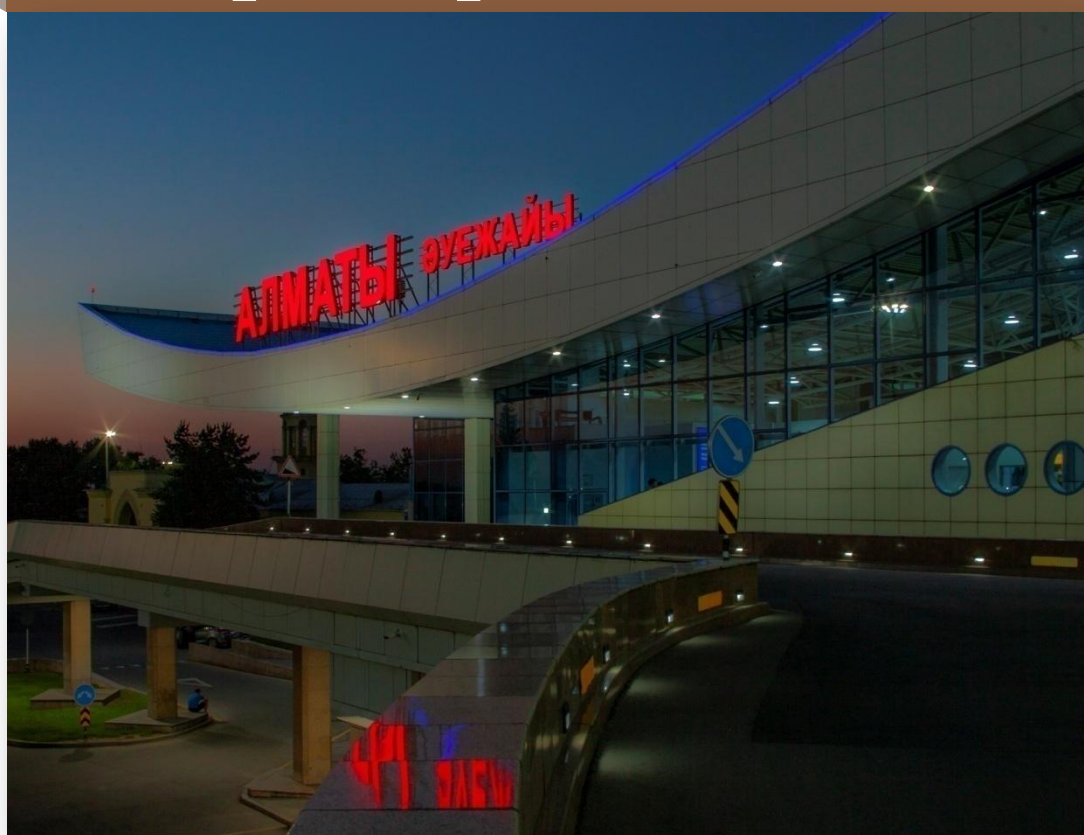


2018

Годовой отчет
АО «Международный
аэропорт Алматы»



Содержание

ЮРИДИЧЕСКИЙ СТАТУС ОБЩЕСТВА.....	4
ИНФОРМАЦИЯ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОБЩЕСТВА	5
История образования и развития Общества	6
Основные виды деятельности.....	14
Дочернее предприятие Общества	25
Производственная структура Общества	27
ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОБЩЕСТВА	41
ПОЛОЖЕНИЕ ОБЩЕСТВА В ОТРАСЛИ.....	42
Анализ конкурирующих аэропортов	48
ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	57
ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ РИСКА И СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ	73
СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ЗАЩИТА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ.....	76
Система организации труда работников Общества	76
Ответственность Общества в сфере экологии и природоохранной политики в 2018 году	78
КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ	79
Описание системы корпоративного управления компании, ее принципов.....	79
Акционерный капитал.....	80
Организационная структура	80
Исполнительный орган	82
Внутренний контроль и аудит	82
Информация о вознаграждении Исполнительного и Наблюдательного органов	84
Информация о дивидендах.....	85
Основные принципы дивидендной политики.....	85
Информационная политика.....	86
Отчет о соблюдении Обществом положений Кодекса корпоративного управления.....	87
КОНСОЛИДИРОВАННАЯ ФИНАНСОВАЯ ОТЧЕТНОСТЬ ЗА 2018Г.	90
ОСНОВНЫЕ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ НА 2019 ГОД	115
Приоритетные направления деятельности.....	143
ПРИЛОЖЕНИЯ	148
Глоссарий	148
КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.....	149

Уважаемые коллеги, клиенты и партнеры!

Международный аэропорт Алматы – по-прежнему крупнейший транспортно-авиационный хаб республики: в 2018 году мы обслужили 61 291 рейс.

В настоящий момент воздушная гавань работает с более чем 20 зарубежными пассажирскими авиакомпаниями, в их числе крупнейшие авиаперевозчики мира. Также воздушная гавань обслуживает пять основных отечественных авиакомпаний, которые постоянно расширяют географию полетов из Алматы. В 2018 году были привлечены новые партнеры - авиакомпании Air Baltic, «Ангара» и «Уральские авиалинии».

Пассажиропоток составил более 5,7 млн. пассажиров, по сравнению с 2017-м наблюдается небольшой рост пассажиропотока.

Нарастает и работа грузового направления Международного аэропорта Алматы: в 2018 году обработана 58 тыс. тонн груза, рост по данному показателю в сравнении с 2017 годом 4%. Успешно возобновлено сотрудничество с грузовыми авиакомпаниями, которые прежде работали с нашим аэропортом, но ушли, например, с Lufthansa Cargo. В течение 2018 года велась также системная работа по привлечению новых партнеров.

В итоге этой планомерной работы Международный аэропорт Алматы завершил 2018 год с положительной динамикой по всем ключевым показателям. В том числе по финансовым: по итогам 2018 года чистая прибыль составила 5,4 млрд. тенге, рост в сравнении с 2017-м составил 32%.

В настоящий момент в Международном аэропорту Алматы сформирован профессиональный штат, сотрудникам предоставляется возможность повышать свою квалификацию в соответствии с международными требованиями. Для обеспечения высокого уровня авиационной безопасности и качественного обслуживания воздушных судов планомерно производится модернизация оборудования, внедряются новые современные системы. Немало усилий прилагается и для повышения качества обслуживания пассажиров.

Политику повышения показателей и улучшения результатов по всем направлениям коллектив Международного аэропорта Алматы намерен продолжать и в будущем.

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

*Мы работаем ежедневно и ежечасно,
формируя современный ритм жизни
и помогаем делать далёкое близким.*

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 28 пассажирских и 8 грузовых авиакомпаний, что составляет в среднем 168 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 АОТ «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).



Для справки: в 2010 году по причине туманов ушли на запасной аэродром 268 рейсов, в 2016 году 185 рейсов, в 2017 году 153 рейса, а в 2018 году, по сравнению с 2017 годом количество рейсов, задержанных по метеоусловиям снизилось на 94 рейса и составили 59 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.

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.

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».

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

В 2000 году первым партнером Международного Аэропорта Алматы по грузоперевозкам стала авиакомпания EL-AL, совершавшая тогда два рейса в неделю на самолетах Boeing 747. Постепенно, оценивая перспективность геополитического расположения аэропорта и его растущий технический уровень, авиакомпания EL-AL увеличивала количество рейсов.

В начале 2003 года вслед за пассажирскими перевозками, в аэропорт Алматы начало полеты грузовое отделение известной авиакомпании KLM, с регулярностью - 6 раз в неделю.

