процесса управления рисками.

Кроме этого, АО «Международный аэропорт Алматы» осуществляется камеральный контроль является составной частью системы управления рисками. Целью камерального контроля является самостоятельное устранение нарушений путем постановки на регистрационный учет в

налоговых органах и (или) представления налоговой отчетности в соответствии со статьей 96 Налогового Кодекса и (или) уплаты налогов и платежей в бюджет.

Советом директоров АО «Международный аэропорт Алматы» на постоянной основе осуществляется надзор за процессом управления рисками.

Внутренний контроль и аудит

Работа системы контроля финансово-хозяйственной деятельности выстраивается на четко регулируемой основе Советом директоров.

Неотъемлемой частью организации контроля за финансово-хозяйственной деятельностью Общества является система внутреннего контроля, представляющая собой совокупность систем и процессов, обеспечивающих достижение Обществом поставленных задач наиболее эффективным образом.

Внутренний контроль осуществляется в целях обеспечения:

- своевременного обнаружения и анализа рисков;
- полноты и достоверности финансовой, бухгалтерской, статистической, управленческой и другой отчетности;
- соблюдения законодательных и нормативных правовых актов Республики Казахстан, внутренних документов, политик и процедур Общества;
- сохранности активов Общества;
- выполнения финансово-хозяйственных планов;
- эффективного и экономического использования ресурсов.

Исполнительный орган ответственен перед Советом директоров за разработку и применение процедур внутреннего контроля.

Ответственность за состояние внутреннего контроля несет Совет директоров. Совет директоров вправе проводить собственный анализ и оценку надежности и эффективности систем внутреннего контроля и управления рисками, которые могут основываться на данных отчета о состоянии внутреннего контроля, получаемых от Исполнительного органа, отчетов внутреннего и внешнего аудитов, собственных наблюдениях членов Совета директоров, информации из других источников.

Внутренний аудит является составной и неотъемлемой частью системы

внутреннего контроля. Основными задачами внутреннего аудита являются оценка надежности и эффективности систем внутреннего контроля и управления рисками, в том числе выработка рекомендаций по их совершенствованию.

Обеспечение организации и проведение аудитов внутренних процессов и подразделений Общества Советом директоров возложено на Службу внутреннего аудита.

Основной целью деятельности Службы внутреннего аудита является представление Совету директоров независимой и объективной информации, предназначенной для обеспечения эффективного управления Обществом путем системного подхода в совершенствовании систем управления рисками, финансовой деятельности, внутреннего контроля и корпоративного управления. Служба внутреннего аудита своевременно информирует Совет директоров обо всех значительных рисках, стоящих перед Обществом, и существенных недостатках системы внутреннего контроля, а также о планах и результатах мероприятий по их устранению.

Служба внутреннего аудита при проведении внутренних аудитов в Обществе оценивает соблюдение работниками Общества требований законодательства Республики Казахстан, а также соблюдение требований, установленных уполномоченным органом, внутренними процедурами и правилами Общества, проводит оценку адекватности систем и процедур, созданных для обеспечения соответствия этим требованиям. Кроме того, внутренний аудит в Обществе проводится для:

- контроля над осуществлением системного анализа и оценки деятельности Общества на предмет его финансовой устойчивости и платежеспособности;
- оценки эффективности системы управления активами и обязательствами, в том числе оценкой потенциальных рисков;
- оценки рациональности и эффективности использования ресурсов Общества и применяемых методов обеспечения сохранности имущества Общества;
- контроля над управлением рисками, возникающими в ходе осуществления Обществом своей деятельности и осуществлением мониторинга за их минимизацией;
- проверки и оценки эффективности мер контроля над исполнением принимаемых решений;

→ оценки совершенствования процессов корпоративного управления в Обществе;

→ оценки адекватности мер, применяемых подразделениями для обеспечения достижения поставленных перед ними целей в рамках стратегических целей Общества.

Порядок деятельности Службы внутреннего аудита определяется Уставом и Положением о Службе внутреннего аудита Общества, утверждаемым Советом директоров Общества.

Служба внутреннего аудита осуществляет свою деятельность в соответствии с годовым планом внутренних аудиторских проверок, утвержденным Советом директоров. Проводит также внеплановые проверки по заданию Совета директоров. По результатам проведенных внутренних проверок (плановых, внеплановых) предоставляет Совету директоров отчеты.

Служба внутреннего аудита осуществляет контроль над эффективностью принятых подразделениями и органами Общества мер по результатам проверок подразделений Общества, обеспечивающих снижение уровня выявленных рисков, или документирование принятия руководством подразделения и (или) органами управления Общества решения о приемлемости выявленных рисков для Общества. Контроль проводится Службой внутреннего аудита ежеквартально до полного исполнения подразделениями мероприятий, разработанных для устранения выявленных в ходе проверки несоответствий.

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Консолидированная Финансовая отчетность за 2019г.

Deloitte.

ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ПЕРСОНА КОНСОЛИДИРОВАННОЙ
ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ
ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г.

**АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»**

Консолидированная финансовая отчетность
за год, закончившийся 31 декабря 2019 г.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

СОДЕРЖАНИЕ

	Страница
ЗАЯВЛЕНИЕ РУКОВОДСТВА ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПОДГОТОВКУ И УТВЕРЖДЕНИЕ КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г.	1
АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ НЕЗАВИСИМЫХ АУДИТОРОВ	2-7
КОНСОЛИДИРОВАННАЯ ФИНАНСОВАЯ ОТЧЕТНОСТЬ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г.:	
Консолидированный отчет о финансовом положении	8
Консолидированный отчет о прибылях и убытках и прочем совокупном доходе	9
Консолидированный отчет об изменениях капитала	10
Консолидированный отчет о движении денежных средств	11
Примечания к консолидированной финансовой отчетности	12-58

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ЗАЯВЛЕНИЕ РУКОВОДСТВА ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПОДГОТОВКУ И УТВЕРЖДЕНИЕ КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г.

Руководство несет ответственность за подготовку консолидированной финансовой отчетности, достоверно отражающей финансовое положение АО «Международный аэропорт Алматы» (далее – «Компания») и его дочерних предприятий (далее совместно – «Группа») по состоянию на 31 декабря 2019 г., а также результаты ее деятельности, движение денежных средств и изменения капитала за год, закончившийся на указанную дату, в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности (далее – «МСФО»).

При подготовке консолидированной финансовой отчетности руководство несет ответственность за:

- обеспечение правильного выбора и применение принципов учетной политики;
- представление информации, в т. ч. данных об учетной политике, в форме, обеспечивающей уместность, достоверность, сопоставимость и понятность такой информации;
- раскрытие дополнительной информации в случаях, когда выполнения требований МСФО оказывается недостаточно для понимания пользователями отчетности того воздействия, которое те или иные сделки, а также прочие события или условия оказывают на консолидированное финансовое положение и финансовые результаты деятельности Группы;
- оценку способности Группы продолжать деятельность в обозримом будущем.

Руководство также несет ответственность за:

- разработку, внедрение и поддержание эффективной и надежной системы внутреннего контроля на всех предприятиях Группы;
- ведение учета в форме, позволяющей раскрыть и объяснить сделки Группы, а также предоставить на любую дату информацию достаточной точности о консолидированном финансовом положении Группы и обеспечить соответствие консолидированной финансовой отчетности требованиям МСФО;
- ведение бухгалтерского учета в соответствии с законодательством и стандартами бухгалтерского учета Республики Казахстан и МСФО;
- принятие всех разумно возможных мер по обеспечению сохранности активов Группы; и
- выявление и предотвращение фактов финансовых и прочих злоупотреблений.

Консолидированная финансовая отчетность Группы за год, закончившийся 31 декабря 2019 г., была утверждена руководством Группы 14 июля 2020 г.

От имени руководства Группы:

Ержанов Б.К.
Президент

14 июля 2020 г.
г. Алматы, Республика Казахстан



Талимова Г.С.
Главный бухгалтер

14 июля 2020 г.
г. Алматы, Республика Казахстан

АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ НЕЗАВИСИМЫХ АУДИТОРОВ

Акционеру АО «Международный аэропорт Алматы»:

Мнение с оговоркой

Мы провели аудит консолидированной финансовой отчетности АО «Международный аэропорт Алматы» и его дочерних предприятий (далее – «Группа»), состоящей из консолидированного отчета о финансовом положении по состоянию на 31 декабря 2019 года, консолидированного отчета о прибылях и убытках и прочем совокупном доходе, консолидированного отчета об изменениях в капитале и консолидированного отчета о движении денежных средств за 2019 год, а также примечаний к консолидированной финансовой отчетности, включая краткий обзор основных положений учетной политики.

По нашему мнению, за исключением возможного влияния обстоятельств, изложенных в первом и во втором параграфе и за исключением влияния обстоятельств, изложенных в третьем и четвертом параграфе «Основание для выражения мнения с оговоркой» нашего заключения, прилагаемая консолидированная финансовая отчетность отражает достоверно во всех существенных аспектах финансовое положение Группы по состоянию на 31 декабря 2019 года, а также ее консолидированные финансовые результаты и консолидированное движение денежных средств за 2019 год в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности («МСФО»).

Основания для выражения мнения с оговоркой

Как указано в Примечании 28, в 2018 году Группа обнаружила, что в период с 2016 года по 2018 год бывшее руководство потенциально совершило хищение авиатоплива на сумму до 922,291 тыс. тенге, превышая объемы использования авиатоплива для собственных нужд. В результате данного завышенного признания, мы не смогли получить достаточные и надлежащие аудиторские доказательства в отношении полноты выручки от реализации авиатоплива за год, закончившийся 31 декабря 2018 года, правильности классификации материалов для внутреннего использования в составе себестоимости и какой-либо связанный налоговый эффект в пределах суммы, указанной выше, так как проводимое внешнее расследование еще не завершено. Следовательно, мы не могли определить, требуются ли какие-либо корректировки к указанным суммам. Наше мнение по консолидированной финансовой отчетности за год, закончившийся 31 декабря 2018 года, содержало соответствующую оговорку. Наше мнение по консолидированной финансовой отчетности текущего периода также содержит оговорку из-за потенциального влияния данного обстоятельства на сопоставимость показателей текущего периода и соответствующих показателей прошлого периода.

Как указано в Примечании 7, по состоянию на 31 декабря 2019 года авансы выданные включали авансы поставщикам, непогашенные более 12 месяцев, на общую сумму 3,832,486 тыс. тенге, по возврату которых руководство Группы ведет переговоры. Мы не смогли получить достаточные и надлежащие аудиторские доказательства в отношении вероятности возврата данных авансов, выданных по состоянию на 31 декабря 2019 года, и соответствующего влияния на прибыль и убыток и связанные с ними раскрытия. Следовательно, мы не могли определить, требуются ли какие-либо корректировки к указанным суммам.

Наименование «Делойт» относится к одному либо любому количеству юридических лиц, включая их аффилированные лица, совместно входящих в «Делойт Туш Томацу Лимитед», частную компанию с ответственностью участников в гарантированных ими пределах, зарегистрированную в соответствии с законодательством Великобритании (далее — ДТТЛ). Каждое такое юридическое лицо является самостоятельным и независимым юридическим лицом. ДТТЛ (также именуемая «международная сеть «Делойт»») не предоставляет услуги клиентам напрямую. Подробная информация о юридической структуре ДТТЛ и входящих в нее юридических лиц представлена на сайте www.deloitte.com/about.

© 2020 ТОО «Делойт». Все права защищены.

По состоянию на 31 декабря 2019 года долгосрочные активы включали объекты незавершенного строительства по новому пассажирскому терминалу на сумму 8,675,111 тыс. тенге, оборудование на сумму 1,499,829 тыс. тенге и долгосрочные авансы на сумму 1,722,603 тыс. тенге, выданные за земельные участки для нового пассажирского терминала. Как указано в Примечании 5, Группа приостановила строительство данного объекта, поскольку рассматривает целесообразность его продолжения. По состоянию на 31 декабря 2019 года Группа не проводила оценку обесценения балансовой стоимости вышеуказанных активов, что не соответствует требованиям МСФО. Мы не смогли оценить влияние данного несоответствия на консолидированную финансовую отчетность.

Группа не раскрыла наименование конечной контролирующей стороны в прилагаемой консолидированной финансовой отчетности, что не соответствует Международному стандарту финансовой отчетности (IAS) 24 «Раскрытие информации о связанных сторонах».

Мы провели аудит в соответствии с Международными стандартами аудита (далее - «МСА»). Наша ответственность согласно указанным стандартам, далее раскрывается в разделе «Ответственность аудитора за аудит консолидированной финансовой отчетности» нашего заключения. Мы независимы по отношению к Группе в соответствии с Кодексом этики профессиональных бухгалтеров Совета по международным стандартам этики для бухгалтеров («Кодекс») и этическими требованиями, применимыми к нашему аудиту консолидированной финансовой отчетности в Республике Казахстан, и нами выполнены прочие этические обязанности в соответствии с этими требованиями и Кодексом. Мы полагаем, что полученные нами аудиторские доказательства являются достаточными и надлежащими, чтобы служить основанием для выражения нашего мнения с оговоркой.

Ключевые вопросы аудита

Ключевые вопросы аудита – это вопросы, которые, согласно нашему профессиональному суждению, являлись наиболее значимыми для аудита консолидированной финансовой отчетности за отчетный период. Эти вопросы были рассмотрены в контексте нашего аудита консолидированной финансовой отчетности в целом и при формировании нашего мнения об этой отчетности. Мы не выражаем отдельного мнения по этим вопросам. В дополнение к вопросам, изложенным в разделе «Основание для выражения мнения с оговоркой», мы определили вопросы, указанные ниже, как ключевые вопросы аудита, информацию о которых необходимо сообщить в нашем заключении.

Почему мы считаем вопрос ключевым для аудита?	Что было сделано в ходе аудита?
---	---------------------------------

Оценка основных средств

Как указано в Примечаниях 5 и 14 к настоящей консолидированной финансовой отчетности, Группа использует модель учета по переоцененной стоимости для своих основных средств с чистой балансовой стоимостью 55,040,178 тыс. тенге по состоянию на 31 декабря 2019 года, за исключением объектов незавершенного строительства, предназначенных для производственно-снабженческих или административных целей, и активов в форме права пользования, которые оцениваются с использованием модели затрат.

Группа привлекла независимую оценочную фирму для проведения оценки основных средств по состоянию на 31 декабря 2019 года. В результате этого, Группа признала

- Мы проверили точность и полноту данных, предоставленных сторонним оценщикам.
- Мы оценили компетентность, квалификацию, опыт, независимость и объективность внешних оценщиков.
- Мы привлекли наших экспертов по оценке для анализа обоснованности основных допущений, примененных к методу дисконтированных потоков денежных средств при оценке экономического износа специализированных активов по состоянию на 31 декабря 2019 года. Основные допущения, такие как ставка дисконтирования и долгосрочные темпы роста были оценены с использованием доступной информации из внешних

доход от переоценки за вычетом отложенного налога в размере 3,425,541 тыс. тенге в составе прочего совокупного дохода за 2019 год. Справедливая стоимость основных средств была оценена с использованием доходного метода, метода затрат на замещение и сравнительного метода.

Оценка основных средств требует использования значительных суждений и субъективных допущений в процессе оценки.

Учитывая степень суждений, рыночную конъюнктуру и значимость основных средств для финансового положения Группы, мы определили данный вопрос как ключевой для нашего аудита.

источников. Мы проверили математическую точность модели, использованной для оценки по методу дисконтированных потоков денежных средств.

- Мы сравнили исходные данные, использованные независимым внешним оценщиком, с бюджетом Группы на 2020 год. Мы провели ретроспективный анализ, сравнив фактические результаты, полученные в текущем году, с результатами, включенными в прогнозы за предыдущие годы, чтобы оценить точность составления бюджета Группы.
- Для активов, переоцененных с использованием метода затрат на замещение, мы проанализировали использованные методологии и провели выборочное тестирование активов, оцененных с использованием различных методологий затрат на замещение по состоянию на 31 декабря 2019 года.
- Для активов, переоцененных с использованием сравнительного подхода, мы оценили метод сравнительного анализа продаж и предложений. Мы также сравнили на выборочной основе балансовую стоимость активов, оцененных с использованием сравнительного подхода, с рыночными ценами активов с аналогичными характеристиками по состоянию на 31 декабря 2019 года.
- Мы проверили целостность выборки данных, предоставленных внешним оценщиком. Это включало сравнение выборки информации, предоставленной внешним оценщиком, с соответствующими данными бухгалтерского учета по состоянию на 31 декабря 2019 года.
- Мы проверили точность данных бухгалтерского учета, отраженных в соответствии с учетной политикой Группы и требованиями МСФО (IAS) 16 в консолидированной финансовой отчетности по состоянию на 31 декабря 2019 года.

Мы проверили точность информации, раскрываемой в консолидированной финансовой отчетности (Примечания 5 и 14 к консолидированной финансовой отчетности).

Прочая информация

Руководство отвечает за прочую информацию. Прочая информация представляет собой информацию в годовом отчете, за исключением консолидированной финансовой отчетности и нашего аудиторского заключения по ней. Мы предполагаем, что годовой отчет будет предоставлен нам после даты данного аудиторского заключения.

Наше мнение о консолидированной финансовой отчетности не распространяется на прочую информацию, и мы не будем выражать какой-либо формы уверенности по данной информации.

В связи с проведением аудита консолидированной финансовой отчетности мы обязаны ознакомиться с прочей информацией, когда она будет нам предоставлена. В ходе ознакомления мы рассматриваем прочую информацию на предмет существенных несоответствий консолидированной финансовой отчетности, знаниям, полученным нами в ходе аудита, а также иных возможных существенных искажений.

Если при ознакомлении с годовым отчетом мы придем к выводу, что прочая информация в нем существенно искажена, мы обязаны проинформировать об этом лиц, отвечающих за корпоративное управление.

Ответственность руководства и лиц, отвечающих за корпоративное управление, за консолидированную финансовую отчетность

Руководство отвечает за подготовку и достоверное представление консолидированной финансовой отчетности в соответствии с МСФО и за систему внутреннего контроля, которую руководство считает необходимой для подготовки консолидированной финансовой отчетности, не содержащей существенных искажений вследствие недобросовестных действий или ошибок.

При подготовке консолидированной финансовой отчетности руководство отвечает за оценку способности Группы непрерывно продолжать свою деятельность, за раскрытие в соответствующих случаях сведений, относящихся к непрерывности деятельности, и за составление отчетности на основе допущения о непрерывности деятельности, за исключением случаев, когда руководство намеревается ликвидировать Группу, прекратить ее деятельность или когда у руководства отсутствует практическая альтернатива ликвидации или прекращению деятельности Группы.

Лица, отвечающие за корпоративное управление, отвечают за надзор за подготовкой консолидированной финансовой отчетности Группы.

Ответственность аудиторов за аудит консолидированной финансовой отчетности

Наша цель состоит в получении разумной уверенности, что консолидированная финансовая отчетность не содержит существенных искажений вследствие недобросовестных действий или ошибок, и в выпуске аудиторского заключения, содержащего наше мнение. Разумная уверенность – это высокая степень уверенности, но она не гарантирует, что аудит, проведенный в соответствии с МСА, всегда выявит существенные искажения при их наличии. Искажения могут быть результатом недобросовестных действий или ошибок и считаются существенными, если можно обоснованно предположить, что в отдельности или в совокупности они могут повлиять на экономические решения пользователей, принимаемые на основе консолидированной финансовой отчетности.

В рамках аудита, проводимого в соответствии с МСА, мы применяем профессиональное суждение и сохраняем профессиональный скептицизм на протяжении всего аудита. Кроме того, мы:

- выявляем и оцениваем риски существенного искажения консолидированной финансовой отчетности вследствие недобросовестных действий или ошибок; разрабатываем и проводим аудиторские процедуры в ответ на эти риски; получаем аудиторские доказательства, являющиеся достаточными и надлежащими, чтобы служить основанием для выражения нашего мнения. Риск необнаружения существенного искажения в результате недобросовестных действий выше, чем риск необнаружения существенного искажения в результате ошибки, так как недобросовестные действия могут включать сговор, подлог, умышленный пропуск, искаженное представление информации или действия в обход системы внутреннего контроля;
- получаем понимание системы внутреннего контроля, имеющей значение для аудита, с целью разработки аудиторских процедур, соответствующих обстоятельствам, но не с целью выражения мнения об эффективности системы внутреннего контроля Группы;
- оцениваем надлежащий характер применяемой учетной политики и обоснованность оценочных значений, рассчитанных руководством и соответствующего раскрытия информации;
- делаем вывод о правомерности применения руководством допущения непрерывности деятельности, а на основании полученных аудиторских доказательств – вывод о том, имеется ли существенная неопределенность в связи с событиями или условиями, в результате которых могут возникнуть значительные сомнения в способности Группы продолжать непрерывно свою деятельность. Если мы приходим к выводу о наличии существенной неопределенности, мы должны привлечь внимание в нашем аудиторском заключении к соответствующему раскрытию информации в консолидированной финансовой отчетности или, если такое раскрытие информации является ненадлежащим, модифицировать наше мнение. Наши выводы основаны на аудиторских доказательствах, полученных до даты нашего аудиторского заключения. Однако будущие события или условия могут привести к тому, что Группа утратит способность продолжать непрерывно свою деятельность;
- проводим оценку представления консолидированной финансовой отчетности в целом, ее структуры и содержания, включая раскрытие информации, а также того, представляет ли консолидированная финансовая отчетность лежащие в ее основе операции и события так, чтобы было обеспечено их достоверное представление;
- получаем достаточные надлежащие аудиторские доказательства, относящиеся к финансовой информации организаций или деятельности внутри Группы, чтобы выразить мнение о консолидированной финансовой отчетности. Мы отвечаем за руководство, контроль и проведение аудита Группы. Мы остаемся полностью ответственными за наше аудиторское мнение.

Мы осуществляем информационное взаимодействие с лицами, отвечающими за корпоративное управление, доводя до их сведения, помимо прочего, информацию о запланированном объеме и сроках аудита, а также о существенных замечаниях по результатам аудита, в том числе о значительных недостатках системы внутреннего контроля, которые мы выявляем в процессе аудита.

Мы также предоставляем лицам, отвечающим за корпоративное управление, заявление, в котором указывается, что мы соблюдали все соответствующие этические требования в отношении независимости и информировали лиц обо всех взаимоотношениях и прочих вопросах, которые можно обоснованно считать оказывающими влияние на независимость аудитора, а в необходимых случаях – о соответствующих мерах предосторожности.

Из тех вопросов, которые мы довели до сведения лиц, отвечающих за корпоративное управление, мы определяем вопросы, которые были наиболее значимыми для аудита форм годовой консолидированной финансовой отчетности за текущий период и, следовательно, являются ключевыми вопросами аудита. Мы описываем эти вопросы в нашем аудиторском заключении, кроме случаев, когда публичное раскрытие информации об этих вопросах запрещено законом или нормативным актом или когда в крайне редких случаях мы приходим к выводу о том, что информация о каком-либо вопросе не должна быть сообщена в нашем заключении, так как можно обоснованно предположить, что отрицательные последствия сообщения такой информации превысят общественно значимую пользу от ее сообщения.



Жангир Жилысбаев
Генеральный директор
ТОО «Делойт»
Государственная лицензия на осуществление
аудиторской деятельности
в Республике Казахстан
№ 0000015, серия МФЮ-2, выданная
Министерством финансов
Республики Казахстан
13 сентября 2006 года



Даулет Куатбеков
Партнер по проекту
Квалифицированный аудитор
Республики Казахстан
Квалификационное свидетельство
аудитора №0000523
от 15 февраля 2002 года

14 июля 2020 года
г. Алматы, Республика Казахстан

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ О ФИНАНСОВОМ ПОЛОЖЕНИИ ПО СОСТОЯНИЮ НА 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (в тыс. тенге)

	Примечания	31 декабря 2019 г.	31 декабря 2018 г.
АКТИВЫ			
ДОЛГОСРОЧНЫЕ АКТИВЫ:			
Основные средства	5	63,910,919	59,407,388
Активы в форме права пользования	6	110,729	-
Нематериальные активы		135,524	139,673
Гудвил		281,006	281,006
Долгосрочные авансы выданные	7	5,997,482	2,985,788
Прочие долгосрочные активы		113,616	7,692
Итого долгосрочные активы		70,549,276	62,821,547
КРАТКОСРОЧНЫЕ АКТИВЫ:			
Товарно-материальные запасы	9	7,170,724	4,426,220
Торговая и прочая дебиторская задолженность	10	1,883,867	1,496,822
Займы выданные	11	1,196,247	1,186,270
Краткосрочные авансы выданные	8	283,085	4,130,377
Предоплата по налогу на прибыль		17,920	3,722
Прочие краткосрочные активы	12	4,028,862	2,311,099
Денежные средства	13	7,563,533	4,823,169
Итого краткосрочные активы		22,144,238	18,377,679
ИТОГО АКТИВЫ		92,693,514	81,199,226
КАПИТАЛ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
КАПИТАЛ:			
Уставный капитал	14	78,414	78,414
Резерв переоценки основных средств	14	18,223,240	15,647,597
Нераспределенная прибыль		58,064,757	50,291,643
Итого капитал		76,366,411	66,017,654
ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА:			
Заемные средства	15	2,201,498	3,402,905
Отложенные налоговые обязательства	24	6,579,215	5,823,861
Обязательства по аренде	18	73,482	-
Итого долгосрочные обязательства		8,854,195	9,226,766
КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА:			
Текущая часть долгосрочных займов	15	1,260,254	2,208,293
Обязательства по налогу на прибыль		265,928	51,299
Торговая и прочая кредиторская задолженность	16	3,238,030	586,385
Авансы полученные	17	1,286,091	1,529,863
Обязательства по аренде	18	29,695	-
Прочие краткосрочные обязательства	19	1,392,910	1,578,966
Итого краткосрочные обязательства		7,472,908	5,954,806
Итого обязательства		16,327,103	15,181,572
ИТОГО КАПИТАЛ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА		92,693,514	81,199,226

Утверждено для выпуска и подписано от имени руководства Группы:

Ержанов Б.К.
Президент

14 июля 2020 г.
г. Алматы, Республика Казахстан

Примечания на страницах 12-58 являются неотъемлемой частью настоящей консолидированной финансовой отчетности.

Талимова Г. С.
Главный бухгалтер

14 июля 2020 г.
г. Алматы, Республика Казахстан

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ И ПРОЧЕМ СОВОКУПНОМ ДОХОДЕ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (в тыс. тенге)

	Примечания	2019 г.	2018 г.
Доходы от реализации товаров и оказания услуг	20	75,178,050	65,312,041
Себестоимость реализованных товаров и оказанных услуг	21	(60,185,528)	(54,464,625)
ВАЛОВАЯ ПРИБЫЛЬ		14,992,522	10,847,416
Общие и административные расходы	22	(2,931,356)	(3,141,950)
Расходы по реализации	23	(645,395)	(664,468)
ОПЕРАЦИОННАЯ ПРИБЫЛЬ		11,415,771	7,040,998
Финансовые доходы		299,309	91,432
Финансовые расходы		(178,590)	(171,059)
Расходы по курсовой разнице, нетто		(55,965)	(361,241)
Прочие доходы	25	692,162	614,938
Прочие расходы		(134,403)	(301,169)
ПРИБЫЛЬ ДО НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ		12,028,284	6,913,899
Расходы по налогу на прибыль	24	(2,419,751)	(1,523,265)
ПРИБЫЛЬ ЗА ГОД		9,618,533	5,390,634
Прочий совокупный доход		-	-
Статьи, которые впоследствии не будут реклассифицированы в состав прибыли или убытка:			
Прибыль от переоценки основных средств		4,281,926	-
Налоговый эффект от переоценки		(856,385)	-
Прочий совокупный доход за год, за вычетом налога на прибыль		3,425,541	-
ИТОГО СОВОКУПНЫЙ ДОХОД ЗА ГОД		13,044,074	5,390,634
Прибыль на акцию			
Базовая и разводненная, являющаяся чистой прибылью за год, относящейся к акционерам материнской компании, в тенге	14	122,663	68,746

Утверждено для выпуска и подписано от имени руководства Группы:

Ержанов Б.К.
Президент

14 июля 2020 г.

г. Алматы, Республика Казахстан

Талимова Г. С.
Главный бухгалтер

14 июля 2020 г.

г. Алматы, Республика Казахстан

Примечания на страницах 12-58 являются неотъемлемой частью настоящей консолидированной финансовой отчетности.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ КАПИТАЛА ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (в тыс. тенге)

	Примечания	Уставный капитал	Резерв переоценки основных средств	Нераспределенная прибыль	Итого
На 31 декабря 2017 г.		78,414	17,399,409	45,895,429	63,373,252
Эффект от применения МСФО (IFRS) 9 на 1 января 2018 г. с учетом эффекта отложенного налога		-	-	(484,667)	(484,667)
Пересчитанное начальное сальдо в соответствии с МСФО (IFRS) 9		78,414	17,399,409	45,410,762	62,888,585
Прибыль за год		-	-	5,390,634	5,390,634
Итого совокупный доход		-	-	5,390,634	5,390,634
Амортизация резерва переоценки основных средств	14	-	(1,751,812)	1,751,812	-
Дивиденды	14	-	-	(2,261,565)	(2,261,565)
На 31 декабря 2018 г.		78,414	15,647,597	50,291,643	66,017,654
Прибыль за год		-	-	9,618,533	9,618,533
Прочий совокупный доход, за вычетом налога на прибыль		-	3,425,541	-	3,425,541
Итого совокупный доход		-	3,425,541	9,618,533	13,044,074
Амортизация резерва переоценки основных средств	14	-	(849,898)	849,898	-
Дивиденды	14	-	-	(2,695,317)	(2,695,317)
На 31 декабря 2019 г.		78,414	18,223,240	58,064,757	76,366,411

Утверждено для выпуска и подписано от имени руководства Группы:

Ержанов Б.К.
Президент

14 июля 2020 г.
г. Алматы, Республика Казахстан

Примечания на страницах 12-58 являются неотъемлемой частью настоящей консолидированной финансовой отчетности.



Талимова Г. С.
Главный бухгалтер

14 июля 2020 г.
г. Алматы, Республика Казахстан

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

**КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ О ДВИЖЕНИИ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ
ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)**
(в тыс. тенге)

	Примечания	2019 г.	2018 г.
Движение денежных средств от операционной деятельности:			
Прибыль до налогообложения		12,038,284	6,913,899
Корректировки на:			
Износ основных средств	5	4,496,868	5,339,933
Амортизацию нематериальных активов		50,462	30,923
Амортизацию активов в форме права пользования	6	2,786	-
Убыток от курсовой разницы, нетто		55,965	345,942
Уменьшение резерва на торговую и прочую дебиторскую задолженность		(87,693)	(56,825)
Увеличение резерва по обесценению авансов выданных		57,225	-
Уменьшение резерва на обесценение депозитов в банках		(70,475)	(446,386)
Списание резерва по досудебному регулированию		(268,940)	-
Увеличение резерва по неиспользованным отпускам		102,171	-
Финансовые расходы		178,590	176,225
Финансовые доходы		(299,309)	(91,432)
Убыток от выбытия нематериальных активов		5,710	15,277
Убыток от выбытия основных средств		90,479	136,951
Движение денежных средств от операционной деятельности до изменений в оборотном капитале		16,352,123	12,364,507
Изменение торговой и прочей дебиторской задолженности		(276,846)	97,442
Изменение товарно-материальных запасов		(2,744,504)	1,618,262
Изменение прочих краткосрочных активов		(1,699,065)	(750,181)
Изменение авансов выданных		(1,135,098)	(251,378)
Изменение торговой и прочей кредиторской задолженности		2,599,362	(4,021,551)
Изменение авансов полученных		(247,407)	565,861
Изменение прочих краткосрочных обязательств		(27,727)	430,866
Денежные средства, полученные от операционной деятельности		12,820,838	10,053,828
Налог на прибыль уплаченный		(2,325,754)	(1,381,215)
Проценты уплаченные		(184,014)	(176,225)
Чистое поступление денежных средств от операционной деятельности		10,311,070	8,496,388
Движение денежных средств от инвестиционной деятельности:			
Приобретение основных средств		(2,877,316)	(5,199,115)
Приобретение нематериальных активов		(46,313)	(5,400)
Прибыль от реализации основных средств		35,882	-
Выдача займа		-	(1,376,635)
Погашение выданного займа		150,000	256,642
Чистые денежные средства, использованные в инвестиционной деятельности		(2,737,747)	(6,324,508)
Движение денежных средств от финансовой деятельности:			
Поступления от займов	15	81,578	1,600,000
Погашение займов	15	(2,205,306)	(916,059)
Погашение обязательств по аренде		(29,974)	-
Выплата дивидендов	14	(2,703,759)	(2,261,565)
Чистые денежные средства, использованные в финансовой деятельности		(4,857,461)	(1,577,624)
Чистое увеличение денежных средств		2,715,862	594,256
Денежные средства на начало года	13	4,823,169	4,220,357
Влияние изменений курса иностранной валюты на остатки денежных средств в иностранной валюте		(45,973)	80,192
Влияние начисления резервов в соответствии с МСФО (IFRS) 9		70,475	(71,636)
Денежные средства на конец года	13	7,563,533	4,823,169

Примечание:

В 2019 г. Группа провела следующую не денежную инвестиционную операцию, не отраженную в консолидированном отчете о движении денежных средств:

- Приобретение основных средств на сумму 1,117,740 тыс. тенге было профинансировано за счет авансов, выданных за долгосрочные активы в 2018 г.

Утверждено для выпуска и подписано от имени руководства Группы:

Ержанов Б.К.
Президент

14 июля 2020 г.
г. Алматы, Республика Казахстан



Талимова Г. С.
Главный бухгалтер

14 июля 2020 г.
г. Алматы, Республика Казахстан

Примечания на страницах 12-58 являются неотъемлемой частью настоящей консолидированной финансовой отчетности.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (в тыс. тенге)

1. ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

АО «Международный Аэропорт Алматы» (далее – «Компания» или «Международный Аэропорт Алматы») было образовано в 1996 г. в форме акционерного общества.

Местом регистрации, нахождения и осуществления деятельности Компании является Республика Казахстан. Юридический адрес Компании: Республика Казахстан, 050039, г. Алматы, ул. Б. Майлина, 2.

На 31 декабря 2019 и 2018 гг. акционером АО «Международный аэропорт Алматы» и его дочерних предприятий (далее вместе – «Группа») являлось юридическое лицо:

	31 декабря 2019 г.	31 декабря 2018 г.
Venus Airport Investments B.V.	100%	100%

22 апреля 2011 г. компания Venus Airport Investments B.V. приобрела на торгах на Казахстанской Фондовой Бирже 100% акций Компании у предыдущих акционеров.

Компания является единственным предприятием в Алматинской области, которое способно поддерживать международные авиарейсы, и поэтому является стратегическим объектом и важной частью инфраструктуры Республики Казахстан. У Компании имеется лицензия на право осуществления аэропортовой деятельности №KZ12VKC00000191, полученная 1 ноября 2018 г. сроком до 2 ноября 2021 г.

Основными видами деятельности Компании являются:

- содержание и эксплуатация сооружений аэропорта, аэродромных сооружений;
- производство оперативно-технического и сервисного обслуживания воздушных судов в период их нахождения в аэропорту;
- предоставление аэропортовых услуг;
- обеспечение оформления, доставки и погрузки багажа и грузов и др.

Компания также оказывает услуги, не связанные с ее основной деятельностью, а именно: услуги по аренде основных средств и парковка. Эти услуги также осуществляются в соответствии с лицензиями на право осуществления таких видов деятельности.

Деятельность Компании регулируется Законом Республики Казахстан «О естественных монополиях», в соответствии с которым, тарифная политика Компании по определенным внутренним направлениям в отношении сбора за взлет-посадку и сбора за обеспечение авиационной безопасности и методика определения тарифной сметы, распределения затрат и формирования себестоимости соответствующих услуг подлежат согласованию и утверждению Комитетом Республики Казахстан по регулированию естественных монополий и защите конкуренции (далее – «Комитет»).

Результаты деятельности Компании зависят от о Комитета по гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, в компетенцию которого входят реализация международных договоров по вопросам воздушного сообщения, контроль над осуществлением международных воздушных перевозок и определение условий эксплуатации авиамаршрутов.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Дочерние компании

По состоянию на 31 декабря 2019 и 2018 гг. Группа имела долевое участие в следующих дочерних компаниях:

Наименование	Место регистрации	Основная деятельность	Доля участия	
			2019 г.	2018 г.
ТОО «Almaty Catering Services»	Республика Казахстан	Предоставление услуг бортового питания	100%	100%
ТОО «Алматы ЗТО»	Республика Казахстан	Логистические услуги	100%	100%
ТОО «Almaty FBO»	Республика Казахстан	Услуги по заправке	100%	-

2. ПРЕДСТАВЛЕНИЕ КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ

Стандарты, оказывающие влияние на консолидированную финансовую отчетность

Перечисленные ниже новые и пересмотренные стандарты и интерпретации были впервые применены в текущем периоде и оказали влияние на финансовые показатели, представленные в данной консолидированной финансовой отчетности:

- МСФО (IFRS) 16 «Аренда»;
- Поправки к МСФО (IFRS) 9 «Условия о досрочном погашении с потенциальным отрицательным возмещением»;
- Поправки к МСФО (IAS) 28 «Долгосрочные вложения в ассоциированные организации и совместные предприятия»;
- Поправки к МСФО (IAS) 19 «Вознаграждения работникам»;
- КРМФО (IFRIC) 23 «Неопределенность в отношении правил исчисления налога на прибыль»;
- Ежегодные усовершенствования МСФО, период 2015-2017 гг.

Принятие новых или пересмотренных стандартов и интерпретаций не оказало существенного влияния на консолидированное финансовое положение Группы и результаты ее деятельности. Новые и пересмотренные стандарты и интерпретации применялись ретроспективно, за исключением ежегодных усовершенствований, в соответствии с МСФО (IAS) 8 «Учетная политика, изменения в учетных оценках и ошибки», если иное не указано ниже.

МСФО (IFRS) 16 «Аренда»

В текущем году Группа применила МСФО (IFRS) 16 (выпущенный Советом по Международным стандартам финансовой отчетности (далее – «МСФО») в январе 2016 г.), который вступил в силу для годовых периодов, начинающихся 1 января 2019 г. или позднее.

Группа применила вариант модифицированного ретроспективного применения на этапе перехода к требованиям МСФО (IFRS) 16 с 1 января 2019 г. Соответственно, сравнительные данные за 2018 г. не были пересчитаны. Актив в форме права пользования на дату первоначального применения был признан по величине, равной обязательству по аренде, с корректировкой на величину заранее осуществленных или начисленных арендных платежей в связи с такой арендой, которая признана в отчете о консолидированном финансовом положении непосредственно до даты первоначального применения.

МСФО (IFRS) 16 вводит новые или измененные требования в отношении учета договоров аренды. Он вносит существенные изменения в бухгалтерский учет арендатора, устраняя различие между операционной и финансовой арендой, а также требует признания актива в форме права пользования и обязательства по аренде в начале срока аренды для всех договоров аренды, за исключением краткосрочной аренды и аренды активов с низкой стоимостью. В отличие от учета арендатора, требования к учету арендодателя в основном не изменились.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Влияние нового определения аренды

Изменение определения аренды в основном относится к понятию контроля. МСФО (IFRS) 16 определяет, содержит ли договор аренду, исходя из того, имеет ли клиент право контролировать использование идентифицированного актива в течение периода времени в обмен на возмещение. Это контрастирует с акцентом на «риски и выгоды» в МСФО (IAS) 17 и КРМФО (IFRIC) 4.

Влияние на учет арендатора

МСФО (IFRS) 16 изменяет порядок учета Группой договоров аренды, ранее классифицированных в качестве операционной аренды в соответствии с МСФО (IAS) 17 и отражавшихся вне баланса.