В конце того же 2003 года партнером Международного Аэропорта Алматы стала не менее известная авиакомпания FedEx с регулярностью полетов 4 раза в неделю. С 1 марта 2005 года FedEx увеличил частоту полетов своих воздушных судов до 50 рейсов в месяц и стал выполнять рейсы по маршрутам Гонконг - Алматы - Париж и Шанхай - Алматы - Франкфурт.

В 2004 году в Международный Аэропорт Алматы пришли авиакомпании Lufthansa Cargo и Asiana Airlines. В этот же период стали совершать рейсы крупнейшие российские грузоперевозчики Волга-Днепр и

Авиалинии Антонова на знаменитых Ан-124 «Руслан» и Ан-225 «Мрия» - самом большом самолете в мире.

В 2005 году начали совершать полеты американская авиакомпания Polar Air Cargo совместно с Atlas, итальянская авиакомпания Ocean Airlines, Cargolux, China Easter Airlines.

С июля 2006 года компания Malaysia Airlines начала полеты на Boeing 747-200 по маршруту Куала-Лумпур - Шанхай - Алматы - Амстердам с регулярностью 4 раза в неделю.

FlyDubai начал осуществлять перелет Алматы - Дубай четыре раза в неделю с 2014 года.

С ноября 2016 года ООО Авиакомпания «Победа» начала осуществлять перелеты по маршруту Алматы-Самара-Москва с частотой 5 раз в неделю.

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

2015 год обусловлен повышением уровня спроса на пассажирские авиаперевозки внутри страны, за счет открытия казахстанской авиакомпании «Qazaq Air», созданной для обеспечения доступных региональных воздушных перевозок. Главная миссия «Qazaq Air» — соединять областные центры на территории Республики Казахстан и этим улучшать экономическое развитие регионов.

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, Hainan Airlines, Turkish Airlines, Bek Air, Scat, Qazaq Air, Air Astana, ГНС Туркменховаеллары, НАК Узбекистон Хаво Йуллари, Tajik Air, Аэрофлот, Авиакомпания Сибирь, Belavia, Сомон Эйр, ЧАО Международные Авиалинии Украины выполняют полеты в аэропорт Алматы. Грузовые рейсы с коммерческими правами выполняются Cargolux Airlines Int. S.A., Deutsche Lufthansa AG, Silk Way Airlines и т.д.

С июня 2007 года открыл свои двери бизнес терминал. Отреставрированное здание имеет архитектурно - исторические 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 2020 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, исключая 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 выруливания 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 бортпитания на транспортные средства в комплексе (цехе) бортпитания;
- обеспечение специальным автотранспортом (автолифт и др.);
- доставку бортпитания к воздушному судну;
- передачу и погрузку бортпитания 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

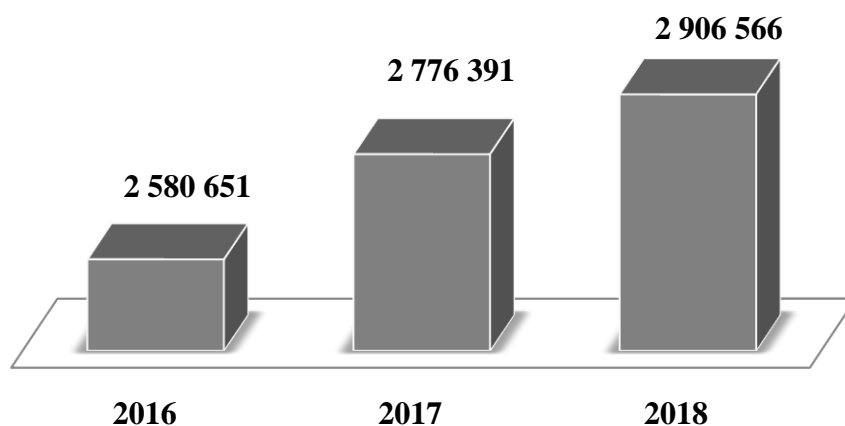
В Международном аэропорту Алматы кейтеринговые и сервисные услуги предоставляет дочерняя организация **ТОО «Almaty Catering Services»** (далее – компания), созданная в 1997 г. и функционирующая по стандартам ISO 9001:2015 и ISO 22002:2005.

Основной функцией компании является приготовление бортового питания. ТОО “ACS” соответствует нормам санитарии и гигиены Европейской Ассоциации производителей бортового питания. На базе цеха имеется современное оборудование соответствующее мировым стандартам. Компания предоставляет свои услуги всем республиканским и иностранным авиакомпаниям таким как Air Astana, SCAT, Qazaq Air, BekAir, Hainan Airlines, Lufthansa, Asiana Airlines, вылетающим из Международного аэропорта г.Алматы. Иностранные авиакомпании дают высокую оценку работе цеха бортового питания.

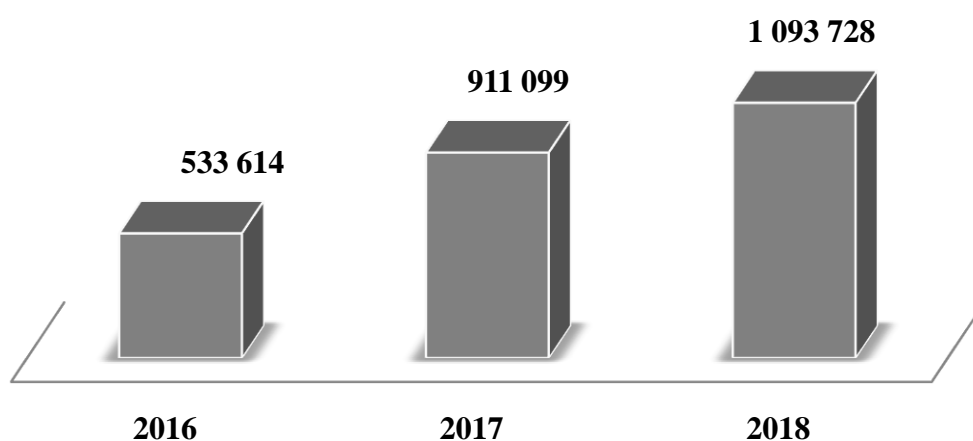
Каждые полгода компания проходит аудит международными аудиторскими компаниями "Medina" (Канада) и TUV (Германия).



Бортовое питание(порции) чел.за 2016-2018гг.



Чистая прибыль (тыс.тенге) за 2016-2018гг.



Количество порций бортового питания в 2018 году увеличилось на 4%, а чистая прибыль на 20%.

Команда цеха бортового питания постоянно стремится повышать качество работы: если раньше при проверке международных комиссий Компания получала **49–50 баллов из 100**, то на сегодняшний день это **99 баллов**.

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».

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
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: <ul style="list-style-type: none"> □ Обеспечение водой и канализацией □ Тепло обеспечение зданий и сооружений аэропорта 	ТиСТО
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).

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 2018 год диспетчерской службой аэропорта было обслужено 61 291 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 2018 год диспетчерами ДСА обработано 403 тысяч телеграмм. Дежурными-дикторами ИСГ ДСА за 2018 год было произведено 618 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 2018 год СОПП обслужено 59 100 пассажирских рейсов на прибытие и отправление. Пассажиропоток составил 5,7 млн. пассажиров, количество обработанного багажа 571 тонна.

В среднем за 2018 год диспетчерами СОПП обработано 190 тысяч телеграмм.

Отделом по розыску багажа обработано 17,5 тысяч заявлений о неисправностях 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 СІР «Южный» было введено в эксплуатацию в 1997 г. и предназначено для обслуживания первых лиц государства и официальных делегаций.

Перечень услуг оказываемых в СІР «Южный»:

- регистрация авиапассажиров и оформление багажа;
- встреча и посадка пассажиров из/в воздушного(-ое) судно на отдельном транспорте в сопровождении агента СІР;
- 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 СІР;
- 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 суда 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 планируется приобретение и ввод в эксплуатацию еще двух современных топливозаправщиков.