При применении МСФО (IFRS) 16 для всех видов аренды (кроме указанных ниже) Группа:

- а) признает активы в форме права пользования и обязательства по аренде в консолидированном отчете о финансовом положении, первоначально оцененным по текущей стоимости будущих арендных платежей;
- б) признает амортизацию активов в форме права пользования и проценты по обязательствам по аренде в составе прибыли или убытка;
- в) разделяет общую сумму уплаченных денежных средств на основную сумму обязательства (представленную в финансовой деятельности) и проценты (отраженную в финансовой деятельности) в консолидированном отчете о движении денежных средств.

Стимулирующие платежи по аренде (например, период без арендной платы) отражаются как часть оценки активов в форме права пользования и обязательств по аренде, тогда как в соответствии с МСФО (IAS) 17 они приводили к отражению стимулирующего платежа по аренде, амортизируемого как уменьшение расходов по аренде, как правило, на линейной основе.

В соответствии с МСФО (IFRS) 16 активы в форме права пользования тестируются на предмет обесценения в соответствии с МСФО (IAS) 36.

В отношении краткосрочной аренды (срок аренды 12 месяцев или менее) и аренды активов с низкой стоимостью (таких как персональные компьютеры) Группа решила признавать расходы на аренду равномерно в течение срока аренды как это разрешено МСФО (IFRS) 16 в составе прибыли или убытка.

Влияние на учет арендодателя

МСФО (IFRS) 16 не меняет существенно учет аренды арендодателем. Согласно МСФО (IFRS) 16 арендодатель продолжает классифицировать аренду как финансовую или операционную аренду и учитывает эти два вида аренды по-разному.

Тем не менее МСФО (IFRS) 16 изменил и расширил требуемые раскрытия информации, в частности, в отношении того, как арендодатель управляет рисками, связанными с остаточной долей участия в арендованных основных средствах.

Согласно МСФО (IFRS) 16 промежуточный арендодатель учитывает главный договор аренды и договор субаренды как два отдельных договора. Промежуточный арендодатель должен классифицировать субаренду как финансовую аренду либо операционную аренду с учетом актива в форме права пользования, обусловленного главным договором аренды (а не базового актива, как это предусмотрено в МСФО (IAS) 17).

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Новые и пересмотренные МСФО – выпущенные, но еще не вступившие в силу

Группа не применяла следующие новые и пересмотренные МСФО, которые были выпущены, но не вступили в силу:

- МСФО (IFRS) 17 «Договоры страхования»;¹
- МСФО (IFRS) 10 и МСФО (IAS) 28 (поправки) «Продажа или передача активов между инвестором и его ассоциированной организацией или в рамках совместного предприятия»;²
- Поправки к МСФО (IFRS) 3 «Определение бизнеса»;³
- Поправки к МСФО (IAS) 1 и МСФО (IAS) 8 «Определение существенности»;³
- Поправки к МСФО (IFRS) 9, МСФО (IAS) 39 и МСФО (IFRS) 7 «Реформа базовой процентной ставки»;³
- Поправки к МСФО (IAS) 1 (в рамках проекта по формированию Ежегодных улучшений МСФО циклов 2010—2012 гг.) «Классификация обязательств в качестве краткосрочных или долгосрочных»;
- Концептуальные основы - поправки к ссылкам на Концептуальные основы в стандартах МСФО;³
- Льготы по аренде связанные с COVID-19 (поправка к МСФО (IFRS) 16);
- Поправки к МСФО (IAS) 16 «Основные средства – Доходы до использования по назначению»;⁴
- Поправки к МСФО (IAS) 37 «Обременительные контракты – Стоимость выполнения контракта»;⁴
- Поправки к МСФО 2018-2020.⁴

¹ Действуют в отношении годовых отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2021 г., с возможностью досрочного применения.

² Дата вступления в силу будет определена позднее, возможно досрочное применение

³ Действуют в отношении годовых отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2020 г., с возможностью досрочного применения.

⁴ Действуют в отношении годовых отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2022 г., с возможностью досрочного применения.

Руководство Группы ожидает, что применение новых стандартов и интерпретаций не окажет существенного влияния на консолидированную финансовую отчетность Группы.

Группа будет применять новые и пересмотренные стандарты и интерпретации с даты их вступления в силу. МСФО (IAS) 8 «Учетная политика, изменения в учетных оценках и ошибки» требует ретроспективного применения новых или пересмотренных стандартов, если не указано иначе.

3. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ УЧЕТНОЙ ПОЛИТИКИ

Принцип соответствия

Данная консолидированная финансовая отчетность Группы составлена в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности (далее - «МСФО»).

Принципы подготовки отчетности

Данная консолидированная финансовая отчетность Группы подготовлена на основе исторической стоимости, за исключением переоценки основных средств в соответствии с МСФО (IAS) 16 «Основные средства» и оценки некоторых финансовых инструментов в соответствии с МСФО (IFRS) 9 «Финансовые инструменты».

Историческая стоимость обычно определяется на основе справедливой стоимости вознаграждения, переданного в обмен на товары и услуги.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Справедливая стоимость отражает цену, которая была бы получена при продаже актива или уплачена при передаче обязательства в рамках обычной сделки между участниками рынка на дату оценки, независимо от того, является ли такая цена непосредственно наблюдаемой или полученной расчетным путем с использованием другой методики оценки. При оценке справедливой стоимости актива или обязательства, Группа учитывает характеристики актива или обязательства, если участники рынка учитывали бы такие характеристики при формировании цены актива или обязательства на дату оценки. Для проведения оценки по справедливой стоимости и/или раскрытия информации в отношении оценки справедливой стоимости, справедливая стоимость в данной консолидированной финансовой отчетности определяется вышеуказанным способом, за исключением сделок с выплатами на основе собственных долевыми инструментами, относящихся к сфере применения МСФО (IFRS) 2, лизинговых операций, относящихся к сфере применения МСФО (IFRS) 16, а также оценок, сравнимых со справедливой стоимостью, но при этом не являющихся справедливой стоимостью, как, например, чистая стоимость возможной реализации в МСФО (IAS) 2 или ценность использования в МСФО (IAS) 36.

Кроме того, для целей подготовки консолидированной финансовой отчетности, оценка справедливой стоимости классифицируется на основании иерархии, соответствующей возможности прямого определения справедливой стоимости на основе рыночных данных и отражающих значимость исходных данных, использованных при оценке справедливой стоимости в целом:

- исходные данные Уровня 1 представляют собой котировки (не требующие корректировок) на активных рынках идентичных активов или обязательств, к которым Группа имеет доступ на дату оценки;
- исходные данные Уровня 2, не являются котировками, определенными для Уровня 1, но которые наблюдаемы на рынке для актива или обязательства либо напрямую, либо косвенно; и
- исходные данные Уровня 3 представляют собой ненаблюдаемые исходные данные по активу или обязательству.

Функциональная валюта и валюта презентации

Функциональной валютой всех компаний входящих в Группу является казахстанский тенге (далее – «тенге»). Валютой представления данной консолидированной финансовой отчетности является тенге. Все значения округлены до тысяч тенге, если не указано иное.

Принцип консолидации

Настоящая консолидированная финансовая отчетность включает отчетность Компании и ее дочерних предприятий, контролируемых Компанией. Предприятие считается контролируемым в случае, если Компания:

- имеет властные полномочия в отношении предприятия – объекта инвестиций;
- имеет права/ несет риски по переменным результатам деятельности предприятия объекта инвестиций; и
- может использовать властные полномочия в отношении предприятия-объекта инвестиций с целью воздействия на величину переменного результата.

Компания проводит оценку наличия у нее контроля над объектом инвестиций, если факты и обстоятельства указывают на то, что произошли изменения в одном или более из трех элементов контроля, перечисленных выше.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Если Компании не принадлежит большинство голосующих акций объекта инвестиций, то она имеет властные полномочия в отношении предприятия – объекта инвестиций в случае, когда Компании принадлежит достаточно прав голоса, чтобы предоставить ей возможность единолично управлять значимой деятельностью предприятия – объекта инвестиций. Компания рассматривает все значимые факты и обстоятельства при оценке того, достаточно ли у нее прав голоса, чтобы обладать полномочиями влиять на предприятие-объект инвестиций, включая:

- долю акций Компании с правом голоса по сравнению с долей и распределением голосов других держателей;
- потенциальные права голоса, принадлежащие Компании, другим держателям голосов или другим сторонам;
- права, вытекающие из других договорных соглашений; и
- любые дополнительные факты и обстоятельства, указывающие на то, что Компания имеет или не имеет возможность управлять значимой деятельностью в момент, когда необходимо принять управленческое решение, в том числе, распределение голосов на предыдущих собраниях акционеров.

Консолидация дочернего предприятия начинается тогда, когда Компания получает контроль над дочерним предприятием и прекращается в момент утраты контроля над ним. В частности, финансовые результаты дочернего предприятия, приобретенного или проданного в течение года, включаются в консолидированный отчет о прибылях или убытках и прочем совокупном доходе с момента получения Компанией контроля и до даты, на которую Компания перестает контролировать это дочернее предприятие.

Прибыль или убыток и каждый компонент прочего совокупного дохода распределяется между акционерами Компании и неконтролирующими долями. Общий совокупный доход дочерних организаций относится на акционеров Компании и на неконтролирующие доли, даже если это ведет к возникновению отрицательного остатка по неконтролирующим долям.

При необходимости в финансовую отчетность дочерних предприятий вносятся корректировки для приведения используемых ими принципов учетной политики в соответствие с принципами учетной политики Группы.

Все внутригрупповые активы и обязательства, собственный капитал, прибыль, убытки и движение денежных средств по операциям между предприятиями Группы при консолидации исключаются.

Принцип непрерывной деятельности

На момент утверждения консолидированной финансовой отчетности руководство Группы имеет разумные основания полагать, что Группа располагает достаточными ресурсами для продолжения непрерывной деятельности в обозримом будущем.

В начале 2020 г. в мире стал очень быстро распространяться новый коронавирус (COVID-19), что привело к тому, что Всемирная Организация Здравоохранения (ВОЗ) в марте 2020 г. объявила начало пандемии. Значительность влияния COVID-19 на операции Группы в большой степени зависит от продолжительности и распространенности влияния вируса на мировую и казахстанскую экономику.

Влияние пандемии COVID-19 на деятельность Группы все еще остается неопределенным, однако руководство ожидает сокращения пассажирских перевозок с последующим снижением доходов от внутренних и международных рейсов. Несмотря на то, что часть внутренних рейсов была восстановлена с 1 мая 2020 г., они все еще не могут быть восстановлены полностью из-за ограничений на количество пассажиров на один рейс, и продолжающихся ограничений на внутренние направления.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

В этих условиях Группа провела анализ финансово-хозяйственной деятельности за четыре месяца 2020 г. для оценки текущего влияния ограничений и определила, что общее количество рейсов сократилось на 25% по сравнению с аналогичным периодом 2019 г. Сегмент пассажирских перевозок значительно пострадал в результате карантина и снизился на 30%. В то же время, объем грузовых перевозок за четыре месяца 2020 г. увеличился на 40% по сравнению с аналогичным периодом 2019 г.

Группа не ожидает трудностей с выполнением своих долговых обязательств или нарушения договорных обязательств. Даже при наиболее неблагоприятном сценарии с потерей 70% предусмотренного бюджетом дохода и включая неизбежные расходы, Группа будет иметь возможность погашать задолженность в 2020 г. в соответствии с согласованным графиком платежей за счет имеющихся денежных средств, депозитов на банковских счетах, доступных для поддержки операционной деятельности и дебиторской задолженности клиентов по состоянию на 31 декабря 2019 г., 90% которой впоследствии была взыскана в январе 2020 г.

Кроме того, Группа в апреле 2020 г. получила платежи от третьей стороны в погашение займа выданного, в размере 1,451,618 тыс. тенге. В результате имеется достаточная ликвидность для покрытия обязательных платежей Группы.

С учетом вышеизложенного руководство Группы ожидает, что, хотя результаты деятельности Группы будут ниже результатов 2019 г., ее деятельность останется рентабельной.

Соответственно, данная консолидированная финансовая отчетность была подготовлена исходя из допущения, что Группа будет продолжать деятельность в обозримом будущем. Это предполагает реализацию активов и исполнение обязательств Группы в процессе операционной деятельности.

Основные средства

Земля, здания, сооружения и оборудование, предназначенные для использования в оказании услуг, либо для управленческих нужд, отражаются в консолидированном отчете о финансовом положении по оценочной стоимости (справедливой стоимости на дату переоценки), за вычетом начисленного впоследствии накопленного износа и накопленных убытков от обесценения. Переоценка проводится регулярно, с тем, чтобы балансовая стоимость основных средств существенно не отличалась от их справедливой стоимости на отчетную дату.

Любое увеличение стоимости земли, зданий, сооружений и оборудования в результате переоценки включается в прочий совокупный доход и накапливается в капитале в той мере, в какой оно превышает предыдущее снижение стоимости тех же активов, отраженное ранее как убыток. Переоценка в пределах предыдущего снижения относится на финансовый результат. Снижение балансовой стоимости земли, зданий, сооружений и оборудования в результате переоценки также относится на финансовый результат в части его превышения над остатком резерва по переоценке, созданного в результате предыдущих переоценок данного актива.

Объекты незавершенного строительства, возводимые для последующего использования в производственных или административных целях, учитываются по стоимости строительства за вычетом любых признанных убытков от обесценения. Стоимость строительства включает сумму покупки, прямые затраты, стоимость профессиональных услуг, а также, для квалифицируемых активов, затраты по займам, капитализируемые в соответствии с учетной политикой Группы. Такие объекты основных средств относятся в соответствующие категории основных средств на момент завершения строительства или готовности к целевому использованию. Начисление износа по данным активам также, как и по прочим объектам недвижимости, начинается с момента готовности активов к запланированному использованию.

Износ переоцениваемых основных средств отражается в прибылях и убытках. При последующей продаже или выбытии переоцениваемых основных средств остаток резерва переоценки основных средств списывается напрямую на счет нераспределенной прибыли.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Амортизация собственных земельных участков не начисляется.

Износ начисляется для списания фактической или оценочной стоимости основных средств (за исключением земельных участков и объектов незавершенного строительства) за вычетом ликвидационной стоимости равномерно в течение ожидаемого срока полезного использования. Ожидаемые сроки полезного использования, балансовая стоимость и метод начисления износа анализируются на каждую отчетную дату. При этом все изменения в оценках отражаются в отчетности без пересмотра сравнительных показателей.

За годы, закончившиеся 31 декабря 2019 и 2018 гг., износ начисляется по следующим средним срокам полезной службы активов:

	Годы
Здания и сооружения	8-100
Оборудование	3-50
Прочее	2-15

Ожидаемые сроки полезного использования, ликвидационная стоимость и метод начисления амортизации пересматриваются на конец каждого отчетного периода, при этом все изменения в оценках отражаются в отчетности на перспективной основе.

Активы в форме права пользования амортизируются в течение более короткого из двух периодов: срока аренды или срока полезного использования базового актива. Если договор аренды передает право собственности на базовый актив или стоимость актива в форме права пользования отражает намерение Группы по приобретению, соответствующий актив в форме права пользования амортизируется в течение срока полезного использования базового актива.

Объект основных средств списывается при продаже или, когда от продолжающегося использования актива не ожидается будущих экономических выгод. Прибыли и убытки от продажи или прочего выбытия основных средств определяются как разница между ценой продажи и балансовой стоимостью основных средств и признаются в консолидированном отчете о прибылях и убытках.

Обесценение основных средств

Группа проверяет наличие индикаторов обесценения балансовой стоимости основных средств на каждую отчетную дату. При обнаружении индикаторов рассчитывается возмещаемая стоимость актива для определения убытка от обесценения. Если оценить возмещаемую стоимость отдельного актива невозможно, Группа оценивает возмещаемую стоимость генерирующей единицы, к которой относится актив. В тех случаях, когда невозможно оценить возмещаемую стоимость отдельного актива, Группа оценивает возмещаемую стоимость единицы, генерирующей денежные средства, к которой относится такой актив. Стоимость корпоративных активов Группы распределяется на отдельные генерирующие единицы или наименьшие группы генерирующих единиц, для которых может быть найден разумный и последовательный метод распределения.

Возмещаемая стоимость определяется как большая из справедливой стоимости актива за вычетом расходов на реализацию и ценности использования. При оценке ценности использования ожидаемые будущие потоки денежных средств дисконтируются по ставке дисконтирования до налогообложения, отражающей текущую рыночную оценку стоимости денег во времени и рисков, присущих данному активу, на которые не корректировалась оценка будущих денежных потоков.

Если возмещаемая стоимость актива (или генерирующей единицы) оказывается ниже балансовой стоимости, балансовая стоимость актива (или генерирующей единицы) уменьшается до возмещаемой стоимости. Убытки от обесценения сразу отражаются в прибылях и убытках, если только актив не подлежит регулярной переоценке, в этом случае убыток от обесценения учитывается как уменьшение резерва по переоценке.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Если убыток от обесценения впоследствии восстанавливается, балансовая стоимость актива (или генерирующей единицы) увеличивается до полученной в результате новой оценки возмещаемой стоимости, таким образом, чтобы новая балансовая стоимость не превышала балансовую стоимость, которая была бы определена, если бы по этому активу (или генерирующей единицы) не был отражен убыток от обесценения в предыдущие годы. Восстановление убытка от обесценения сразу же отражается в прибылях и убытках, если только актив не подлежит регулярной переоценке, в этом случае восстановление убытка от обесценения учитывается как увеличение резерва по переоценке.

Амортизация резерва по переоценке

Сумма прироста стоимости объекта основных средств от его переоценки, включенная в состав собственного капитала, переносится непосредственно в состав нераспределенной прибыли в момент прекращения признания соответствующего актива. Это влечет за собой перенос в состав нераспределенной прибыли всей суммы прироста стоимости от переоценки в момент прекращения эксплуатации соответствующего актива или его выбытия. В то же время часть суммы прироста стоимости от переоценки переносится в состав нераспределенной прибыли по мере использования актива организацией. В таком случае переносимая сумма прироста стоимости от переоценки представляет собой разницу между величиной амортизации, рассчитанной на основе переоцененной балансовой стоимости актива, и величиной амортизации, рассчитанной на основе первоначальной стоимости актива. Перенос сумм со счета прироста стоимости от переоценки на счет нераспределенной прибыли не осуществляется через прибыль или убыток.

Запасы

Запасы отражаются по наименьшей из фактической стоимости приобретения и чистой цены возможной реализации. Стоимость приобретения запасов определяется по методу средневзвешенной стоимости. Чистая цена возможной реализации - это расчетная цена реализации запасов за вычетом всех предполагаемых затрат на доработку и расходов на реализацию.

Резервы и оценочные обязательства

Оценочные обязательства признаются, когда у Группы есть обязательства (юридические или обусловленные нормами делового оборота), возникшие в результате прошлых событий, и вероятность того, что Группа должна будет погасить эти обязательства, высока, а их размер может быть надежно оценен.

Оценочное обязательство признается в наилучшей оценке суммы, необходимой для его погашения, на отчетную дату с учетом рисков и неопределенностей, характерных для данных обязательств. Если обязательство рассчитывается на основе предполагаемых денежных потоков по его погашению, то денежные потоки дисконтируются (если влияние дисконтирования существенно).

Если ожидается, что выплаты по погашению обязательств будут частично или полностью возмещены третьей стороной, соответствующая дебиторская задолженность отражается как актив только при полной уверенности, что возмещение будет получено, и возможности его надежной оценки.

Условные обязательства и активы

Условные обязательства не признаются в консолидированном отчете о финансовом положении, но раскрываются в консолидированной финансовой отчетности за исключением случая, когда отток средств в результате их погашения маловероятен. Условный актив не признается в консолидированном отчете о финансовом положении, но раскрывается в консолидированной финансовой отчетности, когда приток экономических выгод вероятен.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Финансовые инструменты

Финансовые активы и финансовые обязательства отражаются в консолидированном отчете о финансовом положении Группы, когда Группа становится стороной по договору в отношении соответствующего финансового инструмента.

Финансовые активы и финансовые обязательства первоначально оцениваются по справедливой стоимости. Транзакционные издержки, напрямую связанные с приобретением или выпуском финансовых активов и финансовых обязательств (кроме финансовых активов и финансовых обязательств, отражаемых по справедливой стоимости через прибыли или убытки), соответственно увеличивают или уменьшают справедливую стоимость финансовых активов или финансовых обязательств при первоначальном признании. Транзакционные издержки, напрямую относящиеся к приобретению финансовых активов или финансовых обязательств, отражаемых по справедливой стоимости через прибыли или убытки, относятся непосредственно на прибыли или убыток.

Финансовые активы

Сделки по приобретению или продаже финансовых активов на стандартных условиях отражаются в отчетности и прекращают признание на дату совершения сделки. Сделки по приобретению или продаже на стандартных условиях представляют собой покупку или продажу финансовых активов, требующие поставки активов в пределах срока, установленного правилами или соглашениями, принятыми на соответствующем рынке.

Все признанные финансовые активы впоследствии полностью оцениваются либо по амортизированной, либо по справедливой стоимости в зависимости от классификации финансовых активов.

Классификация финансовых активов:

Долговые инструменты, для которых выполняются оба условия, должны впоследствии оцениваться по амортизированной стоимости:

- финансовый актив удерживается в рамках бизнес-модели, целью которой является удержание финансовых активов для получения предусмотренных договором денежных потоков, и
- договорные условия финансового актива обуславливают получение в указанные даты денежных потоков, являющихся исключительно платежами в счет основной суммы долга и процентов на непогашенную часть основной суммы долга.

Долговые инструменты, которые соответствуют следующим условиям, оцениваются впоследствии по справедливой стоимости через прочий совокупный доход (ССЧПСД):

- финансовый актив удерживается в рамках бизнес-модели, цель которой достигается как путем получения предусмотренных договором денежных потоков, так и путем продажи финансовых активов; и
- договорные условия финансового актива обуславливают получение денежных потоков, являющихся исключительно платежами в счет основной суммы долга и процентов на непогашенную часть основной суммы долга.

По умолчанию, все остальные финансовые активы оцениваются по справедливой стоимости через прибыль или убыток (ССЧПУ).

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Метод эффективной процентной ставки

Метод эффективной процентной ставки представляет собой метод для расчета амортизированной стоимости долгового инструмента и распределения процентных доходов в течение соответствующего периода. Эффективная процентная ставка – это ставка дисконтирования ожидаемых будущих денежных поступлений (включая все полученные или сделанные платежи по долговому инструменту, являющиеся неотъемлемой частью эффективной процентной ставки, затраты по сделке и прочие премии или дисконты), исключая ожидаемые кредитные убытки на ожидаемый срок до погашения долгового инструмента или (если применимо) на более короткий срок до балансовой стоимости на момент первоначального признания долгового инструмента.

Амортизированная стоимость

Амортизированная стоимость финансового инструмента представляет собой сумму, в которой оценивается финансовый актив при первоначальном признании, минус платежи в счет основной суммы долга, плюс величина накопленной амортизации, рассчитанной с использованием метода эффективной процентной ставки, – разницы между указанной первоначальной суммой и суммой к выплате при наступлении срока погашения, скорректированной с учетом оценочного резерва под убытки. Валовая балансовая стоимость финансового актива представляет собой амортизированную стоимость финансового актива до корректировки с учетом резервов под возможные убытки.

Для приобретенных или созданных кредитно-обесцененных финансовых активов, Группа признает процентный доход путем применения эффективной процентной ставки, скорректированной с учетом кредитного риска, к амортизированной стоимости финансового актива с момента первоначального признания. Расчет не производится на валовой основе, даже если кредитный риск по финансовым активам уменьшается настолько, что финансовый актив более не является кредитно-обесцененным.

Процентный доход признается в составе прибылей и убытков и включается в строку «Финансовый доход».

Доходы и расходы от курсовых разниц

Балансовая стоимость финансовых активов, выраженных в иностранной валюте, определяется в этой иностранной валюте и пересчитывается по спотовому курсу на конец каждого отчетного периода. В частности, для финансовых активов, оцениваемых по амортизированной стоимости, которые не являются частью указанных отношений хеджирования, курсовые разницы отражаются в составе прибыли или убытка.

Обесценение финансовых активов

Группа всегда признает ожидаемые кредитные убытки (ОКУ) за весь срок по торговой дебиторской задолженности, активам по договору и дебиторской задолженности по аренде. Ожидаемые кредитные убытки по таким финансовым активам оцениваются с использованием матрицы оценочных резервов, основанной на прошлом опыте возникновения кредитных убытков в Группе, скорректированной на факторы, специфичные для заемщика, общие экономические условия и оценку как текущего, так и прогнозируемого развития условий по состоянию на отчетную дату.

В отношении прочих финансовых инструментов, Группа признает ожидаемые кредитные убытки за весь срок в случае, когда происходит значительное увеличение кредитного риска с момента первоначального признания. Однако если по состоянию на отчетную дату отсутствует значительное увеличение кредитного риска по финансовому инструменту с момента первоначального признания, Группа должна оценивать оценочный резерв под убытки по данному финансовому инструменту в сумме, равной 12-месячным ожидаемым кредитным убыткам.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Ожидаемые кредитные убытки за весь срок — это ожидаемые кредитные убытки, возникающие вследствие всех возможных случаев дефолта на протяжении ожидаемого срока действия финансового инструмента. 12-месячные ожидаемые кредитные убытки, напротив, — это часть ожидаемых кредитных убытков за весь срок, представляющая собой ожидаемые кредитные убытки, которые возникают вследствие дефолтов по финансовому инструменту, возможные в течение 12 месяцев после отчетной даты.

Значительное увеличение кредитного риска

При анализе того, значительно ли увеличился кредитный риск по финансовому инструменту с момента первоначального признания, Группа должна сравнить риск наступления дефолта по финансовому инструменту по состоянию на отчетную дату с риском наступления дефолта по финансовому инструменту на дату первоначального признания. При выполнении такого анализа, Группа должна рассмотреть количественную и качественную информацию, являющуюся обоснованной и подтверждаемой, включая прошлый опыт и прогностическую информацию, доступную без чрезмерных затрат или усилий. Прогностическая информация для выполнения анализа должна включать данные о перспективах развития отраслей, в которых должники Группы осуществляет деятельность, полученные от экономических экспертов, финансовых аналитиков, правительственных органов, соответствующих научно-исследовательских центров и прочих аналогичных организаций, а также анализ различных внешних источников фактической и прогнозной экономической информации, связанной с основной деятельностью Группы.

В частности, следующая информация должна приниматься во внимание при оценке того, значительно ли увеличился кредитный риск с момента первоначального признания:

- фактическое или ожидаемое значительное ухудшение внутреннего или внешнего (при наличии) кредитного рейтинга финансового инструмента;
- значительное ухудшение внешних рыночных показателей кредитного риска для определенного финансового инструмента, т.е. значительное увеличение кредитного спреда, цен свопа кредитного дефолта для должника, период времени, в течение которого, или степень, в которой, справедливая стоимость финансового актива была меньше его амортизированной стоимости;
- существующие или прогнозируемые неблагоприятные изменения коммерческих, финансовых или экономических условий, которые, как ожидается, приведут к значительному изменению способности должника выполнить свои долговые обязательства;
- фактическое или ожидаемое значительное ухудшение результатов операционной деятельности должника;
- значительное увеличение кредитного риска по другим финансовым инструментам того же должника; и
- фактические или ожидаемые существенные неблагоприятные изменения в нормативно-правовой, экономической или технологической среде дебитора, которые приводят к значительному снижению способности дебитора выполнять свои долговые обязательства.

Независимо от результатов вышеупомянутой оценки, Группа предполагает, что кредитный риск по финансовому активу значительно возрос с момента первоначального признания, когда договорные платежи просрочены более чем на 30 дней, если Группа не располагает разумной и подтверждаемой информацией, которая свидетельствует об обратном.

Несмотря на вышесказанное, Группа предполагает, что кредитный риск по финансовому инструменту существенно не увеличился с момента первоначального признания, если на отчетную дату финансовый инструмент определен как имеющий низкий кредитный риск. Финансовый инструмент определяется как имеющий низкий кредитный риск, если:

- Финансовый инструмент имеет низкий риск дефолта,
- Должник имеет большие возможности для выполнения своих договорных обязательств в отношении денежных потоков в ближайшем будущем, и
- Неблагоприятные изменения в экономических и деловых условиях в более долгосрочной перспективе могут, но не обязательно, снизить способность заемщика выполнять свои договорные обязательства по движению денежных средств.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Группа может полагать, что финансовый актив имеет низкий кредитный риск, когда актив имеет внешний кредитный рейтинг «инвестиционного уровня» в соответствии с общепризнанным определением или если внешний рейтинг недоступен, у актива внутренний рейтинг «Кредитоспособный». «Кредитоспособный» означает, что контрагент имеет сильное финансовое положение и нет просроченных сумм.

Для договоров финансовой гарантии дата, в которую Группа становится стороной безотзывного обязательства, считается датой первоначального признания в целях оценки финансового инструмента на предмет обесценения. При оценке того, произошло ли значительное увеличение кредитного риска с момента первоначального признания договоров финансовой гарантии, Группа учитывает изменения риска, который указанный должник не выполнит по договору.

У Группы имеются процедуры мониторинга, направленные на подтверждение эффективности критериев, используемых для выявления значительного повышения кредитного риска. Группа периодически тестирует свои кредитные рейтинги на основе исторических данных, с тем чтобы определить, были ли в рейтинге своевременно учтены факторы кредитного риска кредитного риска, которые привели к дефолту.

Определение дефолта

Группа рассматривает следующие критерии как указывающие на дефолт, в целях внутреннего управления кредитным риском, поскольку, исторический опыт показывает, что финансовые активы, соответствующие этому критерию, как правило, не подлежат возмещению:

- информация, разработанная внутри Группы или полученная из внешних источников, указывает на то, что должник вряд ли выплатит кредиторам, включая Группу, в полном объеме (без учета какого-либо обеспечения, удерживаемого Компанией).

Независимо от приведенного выше анализа, Группа полагает, что дефолт наступает не позже, чем, когда финансовый актив просрочен на 90 дней, за исключением случаев, когда организация располагает обоснованной и подтверждаемой информацией, демонстрирующей, что использование критерия дефолта, предусматривающего большую задержку платежа, является более уместным.

Кредитно-обесцененные финансовые активы

Финансовый актив считается кредитно-обесцененным в случае возникновения одного или нескольких событий, оказывающих негативное влияние на расчетные будущие денежные потоки по такому финансовому активу. По отношению к кредитно-обесцененным финансовым активам употребляется термин «активы третьей стадии». Признаки кредитного обесценения включают в себя наблюдаемые данные о следующих событиях:

- значительные финансовые затруднения заемщика или кредитора;
- нарушение условий договора, такое как дефолт или просрочка платежа;
- предоставление кредитором уступки заемщику в силу экономических причин или договорных условий в связи с финансовыми затруднениями заемщика, которую кредитор не предоставил бы в ином случае;
- исчезновение активного рынка для ценной бумаги в результате финансовых затруднений; или
- покупка финансового актива с большой скидкой, которая отражает понесенные кредитные убытки.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Политика списания

Группа списывает финансовый актив при наличии информации, указывающей на то, что должник находится в тяжелом финансовом положении и нет реальной перспективы возмещения, например, когда должник был подвергнут ликвидации или вступил в процедуру банкротства или в случае торговой дебиторской задолженности, когда суммы просрочены более двух лет, в зависимости от того, что наступит раньше. Списание представляет собой событие, ведущее к прекращению признания. Группа вправе прибегнуть к принудительному взысканию задолженности по списанным финансовым активам. Возмещения, полученные Группой принудительным путем, приводят к увеличению прибыли от обесценения.

Оценка и признание ожидаемых кредитных убытков

Оценка ожидаемых кредитных убытков отражает вероятность возникновения дефолта, убытки вследствие дефолта (т.е. объем убытков при наступлении дефолта), а также подверженность дефолту. Оценка вероятности возникновения дефолта и убытков вследствие дефолта основана на данных прошлых периодов, скорректированных с учетом прогностической информации в соответствии с указанным выше. В отношении финансовых активов, подверженность дефолту представляет собой валовую балансовую стоимость активов на отчетную дату; в отношении договоров финансовой гарантии, данный показатель включает сумму, которая востребована на отчетную дату, вместе с дополнительными суммами, которые, как ожидается, будут востребованы в будущем к дате дефолта, определенные на основе тенденций прошлых периодов, понимания Группы в отношении специфических будущих финансовых потребностей должников, а также соответствующей прогностической информации Группы.

Группа признает прибыль или убыток от обесценения в составе прибыли или убытка по всем финансовым инструментам с соответствующей корректировкой их балансовой стоимости за счет средств на покрытие убытков.

Прекращение признания финансовых активов

Группа прекращает признавать финансовые активы только в случае прекращения договорных прав на денежные потоки по ним или в случае передачи финансового актива и соответствующих рисков и выгод другой организации. Если Группа не передает и не сохраняет все основные риски и выгоды от владения активом и продолжает контролировать переданный актив, то она продолжает отражать свою долю в данном активе и связанные с ним возможные обязательства по возможной оплате соответствующих сумм. Если Группа сохраняет практически все риски и выгоды от владения переданным финансовым активом, Группа признавать данный финансовый актив, а полученные при передаче средства отражает в виде обеспеченного займа.

При прекращении признания финансового актива, оцениваемого по амортизированной стоимости, разница между балансовой стоимостью актива и суммой полученного и причитающегося к получению вознаграждения признается в составе прибыли или убытка. Кроме того, при прекращении признания инвестиции в долговой инструмент категории ОССЧПСД, кумулятивные прибыли и убытки, ранее признаваемые в резерве переоценки инвестиций, классифицируются в состав прибыли и убытка. Напротив, при прекращении признания инвестиции в долевого инструмент, который на дату первоначального признания Группа оценивала как ОССЧПСД, кумулятивные прибыли и убытки, ранее признаваемые в резерве по переоценке инвестиций, не классифицируются в состав прибыли и убытка, а переносятся на счет нераспределенной прибыли.

Финансовые обязательства и капитал

Классификация в качестве обязательства или капитала

Долговые и долевого финансовые инструменты классифицируются как финансовые обязательства или капитал исходя из сути соответствующего договора, а также определений финансового обязательства и долевого инструмента.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Долевые инструменты

Долевой инструмент – это любой договор, подтверждающий остаточную долю в активах организации после вычета всех ее обязательств. Долевые инструменты, выпущенные Группой, отражаются в размере поступлений по ним за вычетом прямых затрат на их выпуск.

Выкуп собственных долевых инструментов Организации вычитается непосредственно из капитала. Прибыль или убыток, возникающие в результате покупки, продажи, выпуска или аннулирования собственных акций Организации, не отражаются в составе прибылей или убытков.

Финансовые обязательства

Все финансовые обязательства впоследствии оцениваются по амортизированной стоимости с применением метода эффективной процентной ставки.

Метод эффективной процентной ставки используется для расчета амортизированной стоимости финансового обязательства и распределения процентных расходов на соответствующий период. Эффективная процентная ставка – это ставка дисконтирования ожидаемых будущих денежных платежей (включая все полученные или сделанные платежи по долговому инструменту, являющиеся неотъемлемой частью ЭПС, затраты по оформлению сделки и прочие премии или дисконты), в течение ожидаемого срока действия долгового инструмента или (если применимо) в течение более короткого срока, до амортизированной стоимости финансового обязательства.

Прочие финансовые обязательства

Прочие финансовые обязательства, включая заемные средства, торговую и прочую кредиторскую задолженность, первоначально учитываются по справедливой стоимости за вычетом затрат по сделке. Впоследствии прочие финансовые обязательства учитываются по амортизированной стоимости с использованием метода эффективной процентной ставки.

Займы

Займы первоначально признаются по справедливой стоимости за вычетом понесенных операционных издержек. Займы впоследствии оцениваются по амортизированной стоимости; любая разница между выручкой (за вычетом затрат по сделке) и погашением отражается в отчете о прибылях и убытках за период заимствований с использованием метода эффективной процентной ставки.

Займы классифицируются как текущие обязательства, за исключением случаев, когда у Группы есть безусловное право отложить погашение обязательства как минимум на 12 месяцев после даты отчета о финансовом положении.

Группа прекращает признание займов только в случае их погашения, аннулирования или истечения срока требования по ним. Разница между балансовой стоимостью финансового обязательства, признание которого прекращается, и уплаченным или причитающимся к уплате вознаграждением признается в прибыли или убытке.

Доходы и расходы от курсовых разниц

Для финансовых обязательств, которые номинированы в иностранной валюте и оцениваются по амортизированной стоимости в конце каждого отчетного периода доходы и расходы от курсовой разницы определяются на основе амортизированной стоимости инструментов. Эти доходы и расходы от курсовой разницы отражаются в составе прибыли или убытка по финансовым обязательствам, которые не являются частью определенных отношений хеджирования.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Прекращение признания финансовых обязательств

Группа прекращает признание финансовых обязательств только в случае их погашения, аннулирования или истечения срока требования по ним. Разница между балансовой стоимостью финансового обязательства, признание которого прекращается, и уплаченным или причитающимся к уплате возмещением признается в составе прибыли или убытка.

Происходящий между Группой и кредитором обмен долговыми инструментами с существенно отличными условиями учитывается как погашение первоначального финансового обязательства, и признание нового финансового обязательства. Группа учитывает существенное изменение условий существующего финансового обязательства или его части как погашение первоначального финансового обязательства и признание нового финансового обязательства. Группа исходит из допущения, что условия обязательств существенно отличаются, если дисконтированная приведенная стоимость денежных потоков в соответствии с новыми условиями, включая выплаты комиссионного вознаграждения за вычетом полученного комиссионного вознаграждения, дисконтированных по первоначальной эффективной процентной ставке, отличается по меньшей мере на 10% от дисконтированной приведенной стоимости оставшихся денежных потоков по первоначальному финансовому обязательству.

Если изменение не является существенным, разница между: (1) балансовой стоимостью обязательства до модификации; и (2) приведенной стоимостью денежных потоков после изменения должна быть признана в составе прибыли или убытка как прибыль или убыток от изменения в составе прочих прибылей и убытков.

Признание выручки

Выручка от продажи товаров и услуг признается Группой на момент выполнения обязанности к исполнению путем передачи обещанного товара или услуги покупателю, а именно тогда, когда (или по мере того, как) покупатель получает контроль над таким товаром или услугой. Величина дохода определяется по сумме возмещения, право на которое Группа ожидает получить в обмен на передачу обещанных товаров или услуг покупателю. Выручка признается за вычетом НДС.

Услуги, как правило, оказываются на основе договоров с клиентами, которые не включают значительные обязательства после окончания услуг.

Текущие договора на реализацию услуг соответствуют критериям и учитываются в соответствии с МСФО (IFRS) 15.

Оказание услуг

Выручка по договорам оказания услуг признается в течение времени исходя из степени завершенности. Степень завершенности оказания услуг определяется следующим образом:

- выручка по договорам с почасовыми ставками и возмещением прямых затрат признается по установленным в договоре ставкам по мере выполнения работ и несения прямых расходов;
- плата за обслуживание, включаемая в цену товара, признается исходя из доли общих расходов на обслуживание проданного товара;
- плата за установку признается исходя из степени завершенности работ по установке, определяемой как истекшая на отчетную дату доля общего срока, необходимого для завершения установки.

Продажа товаров

По договорам купли-продажи товаров Группа выполняет обязательство к исполнению и признает выручку в момент перехода контроля над товарами к покупателю. Каждое отдельное обязательство - это отдельный продукт или серия товаров. Распределение цены сделки производится на основе отдельных цен продажи. Отдельная цена продажи определяется и четко указана в договоре или спецификации к договору.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Аренда

(а) Группа как арендатор

Группа оценивает, является ли договор в целом или его отдельные компоненты договором аренды в момент его заключения. Группа признает актив в форме права пользования и соответствующее обязательство по аренде в отношении всех договоров аренды, в которых она является арендатором, за исключением договоров краткосрочной аренды (определяемой как аренда со сроком аренды 12 месяцев или менее) и договоров аренды активов с низкой стоимостью (таких как планшеты, персональные компьютеры, офисная мебель и телефоны). В отношении этих договоров аренды Группа признает арендные платежи в качестве операционных расходов на линейной основе в течение срока аренды, за исключением случаев, когда другой метод распределения расходов более точно соответствует распределению экономических выгод от арендованных активов во времени.