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 данном направлении за период с

января 2018 года по настоящее время проводится комплексная работа по повышению боеготовности службы. А именно: повышено качество и роль учебного процесса, для этого на территории основной аварийно-спасательной станции службы был оборудован учебно-тренировочный полигон с воздушным судном, для практической тренировки штатных и нештатных расчетов АСК. В воздушном судне созданы условия для имитации задымления, что позволяет проводить занятия в обстановке приближенной к реальной.

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, контролируемую зону 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 (СП) 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;
- ➔ разукрепление 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.



Служба теплотехнического и сантехнического обеспечения аэропорта (ТнСТО) 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.

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.

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 8 грузовых авиакомпаний и 28 пассажирских авиакомпаний, что в среднем составляет 168 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 позволит 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.

За 12 месяцев 2018 года авиакомпании перевезли рекордное за последние 25 лет число пассажиров — 7,9 млн человек (годом ранее — 7,4 млн чел.) Авиаперевозки лидируют по темпам роста среди всех видов транспорта. На конец 2018 года число пассажиров авиаперевозчиков выросло

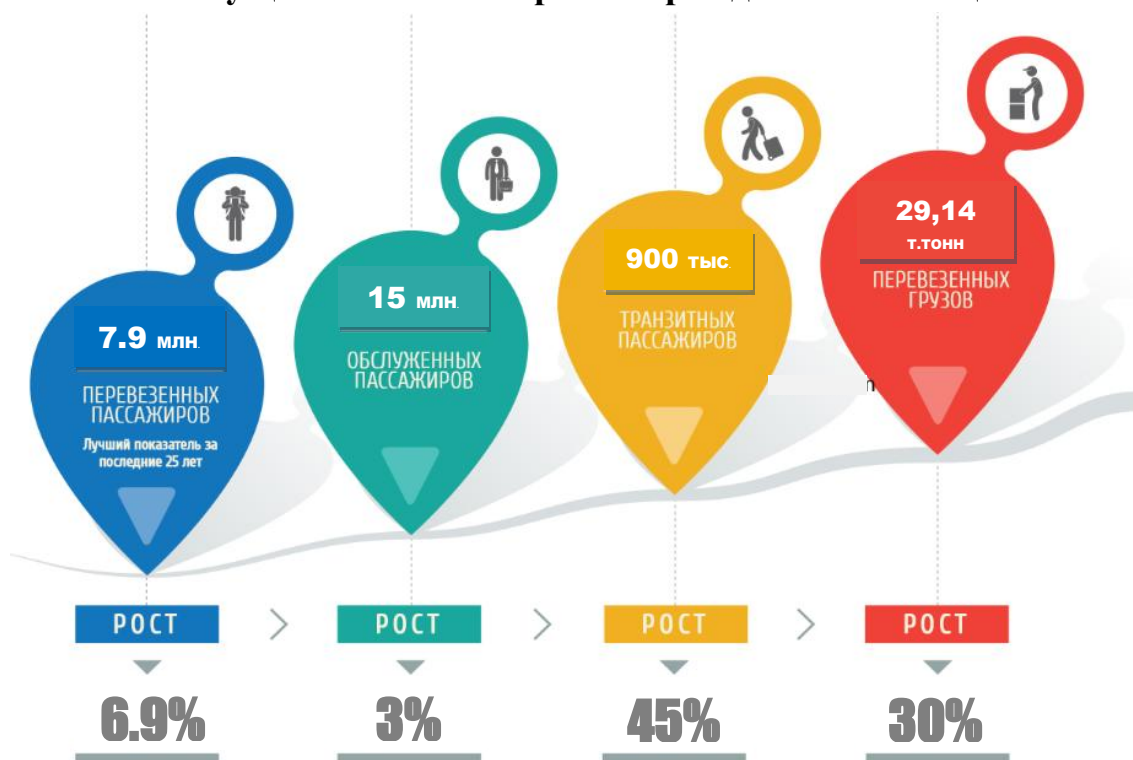
на 6,9%, тогда как количество пассажиров железнодорожного и автотранспорта увеличилось всего на 1,7% и 1,3% соответственно.

Воздушным транспортом в стране перевозится наименьшее количество груза, по сравнению с другими видами транспорта: так, в 2018 году всего 29,14 тыс. тонн груза транспортировано, что на 30% больше аналогичного периода 2017 года.

Стабильно растет количество обслуженных пассажиров в отечественных аэропортах, который составил более 15 млн. человек в 2018 году.

Количество транзитных пассажиров за 2018 год выросло на 45% и составило 900 тысяч человек. При таких темпах ожидается, что к 2020 году количество авиапассажиров возрастет до 1,6 миллиона человек.

Текущее состояние отрасли Гражданской авиации

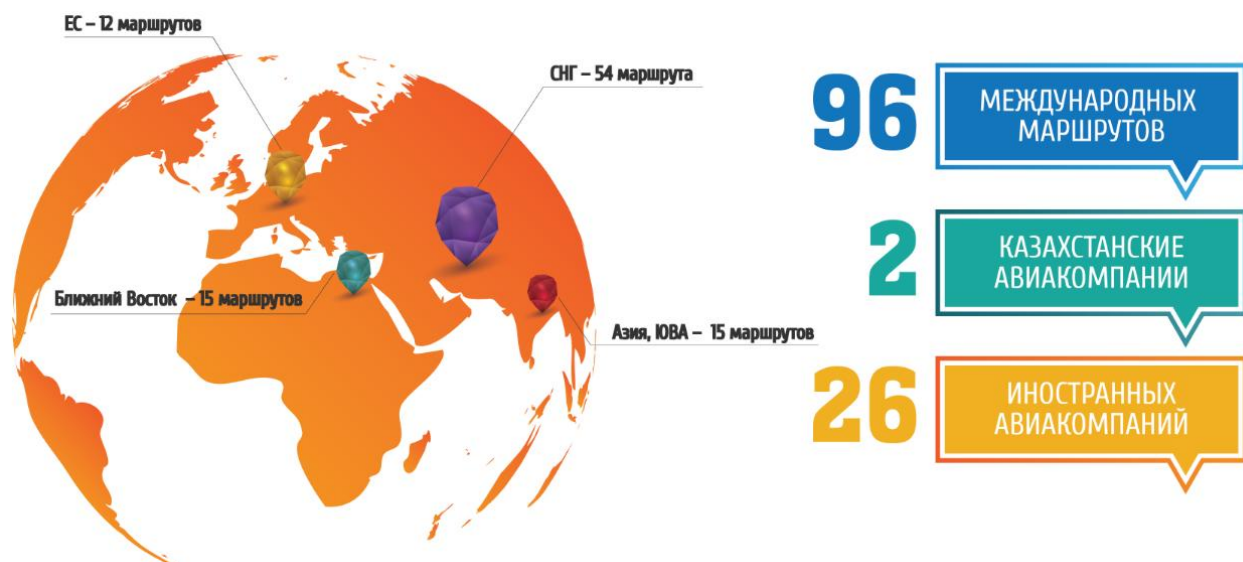


В области международных перевозок наблюдается устойчивое развитие. В 2018 году казахстанскими и иностранными авиакомпаниями открыты 14 новых авиасообщений по направлениям: Атырау-Франкфурт, Астана-Казань, Астана-Тюмень, Астана-Вильнюс, Астана-Челябинск, Астана-Краснодар, Астана-Томск, Астана-Сочи, Астана-Душанбе, Рига-Алматы, Новосибирск-Павлодар, Красноярск – Алматы, Москва-Кызылорда, Хельсинки-Астана.

Если в 2013 году полеты выполнялись по 73-м направлениям, то в 2018 году увеличилось до 96 направлений (2013 год – 73, 2014 – 89, 2015 – 87, 2016 – 88, 2017 – 96, 2018 – 96).