Обязательство по аренде первоначально оценивается по приведенной стоимости арендных платежей, дисконтированных с использованием ставки, заложенной в договоре аренды, которые не были уплачены на дату вступления договора аренды в силу. Если эту ставку невозможно определить, Группа использует ставку привлечения дополнительных заемных средств.

Арендные платежи, включенные в оценку обязательства по аренде, включают:

- Фиксированные арендные платежи (включая по существу фиксированные платежи), за вычетом любых стимулирующих платежей по аренде к получению;
- переменные арендные платежи, которые зависят от индекса или ставки, первоначально оцениваемые с использованием индекса или ставки на дату начала аренды;
- суммы, которые, как ожидается, будут уплачены арендатором по гарантиям ликвидационной стоимости;
- цену исполнения опциона на покупку, если имеется достаточная уверенность в том, что арендатор исполнит этот опцион
- выплаты штрафов за прекращение аренды, если срок аренды отражает потенциальное исполнение опциона на прекращение аренды.

Обязательство по аренде представлено отдельной строкой в консолидированном отчете о финансовом положении.

После даты начала аренды обязательство по аренде оценивается путем увеличения балансовой стоимости на сумму процентов по обязательству по аренде (с использованием метода эффективной процентной ставки) и уменьшения балансовой стоимости на сумму осуществленных арендных платежей.

Группа переоценивает обязательство по аренде (и осуществляет соответствующую корректировку соответствующего актива в форме права пользования) всякий раз, когда:

- срок аренды изменился или произошло значительное событие или изменение в обстоятельствах, которые привели к изменению в оценке исполнения опциона на покупку, и в этом случае обязательство по аренде переоценивается путем дисконтирования пересмотренных арендных платежей с использованием пересмотренной ставки дисконтирования.
- арендные платежи изменяются в связи с изменениями индекса или ставки или изменением ожидаемого платежа по гарантированной ликвидационной стоимости, и в данных случаях обязательство по аренде переоценивается путем дисконтирования пересмотренных арендных платежей с использованием неизменной ставки дисконтирования (если только изменение арендных платежей не является следствием изменения плавающей процентной ставки, в этом случае используется пересмотренная ставка дисконтирования).
- договор аренды модифицирован и изменение договора аренды не учитывается как отдельный договор аренды, и в этом случае обязательство по аренде переоценивается на основе срока аренды модифицированного договора аренды путем дисконтирования пересмотренных арендных платежей с использованием пересмотренной ставки дисконтирования на дату вступления модификации в силу.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Группа не вносила никаких корректировок в течение 2019 г.

Активы в форме права пользования включают первоначальную оценку соответствующего обязательства по аренде, арендных платежей, произведенных в день или до дня вступления договора аренды в силу, за вычетом полученных стимулирующих платежей по аренде и первоначальных прямых затрат. Впоследствии они оцениваются по первоначальной стоимости за вычетом накопленной амортизации и убытков от обесценения.

В случае, если у Группы возникает обязательство по демонтажу или ликвидации арендованного актива, восстановлению занимаемого участка, на котором он находится, или восстановлению базового актива до состояния, требуемого согласно условиям аренды, резерв признается и оценивается в соответствии с МСФО (IAS) 37. Затраты, связанные с активами в форме права пользования, включены в соответствующий актив в форме права пользования, если только эти затраты не связаны с созданием при производственных запасов.

Активы в форме права пользования амортизируются в течение более короткого из двух периодов: срока аренды или срока полезного использования базового актива. Если договор аренды передает право собственности на базовый актив или стоимость актива в форме права пользования отражает намерение Группы по приобретению, соответствующий актив в форме права пользования амортизируется в течение срока полезного использования базового актива. Амортизация начинается с даты начала аренды.

Активы в форме права пользования представлены отдельной строкой в консолидированном отчете о финансовом положении

Группа применяет МСФО (IAS) 36, чтобы определить, обесценен ли актив в форме права пользования, и учитывает выявленные убытки от обесценения, как описано в политике в отношении основных средств. В качестве упрощения практического характера МСФО (IFRS) 16 разрешает арендатору не отделять компоненты, которые не являются арендой, и вместо этого учитывать каждый компонент аренды и соответствующие компоненты, не являющиеся арендой, в качестве одного компонента аренды. Группа не использовала данное упрощение практического характера. Применительно к договору, который содержит компонент аренды и один или более дополнительных компонентов, которые являются или не являются арендой, Группа распределяет возмещение, предусмотренное договором, на каждый компонент аренды на основе относительной цены обособленной сделки по компоненту аренды и совокупной цены обособленной сделки по компонентам, не являющимся арендой.

(б) Группа как арендодатель

Группа заключает договоры аренды в качестве арендодателя в отношении некоторых объектов недвижимости, включая терминал, аэродром и рекламные площади.

Аренда, в рамках которой Группа является арендодателем, классифицируется как финансовая или операционная аренда. В случаях, когда, согласно условиям аренды, арендатору переходят практически все риски и выгоды, связанные с правом собственности, договор аренды классифицируется как договор финансовой аренды. Все прочие виды аренды классифицируются как операционная аренда.

Когда Группа является промежуточным арендодателем, она учитывает главный договор аренды и договор субаренды как два отдельных договора. Договор субаренды классифицируется как договор финансовой или операционной аренды на основании классификации актива в форме права пользования, возникающего из главного договора аренды.

Доход от операционной аренды признается на линейной основе в течение срока аренды. Первоначальные прямые затраты, связанные с согласованием условий договора операционной аренды и его оформлением, включаются в балансовую стоимость переданного в аренду актива и относятся на расходы на линейной основе в течение срока аренды.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Суммы к получению от арендаторов по договорам финансовой аренды отражаются в составе дебиторской задолженности в размере чистых инвестиций Группы в аренду. Доход по финансовой аренде распределяется по отчетным периодам так, чтобы обеспечить постоянный уровень доходности по чистым инвестициям Группы в аренду.

Когда договор включает компоненты, относящиеся и не относящиеся к аренде, Группа применяет МСФО (IFRS) 15 для распределения вознаграждения по договору для каждого компонента.

Операции в иностранной валюте

При подготовке финансовой отчетности отдельных предприятий Группы сделки в валюте, отличающейся от функциональной (в иностранной валюте), отражаются по курсу на дату совершения сделки. Основные операции в иностранной валюте выражены в долларах США («USD»). Прочие незначительные операции и остатки в иностранной валюте выражены в евро («евро») и российских рублях («рубли»). Денежные активы и обязательства, выраженные в иностранной валюте, подлежат пересчету в валюту отчетности по курсу, действовавшему на отчетную дату. Неденежные статьи, учитываемые по справедливой стоимости, выраженной в иностранной валюте, подлежат пересчету по обменным курсам, действовавшим на дату определения справедливой стоимости. Неденежные статьи, учитываемые по исторической стоимости в иностранной валюте, не пересчитываются.

Курсовые разницы по монетарным статьям от изменения курсов валют отражаются в прибылях и убытках в периоде их возникновения, за следующим исключением:

- курсовые разницы по займам в иностранной валюте, относящиеся к объектам незавершенного строительства, предназначенным для использования в производственных целях, включаются в стоимость таких объектов, корректируя процентные расходы по займам в иностранной валюте.

Затраты по займам

Затраты по займам, непосредственно связанные с приобретением, строительством или созданием активов, для подготовки которых к запланированному использованию или продаже необходимо значительное время (квалифицируемые активы), включаются в стоимость таких активов до тех пор, пока они не будут готовы к запланированному использованию или продаже.

Доход, полученный в результате временного инвестирования полученных заемных средств до момента их расходования на приобретение квалифицируемых активов, вычитается из расходов на привлечение заемных средств.

Все прочие затраты по займам отражаются в прибылях или убытках по мере их возникновения.

Государственные субсидии

Государственные субсидии признаются в момент, когда появляется достаточная уверенность в том, что будут выполнены все условия, необходимые для получения субсидии, и что субсидия будет получена.

Государственные субсидии признаются в прибылях и убытках на систематической основе в периодах, в которых Группа признает в качестве расходов соответствующие затраты, для компенсации которых они предназначены. В частности, государственные субсидии, основным условием которых является принятие Группой обязательств по покупке, строительству или иному приобретению долгосрочных активов, отражаются в отчете о финансовом положении как доходы будущих периодов с последующим отнесением на прибыли и убытки на систематической и рациональной основе на протяжении срока полезной службы соответствующих активов.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

(в тыс. тенге)

Государственные субсидии, компенсирующие уже понесенные затраты, расходы или предоставленные в виде финансовой помощи, не обусловленной будущими затратами, относятся на прибыль периода, в котором возникает право их получения.

Пенсионные обязательства

В соответствии с требованиями законодательства Республики Казахстан Группа осуществляет платежи в размере 10% от вознаграждения работников, но не более 212,500 тенге в месяц в 2019 г. (212,130 тенге в месяц в 2018 г.), в качестве отчислений в их накопительный пенсионный фонд. Обязательные пенсионные взносы удерживаются из вознаграждения работников и учитываются как пенсионный план с установленными взносами. Группа не имеет каких-либо других обязательств по пенсионным платежам.

Краткосрочные и прочие долгосрочные вознаграждения работникам

Группа признает обязательства по вознаграждению, причитающемуся сотрудникам, в части заработной платы, отпуска, оплаты больничного в том периоде, когда оказана соответствующая услуга, в сумме вознаграждения, которое Группа планирует выплатить, без учета эффекта дисконтирования.

Обязательства, признанные в отношении краткосрочных вознаграждений сотрудникам, оцениваются в сумме вознаграждения, которое Группа планирует выплатить за оказанные услуги, без учета эффекта дисконтирования.

Обязательства, признанные в части прочего долгосрочного вознаграждения сотрудникам, признаются по приведенной стоимости ожидаемых будущих платежей за услуги, оказанные сотрудниками по состоянию на отчетную дату.

Подходный налог

Расходы по подоходному налогу включают текущий и отложенный налог.

Текущий налог на прибыль

Сумма текущего налога определяется исходя из величины налогооблагаемой прибыли за год. Налогооблагаемая прибыль отличается от прибыли, отраженной в отчете о прибылях и убытках, поскольку не включает статьи доходов или расходов, подлежащих налогообложению или вычету для целей налогообложения в отчетные периоды, а также исключает статьи, не подлежащие налогообложению или вычету для целей налогообложения. Обязательства по текущему налогу на прибыль рассчитываются с использованием ставок налогообложения, введенных законодательством в действие до окончания отчетного периода.

Отложенный налог на прибыль

Отложенный налог признается по временным разницам между балансовой стоимостью активов и обязательств, отраженных в консолидированном отчете о прибылях и убытках, и соответствующими данными налогового учета, используемыми при расчете налогооблагаемой прибыли. Отложенные налоговые обязательства, как правило, отражаются с учетом всех вычитаемых временных разниц при условии высокой вероятности достаточности будущей налогооблагаемой прибыли для использования этих временных разниц. Отложенные налоговые активы и обязательства не отражаются в отчетности, если временные разницы возникают вследствие первоначального признания других активов и обязательств в рамках сделок (кроме сделок по объединению предприятий), не влияющих ни на налогооблагаемую, ни на бухгалтерскую прибыль. Помимо этого, отложенные налоговые обязательства не отражаются в отчетности, если временные разницы возникают вследствие признания гудвила.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 Г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Отложенные налоговые обязательства отражаются с учетом налогооблагаемых временных разниц, относящихся к дочерним предприятиям, зависимым предприятиям, а также совместной деятельности, за исключением случаев, когда Группа может контролировать сроки восстановления временной разницы и данная разница с высокой вероятностью не будет возвращена в обозримом будущем. Отложенные налоговые активы по дочерним предприятиям, зависимым предприятиям и совместной деятельности признаются при высокой вероятности получения в будущем налогооблагаемой прибыли, достаточной для использования вычитаемых временных разниц, и ожидания их использования в обозримом будущем.

Балансовая стоимость отложенных налоговых активов пересматривается на каждую отчетную дату и уменьшается, если вероятность достаточности будущей налогооблагаемой прибыли для полного или частичного использования этих активов более не является высокой.

Отложенный налоговый актив или обязательство рассчитываются по налоговым ставкам (а также положениям налогового законодательства), утвержденным или практически утвержденным законодательно на отчетную дату, которые, как предполагается, будут действовать в период реализации отложенного налогового актива или обязательства. Оценка отложенного налогового актива или обязательства отражает налоговые последствия намерений Группы по возмещению или погашению балансовой стоимости активов и обязательств на отчетную дату.

Текущий и отложенный налог на прибыль за год

Текущие и отложенные налоги признаются в прибылях и убытках, если только они не относятся к сделкам, отражаемым в прочем совокупном доходе или собственном капитале. В этом случае текущие и отложенные налоги также признаются в прочем совокупном доходе или в собственном капитале.

4. СУЩЕСТВЕННЫЕ ДОПУЩЕНИЯ И ИСТОЧНИКИ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ В ОЦЕНКАХ

Применяя положения учетной политики Группы, руководство должно делать предположения, оценки и допущения для определения балансовой стоимости активов и обязательств, не очевидной из других источников. Оценочные значения и лежащие в их основе допущения формируются исходя из прошлого опыта и прочих факторов, уместных в конкретных обстоятельствах. Фактические результаты могут отличаться от таких оценок.

Оценки и связанные с ними допущения регулярно пересматриваются. Изменения в оценках отражаются в текущем периоде, если изменение влияет только на этот период, либо в текущем и будущих периодах, если изменение влияет и на текущий и на будущие периоды.

Ниже приводятся ключевые предположения, касающиеся будущего, и прочие ключевые источники неопределенности в оценках на отчетную дату, которые несут значительный риск существенной корректировки балансовой стоимости активов и обязательств в следующем финансовом году.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Обесценение нефинансовых активов

Обесценение имеет место, если балансовая стоимость актива или подразделения, генерирующего денежные потоки, превышает его возмещаемую стоимость, которая является наибольшей из следующих величин: справедливая стоимость за вычетом затрат на продажу и ценность от использования. Расчет справедливой стоимости за вычетом затрат на продажу основан на имеющейся информации по имеющим обязательную силу коммерческим сделкам продажи аналогичных активов или на наблюдаемых рыночных ценах за вычетом дополнительных затрат, понесенных в связи с выбытием актива. Расчет ценности от использования основан на модели дисконтированных денежных потоков. Денежные потоки извлекаются из бюджета на следующие пять лет и не включают в себя деятельность по реструктуризации, по проведению которой у Группы еще не имеется обязательств, или существенные инвестиции в будущем, которые улучшат результаты активов проверяемого на предмет обесценения подразделения, генерирующего денежные потоки. Возмещаемая стоимость наиболее чувствительна к ставке дисконтирования, используемой в модели дисконтированных денежных потоков, а также к ожидаемым притокам денежных средств и темпам роста, использованным в целях экстраполяции.

Определение обесценения таких основных средств вовлекает использование оценок, которые включают причину, время и сумму обесценения. Обесценение основано на большом количестве факторов, таких как изменения в процессе реструктурирования, ожидания роста соответствующей индустрии, изменения в будущей способности финансирования, технологическое устаревание, прекращение предоставления услуг, текущая восстановительная стоимость и другие изменения, которые определяют факторы обесценения. Возмещаемая сумма и справедливая стоимость типично определяются с использованием метода дисконтированного денежного потока, который включает разумные предположения участника рынка. Идентификация индикаторов обесценения, оценка будущих потоков денежных средств и определение справедливой стоимости для активов (или группы активов) требуют, чтобы руководство сделало существенные суждения относительно идентификации и подтверждения индикаторов обесценения, ожидаемых потоков денежных средств, применимых учетных ставок, сроков полезного использования и остаточной стоимости.

Переоценка основных средств

Основные средства были переоценены по справедливой стоимости по состоянию на 31 декабря 2019 г. Переоценка была проведена на основе оценки, проведенной независимой профессиональной компанией по оценке основных средств, осуществляющей деятельность на основе соответствующей лицензии. Оценка была произведена в соответствии с Международными стандартами оценки. Используемая методология основывалась на затратном, сравнительном (метод сравнения продаж) и доходном подходе. Для специализированных активов использовался метод амортизированных затрат замещения.

При применении затратного подхода использовались определенные ключевые элементы, такие как:

- полная стоимость воспроизводства или замещения;
- износ (физический износ, функциональный износ);
- стоимость воспроизводства или замещения (сумма затрат создания объекта сравнимой полезности с использованием плана и материалов, используемых на рынке в настоящее время).

Сравнительный подход использовался косвенно, в рамках затратного подхода, при определении справедливой стоимости тех объектов основных средств, для которых на дату оценки существовал развитый рынок, и существовала возможность получения информации о предложениях продажи объектов – аналогов (объекты коммерческой недвижимости, транспортные средства, прочие основные средства). Сравнительный подход подразумевает сравнение оцениваемого объекта с продажами аналогичных объектов, которые имели место на рынке. В большинстве случаев стоимость определялась на основе цен предложений.

Процедуры доходного подхода использовались для определения экономического износа (устаревания).

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Наиболее важными допущениями, использованными при оценке доходным подходом, были:

- объемы грузо- и пассажирооборота;
- объемы оказанных услуг авиационной деятельности (;
- тарифы на основные услуги авиационной деятельности;
- долгосрочный темп роста (уровня инфляции) – 3.08%;
- ставка дисконтирования – 13%.

По результатам доходного подхода, экономического износа не было выявлено.

Переоценка производится с достаточной регулярностью, чтобы убедиться, что балансовая стоимость основных средств существенно не отличается от справедливой стоимости на конец отчетного периода.

По состоянию на 31 декабря 2019 года Группа провела оценку основных средств с привлечением независимой оценочной компании. В результате проведенной оценки, Группа признала в прочем совокупном доходе прибыль от переоценки основных средств 4,281,926 тыс. тенге. и налоговый эффект от переоценки основных средств в размере 856,385 тыс. тенге.

Резерв под ожидаемые кредитные убытки

Группа признает резерв под ожидаемые кредитные убытки по торговой дебиторской задолженности и денежным средствам и их эквивалентам. Сумма ожидаемых кредитных убытков должна обновляться на каждую отчетную дату с целью отражения изменений в кредитном риске с момента первоначального признания соответствующего финансового инструмента.

Как поясняется в примечании 3, резерв под ожидаемые кредитные убытки оценивается, равный ожидаемым кредитным убыткам на 12 месяцев для активов этапа 1, или ожидаемым кредитным убыткам за весь срок для активов этапа 2 или этапа 3. Актив переходит на этап 2 при значительном повышении его кредитного риска с момента первоначального признания. В МСФО (IFRS) 9 не содержится определения значительного повышения кредитного риска. При оценке значительности повышения кредитного риска актива, Группа учитывает всю доступную без чрезмерных усилий обоснованную и подтверждаемую прогнозную информацию.

При определении ожидаемых кредитных убытков в отношении данных активов, руководство Группы приняло во внимание прошлый опыт возникновения дефолта, финансовое положение контрагентов, а также перспективы отраслей. Такие данные были получены из анализа различных внешних источников фактической и прогнозной экономической информации и использованы в ходе оценки вероятности дефолта каждого финансового актива в период оценки соответствующих убытков, а также убытка в случае дефолта.

В течение отчетного периода при оценке резерва под убытки по таким финансовым активам изменений в методах оценки или значительных допущениях не происходило.