В настоящее время, в Казахстан регулярные международные пассажирские рейсы выполняют 23 иностранные авиакомпании и 2 казахстанские.

Международные перевозки



Из Казахстана наиболее востребованными являются 8 направлений.

В перспективе планируется открыть:

- 2019г. Токио;
- 2020г. Шанхай;
- 2021г. Сингапур и Нью-Йорк.



ПЛАНИРУЮТСЯ В БУДУЩЕМ:



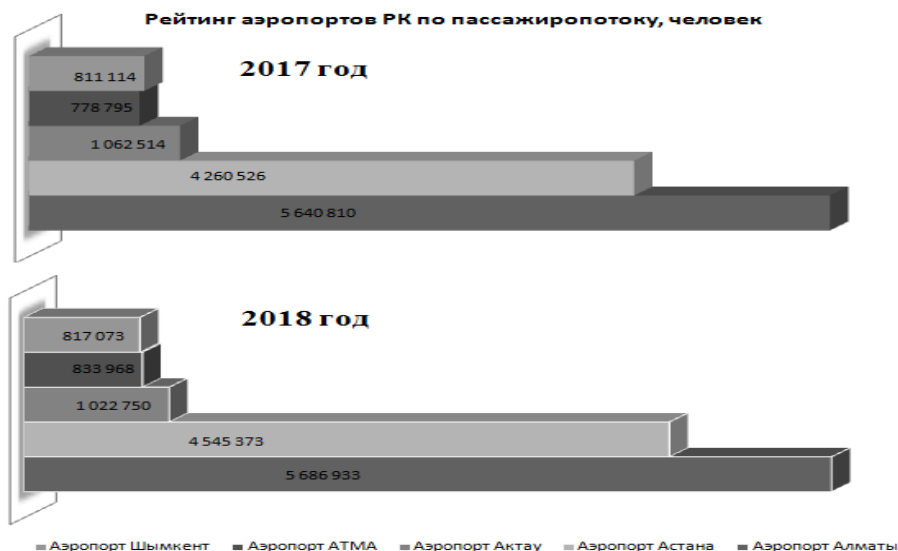
Из действующих в стране 18 аэропортов республиканского и областного значения ежегодно более половины обслуженных пассажиров приходится на аэропорты Алматы и Астаны.

За последние ряд лет доля пассажиров, обслуженных аэропортами Алматы и Астаны, ежегодно составляет порядка 40% в аэропорту Алматы и 30% в аэропорту Астаны. Аэропорты городов Актау, Атырау, Шымкент следуют после и составляют порядка 7-5% от общей структуры обслуживаемых пассажиров. Наименьшее количество обслуживаемых пассажиров наблюдается в аэропортах Жезказгана, Талдыкоргана, Кокшетау и Петропавловска.

Количество обслуженных пассажиров в аэропортах Республики Казахстан за 2017-2018 гг.

Наименование	2017	2018	Доля 2017%	Доля 2018%
Аэропорт Алматы	5 640 810	5 686 933	39%	38%
Аэропорт Астана	4 260 526	4 545 373	29%	30%
Аэропорт Актау	1 062 514	1 022 750	7%	7%
Аэропорт АТМА	778 795	833 968	5%	6%
Аэропорт Шымкент	811 114	817 073	6%	5%
Аэропорт Актобе	378 478	411 248	3%	3%
Аэропорт Оскемен	346 571	393 034	2%	3%
Аэропорт Акжол	267 390	273 095	2%	2%
Аэропорт Караганда	254 838	271 411	2%	2%
Аэропорт Кызыл-орда	211 951	203 386	1%	1%
Аэропорт Костанай	151 662	190 855	1%	1%
Аэропорт Павлодар	188 169	180 204	1%	1%
Аэропорт Тараз	58 802	63 261	0,4%	0,4%
Аэропорт Жетісу	29 929	37 225	0,2%	0,2%
Аэропорт Жезказган	28 817	33 898	0,2%	0,2%
ТОО Семей	50 958	27 097	0,4%	0,2%
Аэропорт Кокшетау	22 031	21 427	0,2%	0,1%

Наименование	2017	2018	Доля 2017%	Доля 2018%
Аэропорт Петропавловск	16 776	18 410	0,1%	0,1%
ИТОГО	14 560 131	15 030 648	100%	100%



Несмотря на замедление роста грузоперевозок воздушным транспортом, в 2018 году аэропортами республики было обработано 94,5 тыс. тонн груза, что на 9% больше, чем в 2017 году. Рост количества обработанного груза наблюдается практически во всех аэропортах страны. Больше всего груза в 2018 году было обработано аэропортами городов: Алматы (58 тыс.тонн), Астаны (11 тыс.тонн), Караганда (8 тыс.тонн).

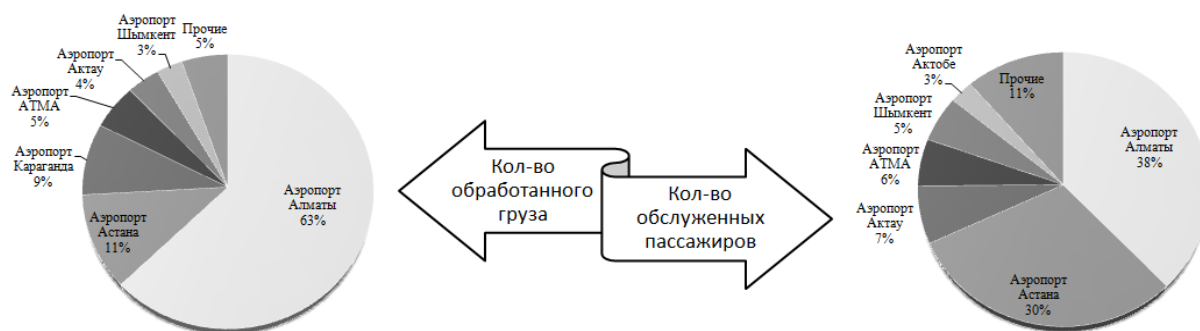
Количество обработанного груза в аэропортах Республики Казахстан за 2017-2018 гг.

Наименование	2017	2018	Доля 2017%	Доля 2018%
Аэропорт Алматы	56 436	58 471	65%	62%
Аэропорт Астана	12 109	10 715	14%	11%
Аэропорт Караганда	5 891	7 978	7%	8%
Аэропорт АТМА	3 708	5 060	4%	5%
Аэропорт Актау	3 099	3 587	4%	4%
Аэропорт Шымкент	2 419	2 830	3%	3%
Аэропорт Тараз	417	1 596	0,5%	1,7%

Наименование	2017	2018	Доля 2017%	Доля 2018%
Аэропорт Актобе	778	1 168	1%	1%
Аэропорт Оскемен	611	662	1%	1%
Аэропорт Акжол	683	635	1%	1%
Аэропорт Павлодар	377	363	0,4%	0,4%
Аэропорт Костанай	295	337	0,3%	0,4%
Аэропорт Кызыл-орда	174	188	0,2%	0,2%
ТОО Семей	52	26	0,1%	0,0%
Аэропорт Петропавловск	17	18	0,02%	0,02%
Аэропорт Кокшетау	17	15	0,02%	0,02%
ИТОГО	87 084	93 650	100%	100%



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 2018 год, пришлось 62% от всего грузооборота и 38% от пассажирооборота по стране.



Анализ конкурирующих аэропортов

В 2018 году в Казахстане воздушным путем было перевезено 15 млн. пассажиров. Из них 5,7 млн. человек, или 38% – через аэропорт Алматы.