Резервы по авансам выданным

Группа создает резервы под обесценение авансов выданных. Для определения обесценения выданных авансов применяется значительное суждение; при этом учитываются сроки просрочки, историческое и ожидаемое поведение клиентов и поставщиков. Изменение экономических и финансовых условий может привести к изменениям резервов по авансам выданным в консолидированной финансовой отчетности.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

5. ОСНОВНЫЕ СРЕДСТВА

Движение основных средств за годы, закончившиеся 31 декабря 2019 и 2018 гг., представлено следующим образом:

	Земля	Здания и сооружения	Оборудование	Прочее	Незавершенное строительство	Итого
Переоцененная стоимость						
На 1 января 2018 г.	3,119,297	38,775,998	13,339,312	5,524,061	8,793,447	69,552,115
Поступления	-	607,618	4,034,832	54,887	688,078	5,385,415
Внутренние перемещения	-	374,363	177,886	16,669	(568,918)	-
Выбытия	-	(100,848)	(85,593)	(20,851)	-	(207,292)
На 31 декабря 2018 г.	3,119,297	39,657,131	17,466,437	5,574,766	8,912,607	74,730,238
Поступления	23,701	1,925,489	2,762,420	40,919	92,304	4,844,833
Внутренние перемещения	-	218,214	518	-	(218,732)	-
Выбытия	-	(104,806)	(126,831)	(3,159)	-	(234,796)
Переоценка	(762,976)	(519,742)	5,400,018	164,626	-	4,281,926
Элиминация накопленного износа при переоценке	-	(10,577,421)	(8,895,278)	(238,583)	-	(19,711,282)
На 31 декабря 2019 г.	2,380,022	30,598,865	16,607,284	5,538,569	8,786,179	63,910,919
Накопленный износ и обесценение						
На 1 января 2018 г.	-	5,748,590	4,184,863	119,804	-	10,053,257
Начисленный износ	-	2,718,144	2,560,279	61,510	-	5,339,933
Элиминация при выбытии	-	(26,951)	(34,469)	(8,920)	-	(70,340)
На 31 декабря 2018 г.	-	8,439,783	6,710,673	172,394	-	15,322,850
Начисленный износ	-	2,138,429	2,290,481	67,958	-	4,496,868
Элиминация при выбытии	-	(791)	(105,876)	(1,769)	-	(108,436)
Элиминация накопленного износа при переоценке	-	(10,577,421)	(8,895,278)	(238,583)	-	(19,711,282)
На 31 декабря 2019 г.	-	-	-	-	-	-
Остаточная стоимость						
На 31 декабря 2018 г.	3,119,297	31,217,348	10,755,764	5,402,372	8,912,607	59,407,388
На 31 декабря 2019 г.	2,380,022	30,598,865	16,607,284	5,538,569	8,786,179	63,910,919

По состоянию на 31 декабря 2019 г. незавершенное строительство представлено, главным образом, строительством нового пассажирского терминала и перрона для нового пассажирского терминала, балансовая стоимость которых составляет 8,675,111 тыс. тенге. Оборудование включает в себя оборудование для нового пассажирского терминала на сумму 1,499,829 тыс. тенге (31 декабря 2018 г.: 1,647,077 тыс. тенге). Группа приостановила строительство данного объекта, поскольку рассматривает целесообразность его продолжения.

Оценка по справедливой стоимости

Земля, здания и сооружения, оборудование и прочие основные средства Группы были переоценены по справедливой стоимости по состоянию на 31 декабря 2019 г. независимым оценщиком, не связанным с Группой, с использованием затратного, сравнительного и доходного подходов (Примечание 4).

Вследствие отсутствия точных рыночных аналогов, оценка земельных участков, зданий и сооружений, оборудования и прочих основных средств относится к Уровню 3 иерархии справедливой стоимости. При оценке справедливой стоимости объектов их текущее использование считалось наилучшим и наиболее эффективным.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

В результате переоценки по состоянию на 31 декабря 2019 г. Группа признала увеличение балансовой стоимости основных средств по всем классам основных средств на сумму 5,564,644 тыс. тенге, что было отражено как увеличение резерва переоценки основных средств, и уменьшение стоимости основных средств на сумму 1,282,718 тыс. тенге, что было признано как восстановление ранее начисленного дохода от переоценки. Доход от переоценки основных средств, признанный в составе прочего совокупного дохода, составляет 4,281,926 тыс. тенге.

Чистая балансовая стоимость основных средств, если бы основные средства были отражены по первоначальной стоимости, составила бы:

	Итого
На 31 декабря 2019 г.	45,694,454
На 31 декабря 2018 г.	43,259,749

6. АКТИВЫ В ФОРМЕ ПРАВА ПОЛЬЗОВАНИЯ

На 31 декабря 2019 и 2018 гг. право на пользование активом включали:

	Земля	Итого
Стоимость		
На 1 января 2019 г.	-	-
Эффект от применения МСФО (IFRS) 16	113,515	113,515
Переоцененная стоимость согласно МСФО (IFRS) 16	113,515	113,515
Поступления	-	-
На 31 декабря 2019 г.	113,515	113,515
Накопленный износ		
На 1 января 2019 г.	-	-
Эффект от применения МСФО (IFRS) 16	-	-
Начислено за год	(2,786)	(2,786)
На 31 декабря 2019 г.	(2,786)	(2,786)
Балансовая стоимость		
На 31 декабря 2019 г.	110,729	110,729

Группа арендует земельные участки. Обязательства по аренде представлены в Приложении 18. Максимальные и минимальные сроки аренды составляют от 2 до 49 лет.

7. ДОЛГОСРОЧНЫЕ АВАНСЫ ВЫДАННЫЕ

	31 декабря 2019 г.	31 декабря 2018 г.
Авансы выданные за поставку топлива	3,832,486	-
Авансы выданные за земельные участки под новым замороженным пассажирским терминалом	1,722,603	1,722,603
Авансы выданные за основные средства	442,393	1,263,185
	5,997,482	2,985,788

По состоянию на 31 декабря 2019 г. долгосрочные авансы выданные включали авансы выданные за земельные участки для нового замороженного пассажирского терминала в размере 1,722,603 тыс. тенге (31 декабря 2018 г.: авансы выданные за земельные участки для нового замороженного пассажирского терминала в размере 1,722,603 тыс. тенге).

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

В октябре 2017 г. Группа выдала авансы за поставку авиационного топлива двум поставщикам на общую сумму 3,832,486 тыс. тенге, по возврату которых руководство Группы проводит переговоры. Руководство Группы не ожидает возврата этих авансов выданных раньше 2021 г. По состоянию на 31 декабря 2018 г. эти авансы выданные были классифицированы как краткосрочные авансы выданные.

8. КРАТКОСРОЧНЫЕ АВАНСЫ ВЫДАННЫЕ

	31 декабря 2019 г.	31 декабря 2018 г.
Авансы, выданные за поставку товарно-материальных запасов и оказание услуг	283,085	4,187,602
Минус: резерв под обесценение	-	(57,225)
	283,085	4,130,377

В следующей таблице показано движение резерва под обесценение за весь срок, которые были признаны для краткосрочных авансов выданных:

	2019 г.	2018 г.
На 1 января	57,225	57,225
Списание	(57,225)	-
На 31 декабря	-	57,225

9. ТОВАРНО-МАТЕРИАЛЬНЫЕ ЗАПАСЫ

На 31 декабря 2019 и 2018 гг. товарно-материальные запасы включали:

	31 декабря 2019 г.	31 декабря 2018 г.
Авиационное топливо и смазочные материалы	4,439,362	1,963,153
Материалы	1,124,217	934,697
Запасные части	930,652	1,116,124
Топливо	246,231	48,454
Прочее	430,262	363,792
	7,170,724	4,426,220

10. ТОРГОВАЯ И ПРОЧАЯ ДЕБИТОРСКАЯ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ

По состоянию на 31 декабря 2019 и 2018 гг. торговая и прочая дебиторская задолженность включала:

	31 декабря 2019 г.	31 декабря 2018 г.
Торговая дебиторская задолженность	1,343,862	1,233,305
Прочая дебиторская задолженность	676,778	487,983
Минус: резерв по ожидаемым кредитным убыткам	(136,773)	(224,466)
	1,883,867	1,496,822

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

В следующей таблице показано движение ожидаемых кредитных убытков за весь срок, которые были признаны для торговой дебиторской задолженности:

	2019 г.	2018 г.
На 1 января	224,466	281,291
Начисление за год	34,213	-
Восстановление резерва	(121,906)	(56,825)
На 31 декабря	136,773	224,466

По состоянию на 31 декабря торговая дебиторская задолженность Группы была выражена в следующих валютах:

	31 декабря 2019 г.	31 декабря 2018 г.
Доллары США	1,496,593	1,121,060
Тенге	482,044	600,228
Евро	42,003	-
	2,020,640	1,721,288

11. ЗАЙМЫ ВЫДАННЫЕ

	2019 г.	2018 г.
На 1 января	1,186,270	-
Выдано	-	1,376,635
Получено	(150,000)	(256,642)
Проценты начисленные	29,390	24,894
Индексация начисленная	25,578	41,383
Корректировка справедливой стоимости	105,009	-
На 31 декабря	1,196,247	1,186,270

В мае 2018 г. Компания выдала финансовую помощь физическому лицу в размере 1,376,635 тыс. тенге сроком до 31 декабря 2018 г. с процентной ставкой 3% годовых и с условием индексации в зависимости от курса долл. США к тенге на дату выплаты. 28 декабря 2018 г., срок займа был продлен до 31 марта 2019 г., затем до 30 апреля 2019 г., до 30 июня 2019 г. и далее до 31 июля 2019 г. Заем обеспечен долями в компаниях заемщика.

По состоянию на 31 декабря 2019 г. неоплаченная сумма займа, включая начисленные проценты и эффект индексации, составила 1,196,247 тыс. тенге (31 декабря 2018 г.: 1,186,270 тыс. тенге). 20 апреля 2020 г. сумма займа была полностью погашена.

Займ выданный учитывается по справедливой стоимости.

12. ПРОЧИЕ КРАТКОСРОЧНЫЕ АКТИВЫ

	31 декабря 2019 г.	31 декабря 2018 г.
Предоплата по налогу на добавленную стоимость	3,911,941	2,232,696
Прочее	116,921	78,403
	4,028,862	2,311,099

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

13. ДЕНЕЖНЫЕ СРЕДСТВА

На 31 декабря 2019 и 2018 гг. денежные средства включали:

	31 декабря 2019 г.	31 декабря 2018 г.
Денежные средства на текущих банковских счетах	6,832,667	3,122,749
Денежные средства на депозитных банковских счетах	715,424	1,758,814
Денежные средства в кассе	16,603	13,242
Минус: Резерв по ожидаемым кредитным убыткам	(1,161)	(71,636)
	7,563,533	4,823,169

В следующей таблице показано движение ожидаемых кредитных убытков за весь срок, которые были признаны для денежных средств и их эквивалентов:

	2019 г.	2018 г.
На 1 января	71,636	518,022
Восстановление резерва	(70,475)	(446,386)
На 31 декабря	1,161	71,636

По состоянию на 31 декабря 2019 и 2018 гг. денежные средства были выражены в следующих валютах:

	31 декабря 2019 г.	31 декабря 2018 г.
Доллары США	6,467,484	2,500,389
Тенге	1,097,148	2,394,408
Рубль	62	-
Евро	-	8
	7,564,694	4,894,805

14. КАПИТАЛ

Объявленный уставный капитал (количество акций, штук)

	31 декабря 2019 г.	31 декабря 2018 г.
Простые акции	100,000	100,000
Привилегированные акции без права голоса	10,000	10,000
	110,000	110,000

Выпущенные и полностью оплаченные акции (количество акций, штук)

	31 декабря 2019 г.	31 декабря 2018 г.
Простые акции	78,414	78,414

По состоянию на 31 декабря 2019 и 2018 гг. размещенный и оплаченный уставный капитал Группы состоял из простых акций в количестве 78,414 штук, каждая номинальной стоимостью 1,000 тенге.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»**ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ
ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)**
(в тыс. тенге)**Прибыль на акцию**

Базовый доход на акцию рассчитывается делением чистой прибыли за год, подлежащей распределению между держателями простых акций материнской компании (скорректированных с учетом чистой суммы дивидендов, выплачиваемых по привилегированным акциям), на средневзвешенное число простых и привилегированных акций, находящихся в обращении в течение года.

Вследствие отсутствия у Группы простых акций с потенциалом разводнения, размер разводненной прибыли на акцию равен размеру базовой прибыли на акцию.

Следующая таблица представляет данные по доходам и акциям, используемые при расчете базовой и разводненной прибыли на акцию:

	2019 г.	2018 г.
Чистая прибыль, приходящаяся на держателей простых акций материнской компании	9,618,533	5,390,634
Средневзвешенное количество простых акций для расчета базовой прибыли на акцию	78,414	78,414
Базовая и разводненная прибыль на акцию, тенге	122,663	68,746

8 ноября 2010 г. Казахстанская Фондовая Биржа утвердила требования, согласно которым Группа должна раскрывать показатель, равный соотношению общей стоимости капитала за вычетом общей стоимости нематериальных активов и привилегированных не голосующих акций (в капитале), деленной на количество выпущенных простых акций на конец года. На 31 декабря 2019 г. данный показатель составил 972.16 тыс. тенге (2018 г.: 840.13 тыс. тенге).

Дивиденды

В течение 2019 г., дивиденды по финансовым результатам за 2018 г. были объявлены в размере 2,695,318 тыс. тенге и выплачены в размере 2,703,759 тыс. тенге. В течение 2018 г., дивиденды по финансовым результатам за 2016 г. были объявлены и выплачены в размере 2,261,565 тыс. тенге.

Резерв переоценки основных средств

Резерв переоценки основных средств сформирован на основании переоценки основных средств, произведенной независимым оценщиком в отношении определенных групп активов по состоянию на 31 декабря 2019 г.

Ниже представлено изменение в резерве по переоценке:

	2019 г.	2018 г.
На 1 января	15,647,597	17,399,409
Прирост от переоценки основных средств за вычетом отложенного налога	4,451,715	-
Уменьшение стоимости основных средств за вычетом отложенного налога	(1,026,174)	-
Чистое изменение от переоценки основных средств	3,425,541	(1,751,812)
Амортизация за вычетом отложенного налога	(849,898)	(1,751,812)
На 31 декабря	18,223,240	15,647,597

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

15. ЗАЕМНЫЕ СРЕДСТВА

	2019 г.	2018 г.
На 1 января	5,611,198	4,357,241
Текущая часть долгосрочных займов	2,208,293	887,586
Долгосрочная часть	3,402,905	3,469,655
Выплачено	(2,205,306)	(916,059)
Получено	81,578	1,600,000
Проценты начисленные	158,953	176,225
Возврат от ДАМУ	25,061	
Проценты выплаченные	(184,014)	(176,225)
Эффект от курсовых разниц	(25,718)	570,016
На 31 декабря	3,461,752	5,611,198
Текущая часть долгосрочных займов	1,260,254	2,208,293
Долгосрочная часть	2,201,498	3,402,905

31 июля 2017 г. Компания и АО «АТФ Банк» заключили Соглашение об открытии кредитной линии с целью финансирования расходов на выполнение работ по капитальному ремонту взлетно-посадочной полосы 1, согласно заключенному контракту № 16/14-4025 от 15 декабря 2016 г. Сумма кредитной линии составляет 4,400,000 тыс. тенге (эквивалентно 13,111,187 долл. США), с освоением в долл. США и сроком погашения до 13 июля 2022 г. Номинальная ставка вознаграждения в долларах США составляла 4% годовых, эффективная ставка в долларах США 5.4% годовых. Начиная с 1 января 2018 г. ставка вознаграждения в долларах США составила 5.5% годовых.

26 октября 2018 г. Компания и АО «Народный сберегательный банк Казахстана» заключили Соглашение об открытии кредитной линии с целью финансирования модернизации освещения взлетно-посадочных полос и пополнения оборотного капитала. Сумма кредитной линии составляет 1,600,000 тыс. тенге, со сроком погашения 26 октября 2023 г. Ставка вознаграждения составляет 12.9% годовых.

30 ноября 2018 г. Компания, АО «Народный сберегательный банк Казахстана» и АО «Фонд развития предпринимательства «Даму» заключили договор о субсидировании ставки вознаграждения в размере 10% для займа в размере 600,000 тыс. тенге, полученного для модернизации освещения взлетно-посадочных полос.

27 декабря 2019 г. Компания получила новый транш для модернизации системы освещения в рамках кредитной линии от АО «Народный сберегательный банк Казахстана». Сумма займа составляет 81,578 тыс. тенге, со сроком погашения 26 декабря 2022 г. Ставка вознаграждения составляет 12.9% годовых, при этом АО «Фонд развития предпринимательства «Даму» субсидирует 10% процентной ставки.

Возврат суммы основного долга осуществляется ежемесячно, равными долями по истечению льготного периода, равного 6 (шести) месяцам с даты заключения Соглашения. Уплата вознаграждения за пользование кредитом осуществляется ежемесячно.

Согласно условиям кредитных линий, залогом выступают деньги, поступающие в будущем по определенным контрактам с клиентами.

В течении 2019 г. Группа соблюдала и не нарушала финансовые обязательства и ковенанты.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Движение обязательств, обусловленных финансовой деятельностью

В таблице ниже представлены изменения обязательств в результате финансовой деятельности, включая изменения, обусловленные денежными потоками, так и изменения, не связанные с денежными потоками. Обязательства, обусловленные финансовой деятельностью, это те обязательства, денежные потоки от которых в консолидированном отчете о движении денежных средств были или будущие денежные потоки будут классифицированы как денежные потоки от финансовой деятельности.

	1 января 2019 г.	Денежные потоки от финансовой деятельности (i)	Неденежные изменения Эффект от курсовых разниц	Прочие изменения (ii)	31 декабря 2019 г.
Банковские кредиты	5,611,198	(2,123,728)	(25,718)	-	3,461,752
Обязательства по аренде	113,515	(29,975)	-	19,637	103,177
Торговая и прочая кредиторская задолженность	586,385	2,677,674	(26,029)	-	3,238,030
	6,311,098	523,971	(51,747)	19,637	6,802,959
	1 января 2018 г.	Денежные потоки от финансовой деятельности (i)	Неденежные изменения Эффект от курсовых разниц	Прочие изменения (ii)	31 декабря 2018 г.
Банковские кредиты	4,357,241	683,941	570,016	-	5,611,198
Торговая и прочая кредиторская задолженность	4,495,004	(3,889,911)	(18,708)	-	586,385
	8,852,245	(3,205,970)	551,308	-	6,197,583

- (i) Денежные потоки от финансовых обязательств составляют чистую сумму поступлений и выплат по в консолидированном отчете о движении денежных средств.
(ii) Прочие изменения включают проценты начисленные и платежи по процентам.

16. ТОРГОВАЯ И ПРОЧАЯ КРЕДИТОРСКАЯ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ

На 31 декабря 2019 и 2018 гг. торговая и прочая кредиторская задолженность была представлена следующими статьями:

	31 декабря 2019 г.	31 декабря 2018 г.
Кредиторская задолженность за поставку материалов	2,784,108	338,924
Кредиторская задолженность за поставку основных средств	28,985	15,963
Прочая кредиторская задолженность	424,937	231,498
	3,238,030	586,385

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Торговая и прочая кредиторская задолженность была выражена в следующих валютах:

	31 декабря 2019 г.	31 декабря 2018 г.
Тенге	3,210,460	486,804
Евро	27,570	26,927
Доллары США	-	31,715
Рубли	-	40,939
	3,238,030	586,385

17. АВАНСЫ ПОЛУЧЕННЫЕ

По состоянию на 31 декабря 2019 г. авансы полученные в размере 1,286,091 тыс. тенге (31 декабря 2018 г.: 1,529,863 тыс. тенге) представляли собой авансы от авиакомпаний за услуги аэропорта.

18. ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО АРЕНДЕ

В результате применения МСФО (IFRS) 16 «Аренда», Группа признала обязательства по аренде используя ставку дисконтирования в размере 19.2% на 1 января 2019 г. По состоянию на 31 декабря 2019 г., обязательства по аренде состоят из земельных участков.

Движение обязательства по аренде за 2019 г. было следующим:

	2019 г.
На 1 января	-
Эффект от применения МСФО (IFRS) 16	113,515
Переоцененная стоимость согласно МСФО (IFRS) 16	113,515
Процентный расход	19,637
Ежегодные платежи по аренде	(29,975)
На 31 декабря	103,177

По состоянию на 31 декабря 2019 г. обязательства по аренде состоят из следующего:

	31 декабря 2019 г.
Долгосрочная часть обязательства по аренде	73,482
Краткосрочная часть обязательства по аренде	29,695
	103,177

19. ПРОЧИЕ КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

На 31 декабря 2019 и 2018 гг. прочие краткосрочные обязательства состоят из следующего:

	31 декабря 2019 г.	31 декабря 2018 г.
Задолженность перед сотрудниками	509,039	473,922
Резерв по неиспользованным отпускам	472,634	370,463
Налоги к уплате, кроме налога на прибыль	262,166	307,599
Задолженность перед пенсионным фондом	119,110	126,171
Прочее	29,961	300,811
	1,392,910	1,578,966

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

(в тыс. тенге)

20. ДОХОДЫ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ ТОВАРОВ И ОКАЗАНИЯ УСЛУГ

Доходы от реализации товаров и оказания услуг за годы, закончившиеся 31 декабря были представлены следующими статьями:

	2019 г.	2018 г.
Реализация топлива	42,426,048	36,975,467
Услуги аэропорта	24,521,548	20,424,597
Обеспечение бортовым питанием	5,372,415	5,072,105
Прочее	2,858,039	2,839,872
	75,178,050	65,312,041

21. СЕБЕСТОИМОСТЬ РЕАЛИЗОВАННЫХ ТОВАРОВ И ОКАЗАННЫХ УСЛУГ

Себестоимость реализованных товаров и оказанных услуг за годы, закончившиеся 31 декабря, включала:

	2019 г.	Пересмотрено 2018 г.
Топливо	40,982,095	35,677,000
Расходы на персонал	6,997,893	5,942,913
Износ и амортизация	4,195,138	5,042,003
Материалы	3,294,318	3,635,078
Расходы по налогу на добавленную стоимость	2,583,264	1,876,909
Коммунальные услуги	360,046	427,296
Топливо, использованное на собственные нужды	101,854	212,890
Прочее	1,670,920	1,650,536
	60,185,528	54,464,625

За год, закончившийся 31 декабря 2019 г., Группа отразила в себестоимости реализованных товаров и оказанных услуг расходы по НДС, относящийся к необлагаемым оборотам по международным перевозкам, на сумму 2,583,264 тыс. тенге и 1,876,909 тыс. тенге, соответственно. За год, закончившийся 31 декабря 2018 г., Группа классифицировала расход по налогу на добавленную стоимость как общие и административные расходы. В 2019 г. прошлогодняя ошибка была исправлена путем ретроспективной классификации расходов по НДС из общих и административных расходов в себестоимость реализованных товаров и оказанных услуг.

22. ОБЩИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ РАСХОДЫ

Общие и административные расходы за годы, закончившиеся 31 декабря были представлены следующими статьями:

	2019 г.	Пересмотрено 2018 г.
Расходы на персонал	1,736,344	1,614,601
Налоги, кроме подоходного налога	545,682	614,723
Материалы	109,850	150,852
Износ и амортизация	111,004	100,086
Прочее	699,894	661,688
	2,931,356	3,141,950

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

23. РАСХОДЫ ПО РЕАЛИЗАЦИИ

Расходы по реализации за годы, закончившиеся 31 декабря, были представлены следующими статьями:

	2019 г.	2018 г.
Расходы на персонал	265,885	241,648
Износ и амортизация	216,927	211,443
Материалы	86,717	103,374
Коммунальные расходы	25,379	24,089
Прочее	50,487	83,914
	645,395	664,468

24. РАСХОДЫ ПО НАЛОГУ НА ПРИБЫЛЬ

Расходы по налогу на прибыль за годы, закончившиеся 31 декабря, включают:

	2019 г.	2018 г.
Расходы по текущему налогу на прибыль	2,520,782	1,862,217
Экономия по отложенному налогу на прибыль	(101,031)	(338,952)
	2,419,751	1,523,265

Сверка расходов по налогу на прибыль, рассчитанных от бухгалтерской прибыли до налогообложения по нормативной ставке подоходного налога (20%) к расходам по подоходному налогу представлена следующим образом за годы, закончившиеся 31 декабря:

	2019 г.	2018 г.
Прибыль до налогообложения	12,038,284	6,913,899
Официальная ставка налога	20%	20%
Расходы по налогу на прибыль, рассчитанные по ставке 20%	2,407,657	1,382,780
Налоговый эффект постоянных разниц от:		
Невычитаемые расходы и прочие постоянные разницы	17,233	116,181
Эффект от заработной платы для нештатных работников	(5,139)	24,304
Расходы по налогу на прибыль	2,419,751	1,523,265

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Сальдо отложенного налога, рассчитанного посредством применения установленных законом ставок налога, действующих на даты составления соответствующих отчетов о финансовом положении, к временным разницам между основной для расчета активов и обязательств и суммами, отраженными в консолидированной финансовой отчетности, на 31 декабря включают следующее:

	31 декабря 2019 г.	Отражено через прибыль и убыток	Отражено через прочий совокупный доход	31 декабря 2018 г.	Отражено через прибыль и убыток	1 января 2018 г.	Эффект приме- нения МСФО (IFRS) 9 через капитал	31 декабря 2017 г.
Активы по отложенному подоходному налогу:								
Резерв по ожидаемым кредитным убыткам	99,927	40,707	-	59,220	(100,643)	159,863	121,167	38,696
Резерв по неиспользованным отпускам	27,586	(42,749)	-	70,335	3,324	67,011	-	67,011
Отложенные налоговые активы	127,513	(2,042)	-	129,555	(97,319)	226,874	121,167	105,707
Обязательства по отложенному подоходному налогу:								
Встроенные производные инструменты	(45,128)	(45,128)	-	-	-	-	-	-
Основные средства и нематериальные активы	(6,661,600)	148,201	(856,385)	(5,953,416)	436,271	(6,389,690)	-	(6,389,690)
Отложенные налоговые обязательства	(6,706,728)	103,073	(856,385)	(5,953,416)	436,271	(6,389,690)	-	(6,389,690)
Чистые отложенные налоговые обязательства	(6,579,215)	101,031	(856,385)	(5,823,861)	338,952	(6,162,816)	121,167	(6,283,983)

Отложенные налоги по основным средствам представляют собой разницы между налоговой и бухгалтерской базой учета основных средств, вследствие разных ставок амортизации в налоговом и бухгалтерском учете, корректировок справедливой стоимости вследствие переоценки и обесценения основных средств.

Отложенное налоговое обязательство в размере 312,502 тыс. тенге не признается по временным разницам, связанным с нераспределенной прибылью дочерних компаний, поскольку Группа может контролировать сроки восстановления этих временных разниц, и существует вероятность того, что они не будут восстановлены в обозримом будущем.

Отложенный налоговый актив признается только в той степени, в какой существует значительная вероятность получения в будущем налогооблагаемой прибыли, против которой может быть использован этот актив. Отложенные налоговые активы уменьшаются в той степени, в какой отсутствует вероятность реализации соответствующей налоговой экономии.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

(в тыс. тенге)

25. ПРОЧИЕ ДОХОДЫ

Прочие доходы были представлены следующими статьями:

	2019 г.	2018 г.
Доходы от возмещения ущерба	215,879	3,629
Доходы от продажи материалов	56,564	31,984
Доходы от предоставления пропусков	94,356	81,995
Доходы от предоставления коммунальных услуг	82,742	61,917
Доходы от выбытия основных средств	35,882	3,993
Доходы от возмещаемых затрат	-	193,918
Прочее	206,739	237,502
	692,162	614,938

26. ОПЕРАЦИИ СО СВЯЗАННЫМИ СТОРОНАМИ

Связанные стороны включают в себя акционеров, аффилированные компании и компании под общим контролем, на которые Группа может оказывать существенное влияние.

Условия операций со связанными сторонами

Операции со связанными сторонами совершались на условиях, согласованных между сторонами и не предусматривающих обязательного использования рыночных тарифов. Непогашенные остатки на конец года не имеют обеспечения, являются краткосрочными, а расчеты производятся в денежной форме, за исключением балансов, представленных ниже.

На конец отчетного периода 31 декабря 2019 и 2018 г. остаток операций со связанными сторонами были представлены следующим образом:

	31 декабря 2019 г.	31 декабря 2018 г.
Активы:		
Денежные средства	1,746,958	1,257,819
Авансы выданные	1,262	1,468
Торговая и прочая дебиторская задолженность	63	-
Обязательства:		
Торговая и прочая кредиторская задолженность	(2,676,224)	(26,648)
Займы	(443,040)	(1,600,000)
Авансы полученные	(1,262)	(859)

В течение года Группа проводила следующие торговые операции со связанными сторонами:

	2019 г.	2018 г.
Приобретение товаров/услуг	42,472,636	30,740,505
Реализация товаров/услуг	8,054	2,990

Кроме того, как указано в Примечании 14, в течение 2019 г. Компания выплатила 2,703,759 тыс. тенге по финансовым результатам за 2018 г. (2018 год: 2,261,565 тыс. тенге по финансовым результатам за 2016 г.).

Вознаграждение ключевому управленческому персоналу

В 2019 г. общая сумма вознаграждения ключевому управленческому персоналу в количестве 11 человек (2018 г.: 15 человек), отраженная в консолидированном отчете о прибылях и убытках и прочем совокупном доходе в составе общих и административных расходов, составила 179,418 тыс. тенге (2018 г.: 134,314 тыс. тенге). Компенсация ключевому управленческому персоналу состоит из заработной платы, зафиксированной в трудовом соглашении.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

(в тыс. тенге)

27. ФИНАНСОВЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ, ЦЕЛИ И ПОЛИТИКА УПРАВЛЕНИЯ ФИНАНСОВЫМИ РИСКАМИ

Основные финансовые инструменты Группы включают займы и кредиторскую задолженность. Указанные финансовые обязательства главным образом используются для привлечения финансирования хозяйственной деятельности Группы. Основные риски, возникающие по финансовым инструментам Группы, включают процентный риск, риск ликвидности, валютный риск и кредитный риск.

Структура капитала Группы состоит из денежных средств и капитала к распределению участнику, включающий капитал и нераспределенную прибыль.

Категории финансовых инструментов

По состоянию на 31 декабря финансовые инструменты представлены следующим образом:

	31 декабря 2019 г.	31 декабря 2018 г.
Финансовые активы		
Торговая и прочая дебиторская задолженность (Примечание 10)	1,883,867	1,496,822
Займы выданные (Примечание 11)	1,196,247	1,186,270
Денежные средства (Примечание 13)	7,563,533	4,823,169
Финансовые обязательства		
Заемные средства (Примечание 15)	3,461,752	5,611,198
Торговая и прочая кредиторская задолженность (Примечание 16)	3,238,030	586,385
Обязательства по аренде (Примечание 18)	103,177	-

Риск изменения процентных ставок

Деятельность Группы не подвержена риску изменения процентных ставок, так как Группа привлекает заемные средства с фиксированными ставками.

Валютный риск

В результате наличия значительных сумм займов, кредиторской задолженности, денежных средств и их эквивалентов и торговой дебиторской задолженности, выраженных в долларах США, изменения в обменных курсах доллара США к тенге могут оказать значительное влияние на консолидированный отчет о финансовом положении Группы. Группа также подвержена риску по сделкам в иностранной валюте. Такой риск возникает в результате приобретений в валютах, отличных от функциональной валюты Группы.

Балансовая стоимость денежных активов Группы на 31 декабря 2019 г. представлена следующим образом:

	В долларах США и с индексацией к доллару США	В другой валюте	В тенге	Итого
Денежные средства	6,467,484	62	1,097,148	7,564,694
Торговая и прочая дебиторская задолженность	1,496,593	42,003	482,044	2,020,640
Займы выданные	1,196,247	-	-	1,196,247
Заемные средства	(2,869,062)	-	(592,690)	(3,461,752)
Торговая и прочая кредиторская задолженность	-	(27,570)	(3,210,460)	(3,238,030)
Обязательства по аренде	-	-	(103,177)	(103,177)
Чистая балансовая позиция	6,291,262	14,495	(2,327,135)	3,978,622

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Балансовая стоимость денежных активов Группы на 31 декабря 2018 г. представлена следующим образом:

	В долларах США и с индекса- цией к доллару США	В другой валюте	В тенге	Итого
Денежные средства	2,500,389	8	2,394,408	4,894,805
Торговая и прочая дебиторская задолженность	1,121,060	-	600,228	1,721,288
Займы	1,186,270	-	-	1,186,270
Заемные средства	(4,011,198)	-	(1,600,000)	(5,611,198)
Торговая и прочая кредиторская задолженность	(31,715)	(67,866)	(486,804)	(586,385)
Чистая балансовая позиция	764,806	(67,858)	907,832	1,604,780

В следующей таблице представлен анализ чувствительности прибыли Группы до налогообложения. В следующей таблице представлен анализ чувствительности прибыли Группы до налогообложения (вследствие изменений справедливой стоимости денежных активов и обязательств) к возможным изменениям курса обмена доллара США при условии неизменности всех прочих параметров:

	2019 г.		2018 г.	
	Увеличение/ (уменьшение) обменного курса	Влияние на прибыль до налогообло- жения	Увеличение/ (уменьшение) обменного курса	Влияние на прибыль до налогообло- жения
Доллары США	+/- 20%	+/- 1,258,252	+/- 20%	+/- 152,961
Прочая валюта	+/- 20%	+/- 2,899	+/- 20%	+/- 13,572

Кредитный риск

Кредитный риск, возникающий в результате невыполнения контрагентами условий договоров по финансовым инструментам Группы, обычно ограничивается суммами, при наличии таковых, по которым величина обязательств контрагентов превышает обязательства Группы перед этими контрагентами. Политика Группы предусматривает совершение операций с финансовыми инструментами с рядом кредитоспособных контрагентов. Максимальная величина подверженности кредитному риску равна балансовой стоимости каждого финансового актива.

В Группе действует политика, предусматривающая постоянный контроль за тем, чтобы сделки заключались с заказчиками, имеющими адекватную кредитную историю, и не превышали установленных лимитов кредитования.

В отношении кредитного риска, возникающего по другим финансовым активам Группы, которые включают денежные средства на счетах в банках, дебиторскую задолженность и прочие финансовые активы, подверженность Группы кредитному риску возникает в результате дефолта контрагента, а максимальный размер риска равен балансовой стоимости этих инструментов.

В представленной ниже таблице указан профиль рисков торговой дебиторской задолженности на основе матрицы оценочных резервов Группы. Поскольку прошлый опыт Группы, связанный с возникновением кредитных убытков, не свидетельствует о значительно отличающихся характеристиках возникновения убытков для различных клиентских сегментов, резерв под убытки на основе статуса просроченных платежей дополнительно не разграничивается между различными клиентскими сегментами Группы.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

31/12/2019	Торговая дебиторская задолженность – количество дней просрочки						Итого
	Не просро- ченные	<30	31-60	61-90	91-120	>120	
Коэффициент ожидаемых кредитных убытков	-	0.1%	14%	45%	49%	100%	
Ожидаемая итоговая валовая стоимость в случае дефолта	-	1,851,356	1,114	1,158	64,452	102,560	2,020,640
Ожидаемые кредитные убытки за весь срок	-	(1,899)	(152)	(524)	(31,638)	(102,560)	(136,773)
							1,883,867

31/12/2018	Торговая дебиторская задолженность – количество дней просрочки						Итого
	Не просро- ченные	<30	31-60	61-90	91-120	>120	
Коэффициент ожидаемых кредитных убытков	-	0.13%	2%	55%	90%	100%	
Ожидаемая итоговая валовая стоимость в случае дефолта	-	1,494,397	1,182	56	32,174	193,479	1,721,288
Ожидаемые кредитные убытки за весь срок	-	(1,900)	(4)	(31)	(29,052)	(193,479)	(224,466)
	-						1,496,822

Стадии обесценения

Компания применяет трехэтапную модель по обесценению финансовых активов, оцениваемых по амортизированной стоимости на 31 декабря 2019 г. и 2018 г., как объяснено в учетной политике в Примечании 4.

Классификация финансовых активов, оцениваемых по амортизированной стоимости, по отдельным стадиям моделей обесценения представлена ниже:

Валовая балансовая стоимость	31 декабря 2019 г.			31 декабря 2018 г.		
	Стадия 1	Стадия 2	Стадия 3	Стадия 1	Стадия 2	Стадия 3
Торговая и прочая дебиторская задолженность (Примечание 10)	-	1,918,080	102,560	-	1,527,809	193,479
Денежные средства (Примечание 13)	7,564,694	-	-	4,894,805	-	-
Резерв под убытки						
Торговая и прочая дебиторская задолженность (Примечание 10)	-	(34,213)	(102,560)	-	(30,987)	(193,479)
Денежные средства (Примечание 13)	(1,161)	-	-	(71,636)	-	-
Балансовая стоимость	7,563,533	1,883,867	-	4,823,169	1,495,822	-

Финансовые инструменты, по которым у Группы возникает потенциальная концентрации кредитного риска, представлены в основном денежными средствами и торговой и прочей дебиторской задолженностью.

По состоянию на 31 декабря 2019 г. 74% от общей суммы торговой и прочей дебиторской задолженности (за вычетом резерва) приходилось на 3 крупнейших заказчиков Группы (31 декабря 2018 г.: 89%).

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Ниже представлена информация о непогашенных остатках по расчетам с тремя крупнейшими контрагентами на соответствующие отчетные даты:

	31 декабря 2019 г.	31 декабря 2018 г.
Turkish Airlines	824,173	740,305
Deutsche Lufthansa AG	327,125	425,257
АО «Эйр Астана»	240,780	173,905
	1,392,078	1,339,467

Банки

По состоянию на 31 декабря 2019 года 75% денежных средств в размере 5,632,138 тыс. тенге и 23% денежных средств в размере 1,746,958 тыс. тенге, что представляет собой существенную концентрацию, размещены на счетах в АО «АТФ Банк» и АО «Народный банк», соответственно.

В соответствии с рейтингом Moody's Investors Service за 2019 г., АО «АТФ банк» присвоен кредитный рейтинг «B2» (2018 г.: «B3»), АО «Народный банк» - «Ba1» (2018 г.: «Ba2»). По состоянию на 31 декабря 2019 г. размер резерва под убытки был несущественным в соответствии с моделью (2018 г.: 71,636 тыс. тенге).

Риск ликвидности

Риск ликвидности – это риск возникновения у Группы трудностей при получении средств для погашения текущих обязательств, связанных с финансовыми инструментами.

Группа контролирует риск ликвидности за счет поддержания достаточных резервов, уровня банковских кредитов и доступных заемных средств, постоянного мониторинга ожидаемых и фактических денежных потоков и синхронизации сроков погашения финансовых активов и финансовых обязательств.

В следующих таблицах представлены сроки погашения финансовых активов и обязательств Группы на 31 декабря, исходя из недисконтированных платежей в соответствии с договорными условиями:

	Средне- взвешен ная эффек- тивная процент- ная ставка	От 1 до 3 месяцев	От 3 месяцев до 1 года	От 1 года до 5 лет	Свыше 5 лет	Итого
На 31 декабря 2019 г.						
Финансовые активы						
Торговая и прочая дебиторская задолженность (Примечание 10)		1,883,867	-	-	-	1,883,867
Денежные средства (Примечание 13)		7,563,533	-	-	-	7,563,533
Займы выданные (Примечание 11)	3%	-	1,451,618	-	-	1,451,618
Финансовые обязательства						
Торговая и прочая кредиторская задолженность (Примечание 16)		(3,238,030)	-	-	-	(3,238,030)
Обязательства по аренде (Примечание 18)	19.2%	(7,494)	(22,201)	(91,843)	(290,902)	(412,440)
Заемные средства (Примечание 15)	9%	(352,055)	(1,049,141)	(2,292,021)	-	(3,693,217)
Итого		5,849,821	380,276	(2,383,864)	(290,902)	3,555,331

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

	Средне- взвешен ная эффе- ктивная процент- ная ставка	От 1 до 3 месяцев	От 3 месяцев до 1 года	От 1 года до 5 лет	Свыше 5 лет	Итого
На 31 декабря 2018 г.						
Финансовые активы						
Торговая и прочая дебиторская задолженность (Примечание 10)		1,484,966	11,856	-	-	1,496,822
Денежные средства (Примечание 13)		4,823,169	-	-	-	4,823,169
Займы выданные (Примечание 11)	3%	176,338	1,159,494	-	-	1,335,832
Финансовые обязательства						
Торговая и прочая кредиторская задолженность (Примечание 16)		(586,385)	-	-	-	(586,385)
Заемные средства (Примечание 15)	9%	(612,518)	(1,865,017)	(3,635,642)	-	(6,113,177)
Итого		5,285,570	(693,667)	(3,635,642)	-	956,261

Риск, связанный с движением денежных средств

Риск, связанный с движением денежных средств, представляет собой риск изменения стоимости будущих денежных потоков, связанных с монетарным финансовым инструментом.