Международный Аэропорт «Баку» имени Гейдара Алиева, для сравнения обслужил за год 4,4 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 2018 году обслужено 5,7 млн. пассажиров. В настоящее время аэропорт обслуживает 16 тыс. пассажиров в сутки. Годовой грузооборот составляет до 59 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 62% по Казахстану.

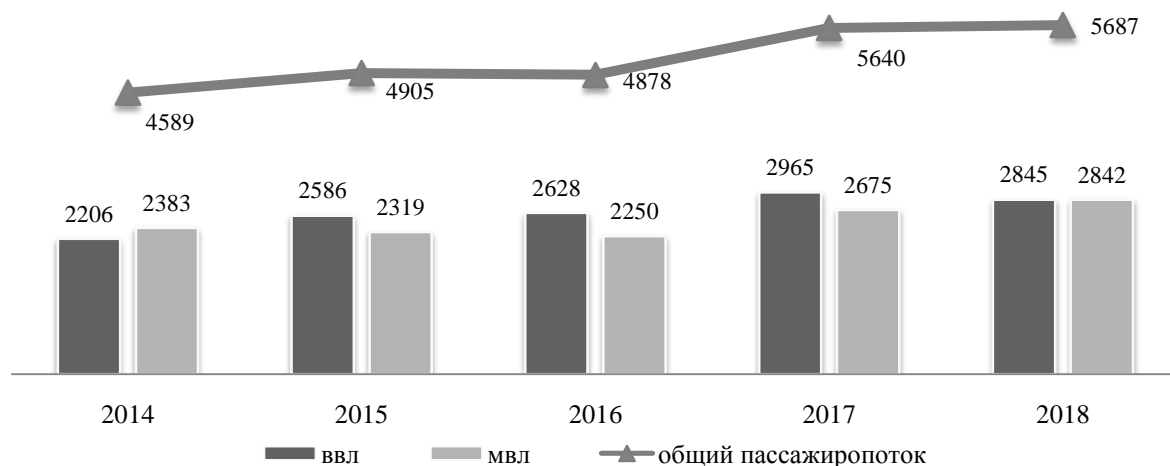
Рынок грузовых перевозок является одним из самых конкурентных рынков, аэропорт Алматы ведет постоянную работу с существующими грузовыми перевозчиками и привлечению новых грузовых перевозчиков, так в 2018 году аэропорт Алматы провел переговоры и привлек одну из ведущих авиакомпаний мира «Qatar Airways Cargo» выполняющую 2 рейса в неделю. Проведена большая работа с существующими грузовыми перевозчиками, которые переводили часть своих рейсов в аэропорты конкуренты (Манас, Толмачево), так А/К Lufthansa Cargo увеличила частоту полетов с 2 рейсов в неделю до 9 рейсов в неделю, А/К Turkish Airlines увеличила частоту полетов с 12 рейсов до 21 рейса в неделю. Ведется работа над реализацией транзитного потенциала аэропорта, посредством реализации проекта rail to air совместно с А/К Turkish Airlines (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. Авиакомпании Fly Dubai, Air Arabia, Mahan Air перевозят около 10 тонн отечественной мясной продукции в неделю. В 2019 году ожидается дальнейший рост экспорта. Аэропорт Алматы совместно с ИАТА готовится к прохождению сертификации CEIV Pharma для реализации проекта создания регионального авиационного узла по фармацевтической продукции. Ожидаемый эффект в 2019 году.

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

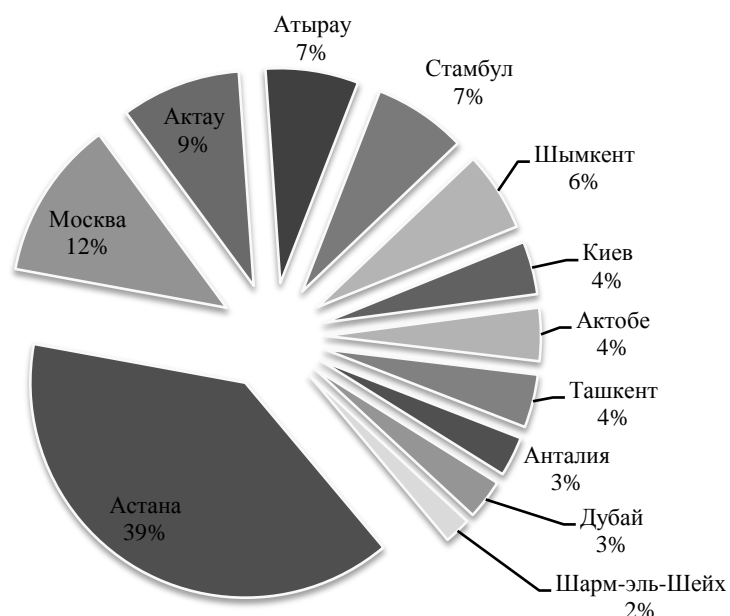
В сфере пассажирских перевозок аэропорт Алматы также занимает лидирующие позиции по сравнению с аэропортами Республики Казахстан, как на внутренних воздушных линиях, так и на международных.

Пассажиропоток аэропорта Алматы за период 2014-2018 (тыс.чел.)



Самый загруженный период приходится, как правило, на сезон отпусков, то есть в летнее время. Наиболее востребованными направлениями в 2018 году традиционно стали Астана, Актау, Атырау, а среди международных – Москва, Стамбул и Киев. Активное развитие в 2018 г. получили внутриреспубликанские перевозки, выполняемые базовым перевозчиком - авиакомпанией «Air Astana».

Наиболее востребованные направления за 2018 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 ШВ: 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. Основным потоком через аэропорт Баку является груз для Афганистана, около 40% от общего потока. Кроме того, аэропорт отвечает требованиям международных стандартов.

Благодаря своему географическому расположению, 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.

Кроме того, в Баку периодически проходит 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 10-летнего 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, является хабом и базовым аэропортом пассажирской авиакомпании S7 Airlines. Аэропорт Новосибирск (Толмачево) – удобный аэропорт для выполнения технических посадок на маршрутах ЮВА (Китай)– Европа.

Общая площадь грузового терминала –11178 кв.м., годовая попуская 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, Air Cargo Germany, 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 рынка транзитных грузовых авиарейсов конкурентами аэропорта Новосибирск являются аэропорты стран СНГ - Астана, Алматы, Караганда, Баку, Бишкек. Необходимо отметить, что аэропорты стран СНГ, в частности Астана и Караганда, имеют аналогичные географические преимущества местоположения и ортодромического расстояния между Европой и Юго-Восточной Азией, поэтому являются основными конкурентами 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, а процедура получения коммерческих прав на

выполнение полетов иностранных грузовых ВС значительно проще, 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.

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 перекалфикации 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.

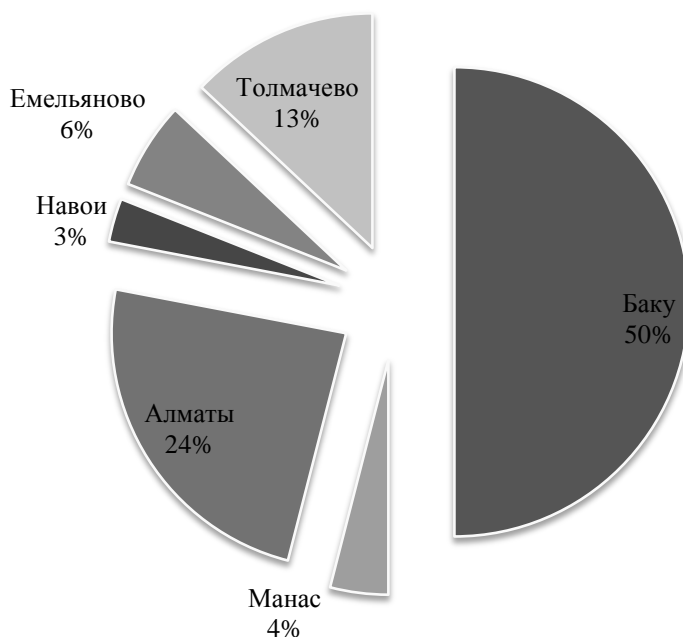
По официальным данным правительство Японии будет инвестировать денежные средства в размере 16 млн. \$ в улучшение всего оборудования аэропорта «Манас». Правительство страны рассчитывает создать на базе аэропорта мультимодальный транспортно-логистический центр.

Аэропорт «Ташкен», Узбекистан

Аэропорт города Ташкент предлагает большое разнообразие направлений для пассажиров, причем цены на авиабилеты значительно дешевле. Ташкентский международный аэропорт занимает удобное географическое положение, так как находится на пересечении воздушных трасс, идущих из стран СНГ в Юго-Восточную Азию, Европу и Америку. Международный аэропорт Ташкент связан воздушными дорогами практически со всеми крупными городами мира. Аэродром имеет вторую категорию ICAO и принимает все типы воздушных судов.

При анализе рынка грузооборота аэропорта Алматы и 5 его конкурентов наблюдается, что аэропорт Баку (55%) имеет больший приоритет по отношению с другими аэропортами, в том числе к аэропорту Алматы (20%). Следующим по доле рынка следует Аэропорт Толмачева 13%, что является также существенной долей рынка. И далее приблизительно на одном уровне находятся Навои, Манас и Емельяново, 3%, 5% и 6% соответственно.

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.

Изучая динамику изменений на рынке аэропортов начиная с 2011 года, оперируя данными годового грузооборота каждого аэропорта-конкурента видно, что в аэропорту Алматы с 2011 года наблюдается спад грузооборота, однако с середины 2018 года аэропорт привлекает грузовые АК и развивает транзитно-транспортный грузооборот, что дает результаты. Грузооборот 2017 (55,7 тыс.тонн), 2018 (59,3 тыс.тонн) план на 2019 (69 тыс.тонн).

ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Основные производственные показатели деятельности Общества

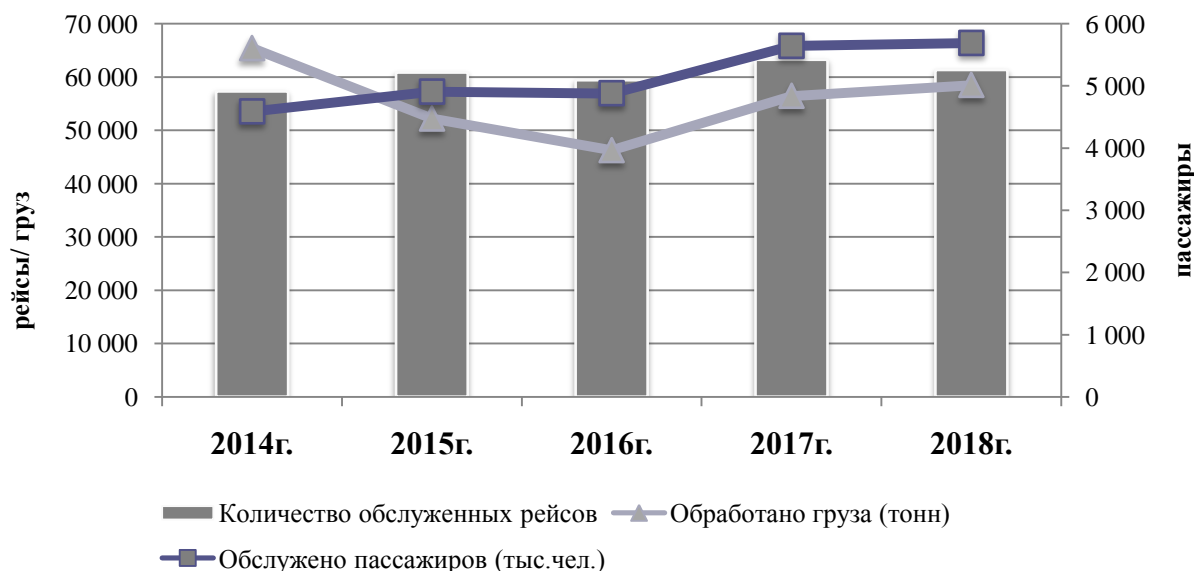
Основная деятельность «Международного аэропорта Алматы» в 2018 году имеет следующие производственные показатели.

Показатель	2016г.	Δ 2017/2016	2017г.	Δ 2018/2017	2018г.
Количество обслуженных рейсов,	59 378	6%	63 199	-3%	61 291
в том числе:					
внутренние воздушные линии	33 361	5%	35 080	-5%	33 430
международные воздушные линии	26 017	8%	28 119	-1%	27 861
Объем взлетной массы (тонн МВМ),	2 561 990	6%	2 722 856	-1%	2 686 008
в том числе:					
внутренние воздушные линии	1 052 730	4%	1 094 993	-5%	1 035 483
международные воздушные линии	1 509 259	8%	1 627 863	1%	1 650 525
Обслужено пассажиров (чел.),	4 878 450	16%	5 640 810	1%	5 686 933
в том числе:					
внутренние воздушные линии	2 628 477	13%	2 965 495	-4%	2 844 510
международные воздушные линии	2 249 973	19%	2 675 315	6%	2 842 423
Обработано груза (тонн),	46 273	22%	56 436	4%	58 471
в том числе:					
внутренние воздушные линии	7 949	22%	9 663	2%	9 892
международные воздушные линии	38 324	22%	46 773	4%	48 579
Реализовано авиатоплива (тонн),	109 373	6%	116 048	6%	123 306
в том числе:					
внутренние воздушные линии	6 955	-32%	4 736	41%	6 678
международные воздушные линии	102 418	9%	111 312	5%	116 628
Бортовое питание (порции)	2 580 651	8%	2 776 391	5%	2 906 566

Скачки курса тенге, открытие МФЦА и ликвидация банков, – 2018 год в экономике был насыщенным. Инфляция осталась в коридоре 5-7% – в годовом измерении она составила 5,3%. Международные резервы страны составили 85,5 млрд долларов, а активы Национального фонда выросли на 0,1% до 56,5 млрд долларов. Внешнеторговый оборот вырос на 21,6%. При этом экспорт вырос на 28,2% больше, чем в 2017. В основном за счёт наращивания поставок нефти, продукции агропрома, нефтяных газов, алюминия и медных руд.

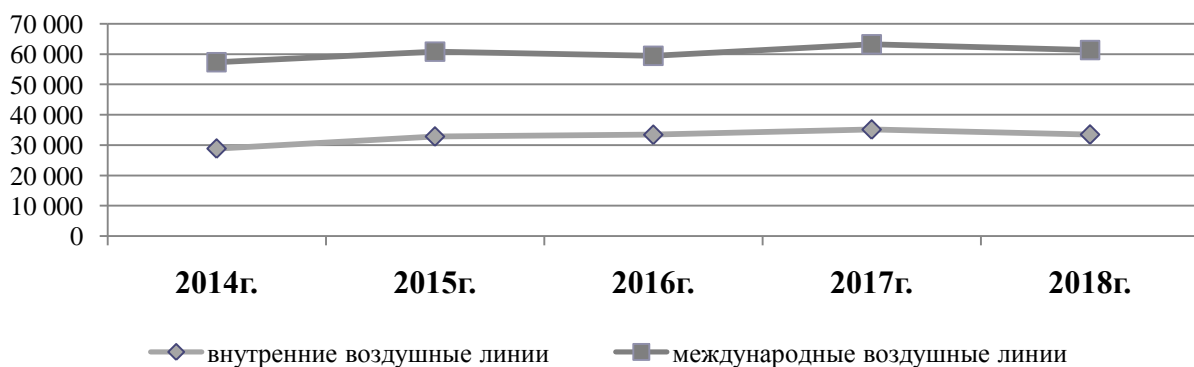
Среднедушевые номинальные денежные доходы населения по оценке в ноябре 2018 составили **95 152 тенге**, что на **6,3% выше**, чем в ноябре 2017, реальные денежные доходы за указанный период увеличились на **0,9%**.