Мониторинг потребности в денежных потоках осуществляется на регулярной основе, и руководство обеспечивает наличие достаточных средств, необходимых для выполнения любых обязательств по мере их возникновения. Руководство Группы считает, что никакие возможные колебания будущих денежных потоков, связанных с денежным финансовым инструментом, не окажут существенного влияния на деятельность Группы.

Управление капиталом

Основной целью управления капиталом Группы является обеспечение высокого кредитного рейтинга и устойчивых коэффициентов достаточности капитала в целях поддержания деятельности и максимизации акционерной стоимости.

Группа осуществляет мониторинг капитала с использованием коэффициента задолженности, который представляет собой соотношение чистой задолженности к общему капиталу. Политика Группы предусматривает удержание данного коэффициента в пределах 1.5. Группа включает процентные займы, и кредиторскую задолженность в состав чистой задолженности. Капитал включает в себя капитал, приходящийся на акционеров Группы.

В таблице ниже представлен коэффициент задолженности Группы на конец года:

	31 декабря 2019 г.	31 декабря 2018 г.
Заемные средства	3,461,752	5,611,198
Торговая и прочая кредиторская задолженность	3,238,030	586,385
Обязательства по аренде	103,177	-
Прочие текущие обязательства	1,392,910	1,578,966
Чистая задолженность	8,195,869	7,776,549
Капитал	76,366,411	66,017,654
Коэффициент задолженности	0.11	0.12

Справедливая стоимость

На 31 декабря 2019 и 2018 гг. балансовая стоимость финансовых активов и обязательств приблизительно равнялась их справедливой стоимости вследствие краткосрочного характера этих инструментов. Процентные банковские займы и привлеченные средства учитываются по амортизированной стоимости, которая приблизительно равна их справедливой стоимости.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Справедливая стоимость финансовых активов рассчитывается с использованием анализа дисконтированного денежного потока на основании ставок, которые в настоящее время доступны Группе по банковским вкладам с аналогичными условиями и средними сроками погашения.

По состоянию на 31 декабря 2019 г. и 31 декабря 2018 г. справедливая стоимость финансовых активов и финансовых обязательств существенно не отличалась от их балансовой стоимости. Балансовая и справедливая стоимость займов выданных на 31 декабря, была следующей:

	31 декабря 2019 г.		31 декабря 2018 г.	
	Балансовая стоимость	Справедливая стоимость	Балансовая стоимость	Справедливая стоимость
Финансовые активы:				
Займы выданные	1,196,247	1,196,247	1,186,270	1,186,270
	1,196,247	1,196,247	1,186,270	1,186,270

Иерархия справедливой стоимости на 31 декабря 2019 г.:

	Уровень 1	Уровень 2	Уровень 3	Итого
Финансовые активы				
Финансовые активы, оцениваемые по справедливой стоимости				
- Займы выданные	-	1,196,247	-	1,196,247
Финансовые обязательства				
Финансовые обязательства, оцениваемые по амортизированной стоимости				
- Заемные средства	-	(3,461,752)	-	(3,461,752)
	-	(2,265,505)	-	(2,265,505)

Иерархия справедливой стоимости на 31 декабря 2018 г.:

	Уровень 1	Уровень 2	Уровень 3	Итого
Финансовые активы				
Финансовые активы, оцениваемые по справедливой стоимости				
- Займы выданные	-	1,186,270	-	1,186,270
Финансовые обязательства				
Финансовые обязательства, оцениваемые по амортизированной стоимости				
- Заемные средства	-	(5,611,198)	-	(5,611,198)
	-	(4,424,928)	-	(4,424,928)

Соблюдение антимонопольного законодательства

Группа является субъектом естественной монополии и осуществляет свою деятельность в соответствии с Законом Республики Казахстан «О естественных монополиях». Тарифы за взлет-посадку и за обеспечение авиационной безопасности регулируются Комитетом Республики Казахстан по регулированию естественных монополий и защите конкуренции. Руководство считает, что Группа соблюдает все требования антимонопольного законодательства.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

28. ДОГОВОРНЫЕ И УСЛОВНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Операционная среда

Рынки развивающихся стран, включая Республику Казахстан, подвержены экономическим, политическим, социальным, судебным и законодательным рискам, отличным от рисков более развитых рынков. Законы и нормативные акты, регулирующие ведение бизнеса в Республике Казахстан, могут быстро изменяться, существует возможность их различной интерпретации. Будущее направление развития Республики Казахстан в большой степени зависит от налоговой и кредитно-денежной политики государства, принимаемых законов и нормативных актов, а также изменений политической ситуации в стране.

В связи с тем, что Республика Казахстан добывает и экспортирует большие объемы нефти и газа, экономика Республики Казахстан особенно чувствительна к изменениям мировых цен на нефть и газ. В марте 2020 года мировые цены на нефть резко упали более чем на 40%, что привело к немедленному ослаблению курса тенге по отношению к основным валютам.

Влияние изменений в экономической ситуации на будущие результаты деятельности и финансовое положение Компании может оказаться значительным.

Помимо этого, в начале 2020 года в мире стал очень быстро распространяться новый коронавирус (COVID-19), что привело к тому, что Всемирная Организация Здравоохранения (ВОЗ) в марте 2020 года объявила начало пандемии. Меры, применяемые многими странами для сдерживания распространения COVID-19, приводят к существенным операционным трудностям для многих компаний и оказывают существенное влияние на мировые финансовые рынки. Поскольку ситуация быстро развивается, COVID-19 может существенно повлиять на деятельность многих компаний в разных секторах экономики, включая, но не ограничиваясь нарушением операционной деятельности в результате приостановки или закрытия производства, нарушения цепочек поставок, карантина персонала, снижения спроса и трудностей с получением финансирования. Кроме того, Группа может столкнуться с еще большим влиянием COVID-19 в результате его негативного влияния на глобальную экономику и основные финансовые рынки. Значительность влияния COVID-19 на операции Группы в большой степени зависит от продолжительности и распространенности влияния вируса на мировую и казахстанскую экономику.

Руководство Группы следит за текущими изменениями в экономической ситуации и принимает меры, которые оно считает необходимыми для поддержания устойчивости и развития бизнеса Группы в ближайшем будущем. Однако, влияние изменений в экономической ситуации на будущие результаты деятельности и финансовое положение Группы на данный момент сложно определить.

Налогообложение и регуляторная среда

Правительство Республики Казахстан продолжает реформу деловой и коммерческой инфраструктуры в процессе перехода к рыночной экономике. В результате законы и положения, регулирующие деятельность компаний, продолжают быстро меняться. Эти изменения характеризуются неудовлетворительным изложением, наличием различных интерпретаций и произвольным применением органами власти.

В частности, налоги проверяются несколькими органами, которые по закону имеют право налагать штрафы и пени. Хотя Группа считает, что адекватно учла все налоговые обязательства, исходя из своего понимания налогового законодательства, вышеуказанные факты, возможно, будут сопряжены для Группы с налоговыми рисками.

По состоянию на 31 декабря 2019 г. налоговые органы начали судебный процесс в отношении некоторых поставщиков Компании. Внешнее расследование еще не завершено и может привести к признанию сделок между Компанией и этими поставщиками недействительными и повлиять на расчеты налога на добавленную стоимость и корпоративного налога на прибыль Компании за 2014–2017 гг. Руководство Группы считает, что сможет защититься по потенциальным обвинениям налоговых органов и эффект будет не существенным для консолидированной финансовой отчетности Группы.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

(в тыс. тенге)

Юридические вопросы

Судебные разбирательства и судебные решения, как по отдельности, так и в совокупности не оказали значительного негативного влияния на Группу.

Текущее уголовное расследование

В течение 2018 г. Группа обнаружила, что в период с 2016 г. по 2018 г. бывшее руководство Группы потенциально совершило хищение авиатоплива путем его реализации третьим сторонам, привлекая посреднические, не связанные с Группой компании. Нынешнее руководство подало заявление в правоохранительные органы, на основании которого было возбуждено уголовное дело. Руководство Группы полагает, что влияние данного факта на консолидированную финансовую отчетность Группы, включая прошлые периоды, является несущественным, так как сумма исходного заявления в правоохранительные органы составляет 1,259 тыс. долларов США.

Авансы за поставку авиатоплива

В настоящее время руководство Группы проводит переговоры с определенными поставщиками авиатоплива в отношении возврата выплаченных ранее авансов на сумму 3,832,486 тыс. тенге (Примечание 7). Руководство считает, что, основываясь на имеющейся информации, авансы за поставку авиатоплива будут возмещены в полном объеме.

Нынешнее руководство Группы подало заявление в правоохранительные органы, на основании которого было возбуждено гражданское дело в отношении возмещения ранее уплаченных авансов в размере 3,832,486 тыс. тенге.

Вопросы охраны окружающей среды

Руководство Группы считает, что в настоящее время Группа соблюдает все существующие законы и нормативные акты Республики Казахстан по охране окружающей среды, здоровья и безопасности труда. Однако данные законы и нормативные акты могут в будущем измениться. Группа не в состоянии заранее представить сроки и степень изменения законов и нормативных актов по охране окружающей среды, здоровья и безопасности труда. В случае таких изменений от Группы может потребоваться модернизация технологии для соответствия более жестким требованиям.

Регулирование деятельности

Деятельность Группы регулируется Законом Республики Казахстан «О естественных монополиях и регулируемых рынках». Согласно закону, тарифы Компании на услуги аэропорта подлежат согласованию и утверждению Департамента Комитета по регулированию естественных монополий (ДКРЕМ). Компания считает, что соблюдает все требования ДКРЕМ.

Вознаграждения работникам

Компания предлагает своим работникам вознаграждения, подлежащие выплате по окончании трудовой деятельности (единовременные пособия по выходу на пенсию, материальную помощь пенсионерам) и прочие долгосрочные вознаграждения работникам (оказание материальной помощи работникам в случае нетрудоспособности, по случаю юбилея и смерти) в соответствии с положениями Коллективного договора.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

29. ДОГОВОРЫ ОПЕРАЦИОННОЙ АРЕНДЫ

Группа сдает в аренду принадлежащие ей объекты недвижимости по договорам операционной аренды со сроками от 1 до 5 лет. Арендаторы не имеют прав выкупа арендуемых активов по окончании срока аренды.

За годы, закончившиеся 31 декабря 2019 и 2018 гг., аренда, признанная как доход от аренды, представлена следующим образом:

	2019 г.	2018 г.
Итого аренда, признанная как доход от аренды	2,182,011	1,817,654

30. СЕГМЕНТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Ключевому руководителю, ответственному за принятие решений по операционной деятельности, предоставляется информация для распределения ресурсов и оценки результатов сегментов бизнеса. Эта информация предоставляется в разрезе видов продаваемых товаров и оказываемых услуг. При определении отчетных сегментов Группы не проводилось объединения нескольких операционных сегментов в один отчетный.

Отчетные сегменты Группы согласно МСФО (IFRS) 8 представлены одним сегментом предоставления услуг аэропорта и сопутствующих услуг. Группа оценивает показатели сегмента услуг аэропорта и сопутствующих услуг на основе прибыли до налогообложения, рассчитанным в соответствии с МСФО.

Сведения об основных покупателях

В выручку, полученную от предоставления услуг аэропорта и сопутствующих услуг, включается выручка примерно в размере 25,305,720 тыс. тенге (2018 г.: 21,020,224 тыс. тенге), которая получена от продаж крупнейшим клиентам Группы. Ни один другой покупатель не принес 10 или более процентов выручки Группы ни в 2019 году, ни в 2018 гг.

	2019	2018
АО «Эйр Астана»	10,966,951	9,777,896
Turkish Airlines	7,913,407	5,231,006
Deutsche Lufthansa AG	6,425,362	6,011,322
	<u>25,305,720</u>	<u>21,020,224</u>

31. СОБЫТИЯ ПОСЛЕ ОТЧЕТНОЙ ДАТЫ

11 марта 2020 года Всемирная организация здравоохранения («ВОЗ») объявила, что вспышка заболевания, вызванного COVID-19, приобрела характер пандемии. Для людей, путешествующих из/в определенные регионы и страны с большим числом заболеваний COVID-19, были выпущены рекомендации и введены ограничения на поездки, включая, в некоторых случаях, закрытие международных границ. Во многих случаях авиакомпании временно приостановили или сократили количество рейсов в эти регионы и страны. 16 марта 2020 года в Казахстане был введен режим чрезвычайного положения в связи с пандемией COVID-19. Правительство Республики Казахстан приняло решение о приостановлении авиарейсов для всех аэропортов страны с 22 марта 2020 года по 24 мая 2020 года. Исключение составили только репатриационные и гуманитарные рейсы. В результате, деятельность международного аэропорта Алматы в отношении пассажирских рейсов была приостановлена и в настоящее время сокращена до нескольких репатриационных и гуманитарных рейсов. Однако ограничения не коснулись международных грузовых рейсов. Таким образом, Группа продолжала работать в нормальном режиме для обслуживания грузовых рейсов и нескольких репатриационных и гуманитарных рейсов на время карантина.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

(в тыс. тенге)

Некоторые клиенты, в частности авиакомпании и арендаторы, обратились к Группе за помощью в виде предоставления скидок на выплаты Группе или продления сроков оплаты. Группа решила предоставить арендаторам скидки на период карантина и чрезвычайного положения и продолжала вести коммерческие переговоры с авиакомпаниями о продлении сроков оплаты до 30 дней. В настоящее время просрочка по дебиторской задолженности составляет 24 дня. Однако, все эти меры еще находятся на стадии обсуждения, окончательное решение не принято и Группа не вносила изменения в существующие договоры с авиакомпаниями.

Группа не может точно оценить последствия пандемии COVID-19 или степень, в которой изменение регулярности полетов в связи с пандемией COVID-19 может оказать существенное влияние на ее консолидированное финансовое положение, консолидированные результаты деятельности и консолидированное движение денежных средств в 2020 финансовом году.

Финансовая помощь, предоставленная физическому лицу в мае 2018 года, была полностью погашена в апреле 2020 года (Примечание 11).

23 января 2020 г. Компания получила новый транш для модернизации системы освещения в рамках кредитной линии от АО «Народный сберегательный банк Казахстана». Сумма займа составляет 70,127 тыс. тенге, со сроком погашения 26 декабря 2022 г. Ставка вознаграждения составляет 12.9% годовых, при этом АО «Фонд развития предпринимательства «Даму» субсидирует 10% процентной ставки.

17 марта 2020 г. Компания получила новый транш для модернизации системы освещения в рамках кредитной линии от АО «Народный сберегательный банк Казахстана». Сумма займа составляет 27,797 тыс. тенге, со сроком погашения 26 декабря 2022 г. Ставка вознаграждения составляет 12.9% годовых, при этом АО «Фонд развития предпринимательства «Даму» субсидирует 10% процентной ставки.

27 марта 2020 г. Компания получила новый транш для модернизации системы освещения в рамках кредитной линии от АО «Народный сберегательный банк Казахстана». Сумма займа составляет 4,157 тыс. тенге, со сроком погашения 26 декабря 2022 г. Ставка вознаграждения составляет 12.9% годовых, при этом АО «Фонд развития предпринимательства «Даму» субсидирует 10% процентной ставки.

24 апреля 2020 г. Компания получила новый транш для модернизации системы освещения в рамках кредитной линии от АО «Народный сберегательный банк Казахстана». Сумма займа составляет 33,062 тыс. тенге, со сроком погашения 26 декабря 2022 г. Ставка вознаграждения составляет 12.9% годовых, при этом АО «Фонд развития предпринимательства «Даму» субсидирует 10% процентной ставки.

20 апреля 2020 г. Компания внесла вклад в уставной капитал 100% дочернего предприятия ТОО «Almaty ZTO» в виде нового замороженного пассажирского термина и прилегающих земельных участков.

24 апреля 2020 г. Группа подала заявление в Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан на выдачу разрешения на отчуждение стратегических объектов третьему лицу.

7 мая 2020 года Venus Airport Investments BV (в качестве Продавца), являясь единственным акционером АО «Международный аэропорт Алматы», заключил договор купли-продажи (далее - «SPA») с организациями, представляющими консорциум TAV Airports, члена Groupe ADP, и VPE Capital. В соответствии с SPA, консорциум согласился приобрести 100% акций Группы. Завершение сделки зависит от выполнения определенных условий, включая получение разрешения от Правительства Казахстана. Стороны SPA работают над выполнением соответствующих условий, для завершения сделки. Стороны SPA со временем сделают дальнейшие публичные объявления.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

**ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ
ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2019 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)**
(в тыс. тенге)

5 июля 2020 г. в связи с пандемией COVID-19 был введен новый режим самоизоляции. Группа продолжает работать в нормальном режиме так как Правительство Республики Казахстан не принимало решение о приостановлении авиарейсов для всех аэропортов страны.

32. УТВЕРЖДЕНИЕ КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ

Данная консолидированная финансовая отчетность была утверждена президентом и главным бухгалтером Группы и одобрена для выпуска 14 июля 2020 г.

Глоссарий

IATA

(International Air Transport Association)

Международная ассоциация воздушного транспорта, создана в 1945 году для развития сотрудничества между авиакомпаниями в целях обеспечения безопасности, надежности и экономичности полетов в интересах потребителей.

TIACA

(The International Air Cargo Association)

Международная ассоциация грузовых перевозок, была реорганизована в 1994 году и является всемирной не коммерческой торговой ассоциацией, представляющей все основные сегменты грузовых авиаперевозок и воздушной логистики. Членами данной организации являются грузовые авиакомпании, экспедиторы, аэропорты, автоперевозчики, таможенные брокеры, логистические компании, грузоотправители, ИТ-компании, заводы по выпуску воздушных судов и оборудования, отраслевая пресса и образовательные учреждения.

ICAO

(International Civil Aviation Organization)

Международная организация гражданской авиации, созданная в результате подписания Чикагской Конвенции в 1944 г. «О международной гражданской авиации». ICAO является специализированным учреждением ООН, ответственным

за разработку международных стандартов, рекомендуемой практики и правил в технической, экономической и правовой областях деятельности международной гражданской авиации.

МАК

(Межгосударственный авиационный комитет)

Межгосударственный авиационный комитет учрежден на основании подписанного 30.12.1991 межправительственного «Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства» и является исполнительным органом указанного соглашения. Участниками данного соглашения являются: Азербайджан, Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызия, Молдова, Россия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан и Украина.

ISAGO

(IATA Safety Audit for Ground Operations)

Аудит ИАТА по безопасности наземного обслуживания. По мнению IATA и ряда авиационных администраций, введение стандартов ISAGO позволит повысить качество наземных услуг и сократит эксплуатационные расходы авиакомпаний за счет лучшего взаимодействия с компаниями, предоставляющими наземное обслуживание.

Контактная Информация

Зарегистрированный адрес АО «Международный аэропорт Алматы»

Республика Казахстан

050039, г. Алматы

ул. Майлина, 2

Тел.: +7(727) 270 31 31

Факс: +7 (727) 388 88 84

Адрес электронной почты: info@alaport.com

www.alaport.com