Количество обслуженных рейсов и пассажиров и груза за 2014-2018 годы



Один из главных индикаторов аэропортовой деятельности – это количество обслуженных рейсов. В 2018 году аэропортом Алматы было обслужено на -3% меньше рейсов в сравнении с 2017 годом.

Количество обслуженных рейсов за 2014-2018 годы



Динамика изменения количества рейсов зафиксирована, как по внутренним, так и по международным направлениям.

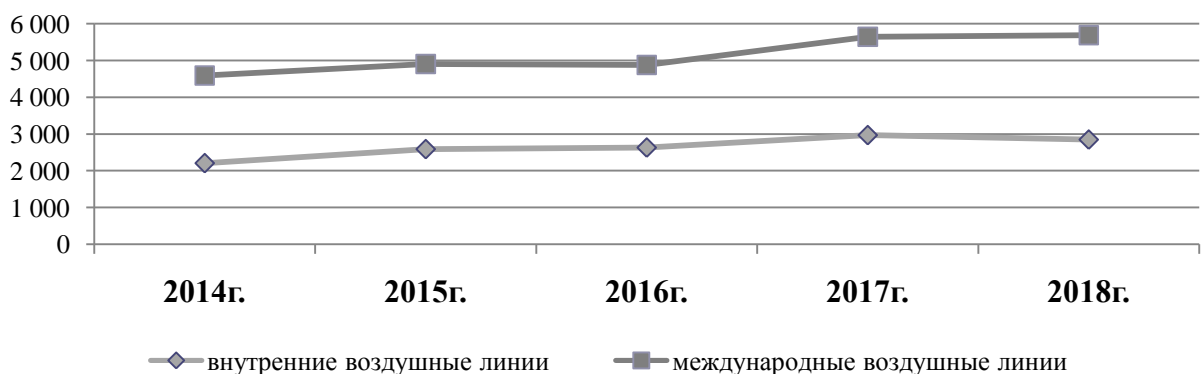
За 2018 год наибольший удельный вес по невыполнению факта к прошлому 2017г в структуре внутренних воздушных линий занимают авиакомпании: Эйр Астана сокращение полетов по направлению Алматы – Актау и Скат сокращение рейсов по таким направлениям, как Семей, Астана, Шымкент.

Фактическая структура ВВЛ в разрезе авиакомпаний за 2018 год.



На международном сегменте с местного рынка ушли такие авиакомпании, как KLM, MAHAN AIR, Победа, Россия. Начали свои полеты на регулярной основе Авиакомпания "AIR BALTIC CORPORATION A/S", "KAM AIR" и "GEORGIAN AIRWAYS". Авиакомпания Скат увеличили частоту рейсов по направлениям ШАРМ-ЭЛЬ-ШЕЙХ, БОДРУМ, а так же АО QAZAQ AIR открыли новое направление из Алматы в ТАМЧИ и АШГАБАД.

Количество обслуженных пассажиров за 2014-2018 годы



В 2018 году Международный аэропорт «Алматы» обслужил порядка 5,7 миллиона пассажиров, что на 1% больше 2017 года.

На внутренних воздушных линиях пассажиропоток составил -4% по отношению к 2017 году. Основной причиной спада явились внесенные авиакомпаниями корректировки в расписание в сторону уменьшения рейсов.

Среди международных направлений, показавших положительную динамику в 2018 году, традиционно можно выделить такие, как: Дубай +31%,

Ташкент +26%, Сеул +23%, Стамбул +20%. В 2 раза возрос пассажиропоток на маршруте Минск-Алматы.

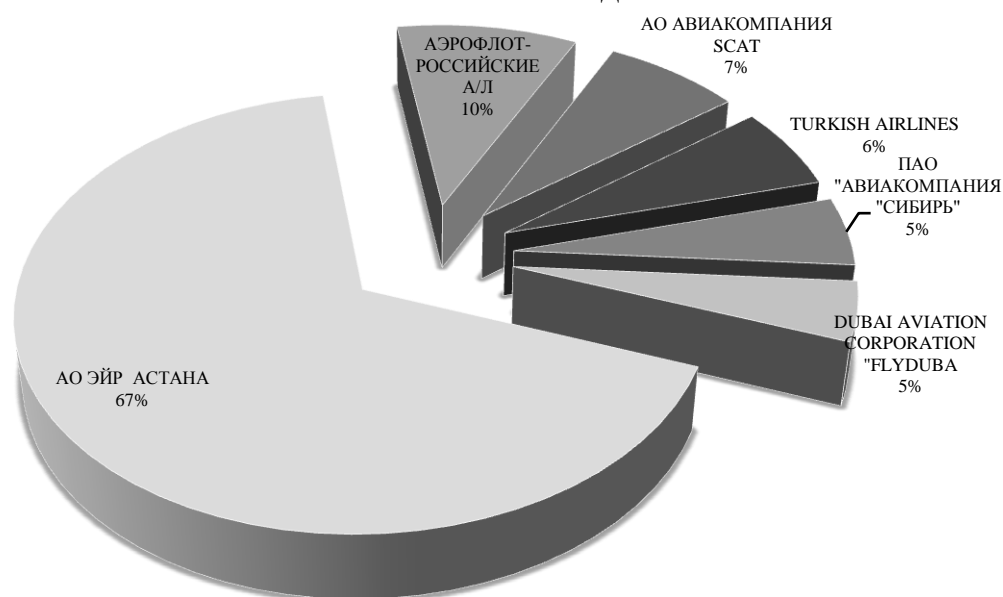
Наибольшее число пассажиров среди международных рейсов было перевезено на маршруте Москва-Алматы на 5% больше аналогичного периода прошлого года.

Значительно возросла популярность египетских курортов – объем перевозок в Шарм-эль-Шейх возрос на 69%, кроме того авиакомпания Sunday Airlines с 18 марта 2018 года запустила новое авиасообщение между Алматы и Хургадой.

В 2018 году в Международном аэропорту Алматы открыты следующие новые направления: Рига, Красноярск (АК Ангара в июне 2018 года запустила рейс, но с августа прекратила полеты по данному направлению).

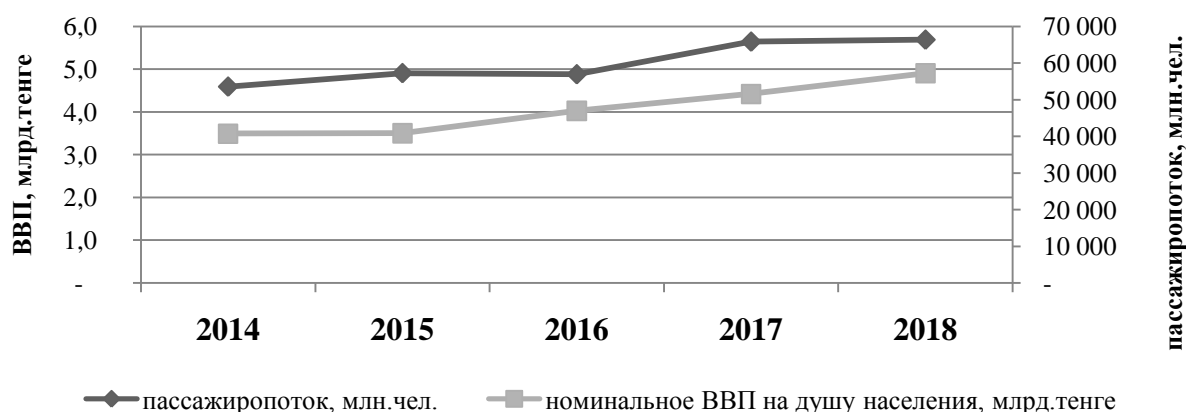
В 2018 прекратили полеты в Казахстан авиакомпании: Россия, Победа, KLM.

Фактическая структура МВЛ в разрезе пассажирских авиакомпаний за 2018 год



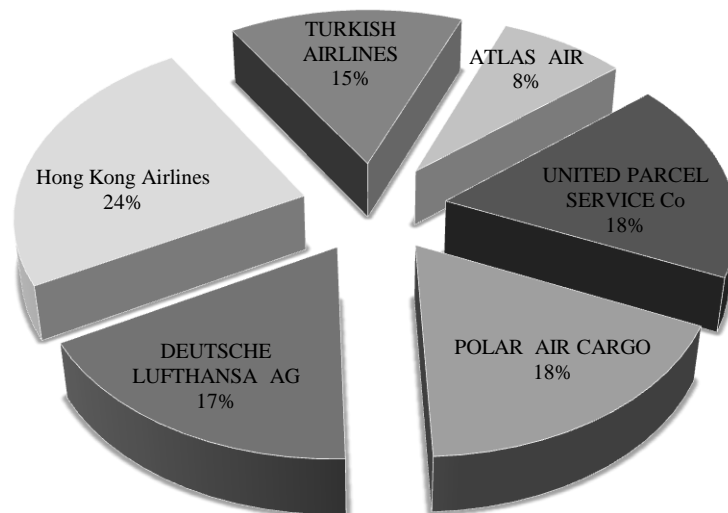
Уровень благосостояния граждан играет ключевое значение, в сфере выездного туризма, следовательно, можно судить о том, что пассажиропоток растет пропорционально росту ВВП.

Соотношение роста пассажиропотока в АО МАА к росту ВВП



Рынок грузоперевозок традиционно быстрее реагирует на колебания экономики. В последнее несколько лет наблюдалась тенденция к снижению грузопотоков через Казахстан, только начиная с 2017 года наблюдается динамичный рост, как на внутреннем, так и на международном направлениях на 22% по отношению к 2016 году, и на 4% в 2018 году по отношению к 2017 году.

Фактическая структура МВЛ в разрезе грузовых авиакомпаний за 2018 год



На внутреннем рынке рост составил на 2 % за счет авиакомпаний Скот и Век Air увеличили грузооборот, не смотря на снижение СВ.

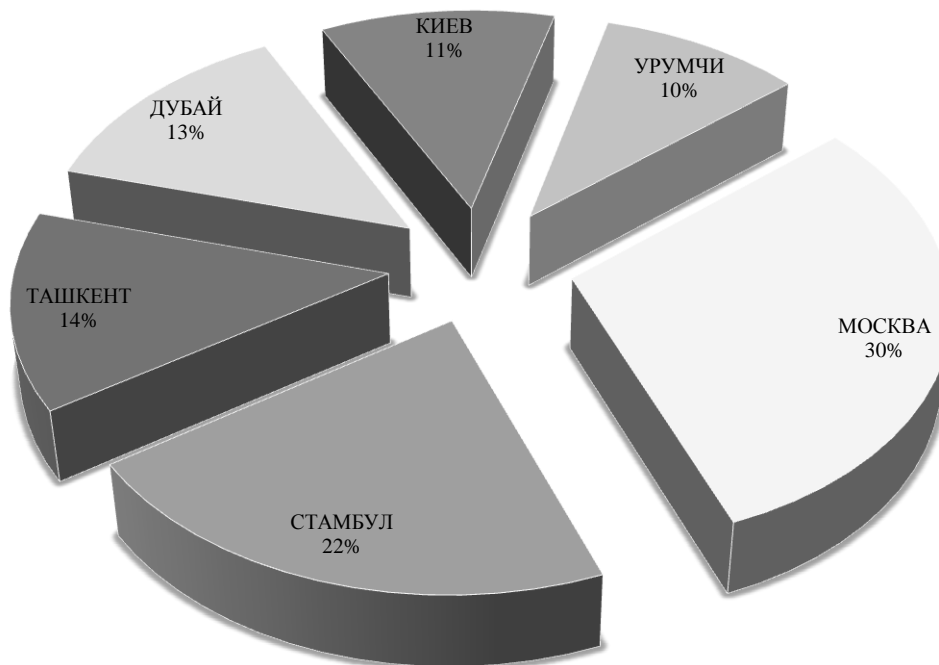
Авиакомпании (нерезиденты) выполняющие международные перелеты увеличили объем обработанного груза на 4 % по отношению к прошлому году. В 2018 году самолетовылеты увеличили такие авиакомпании как: Эйр Астана на 2%,TURKISH AIRLINES (пассажирский) на 10 % и увеличение самолетовылетов авиакомпании HONG KONG CARGO, что и в целом повлияло на увеличение объема обработанного груза.

Международная карта полетов



АО «Международный аэропорт Алматы» обслуживает международные рейсы по 41 направлению.

Отправка по международным направлениям

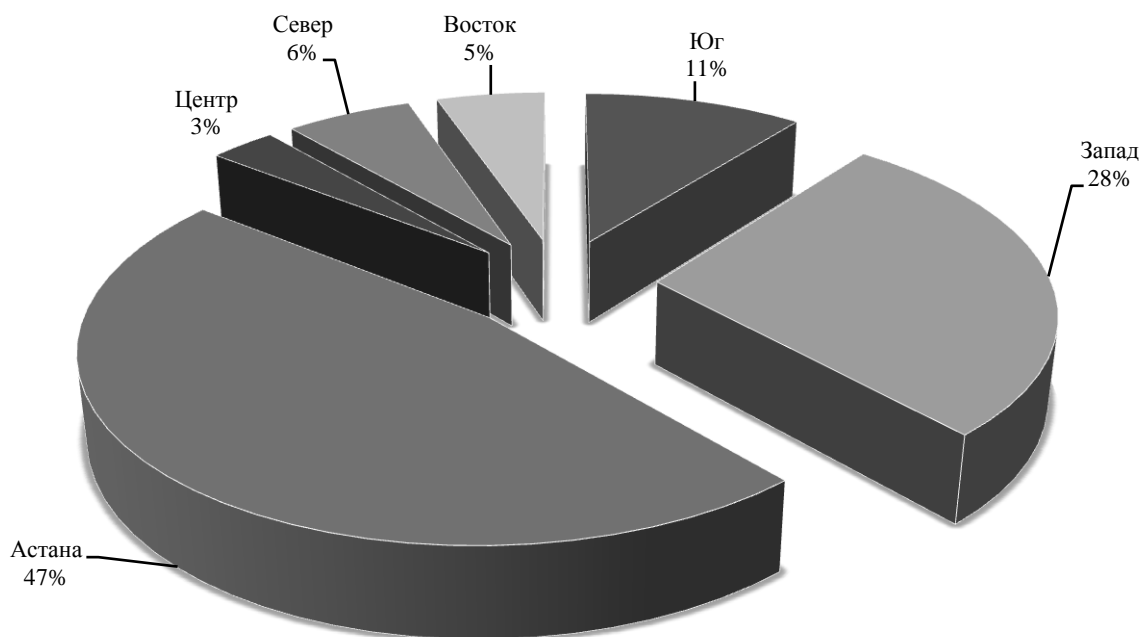


На внутренних воздушных линиях аэропорт Алматы обслуживает пассажиров по всем воздушным направлениям Казахстана.

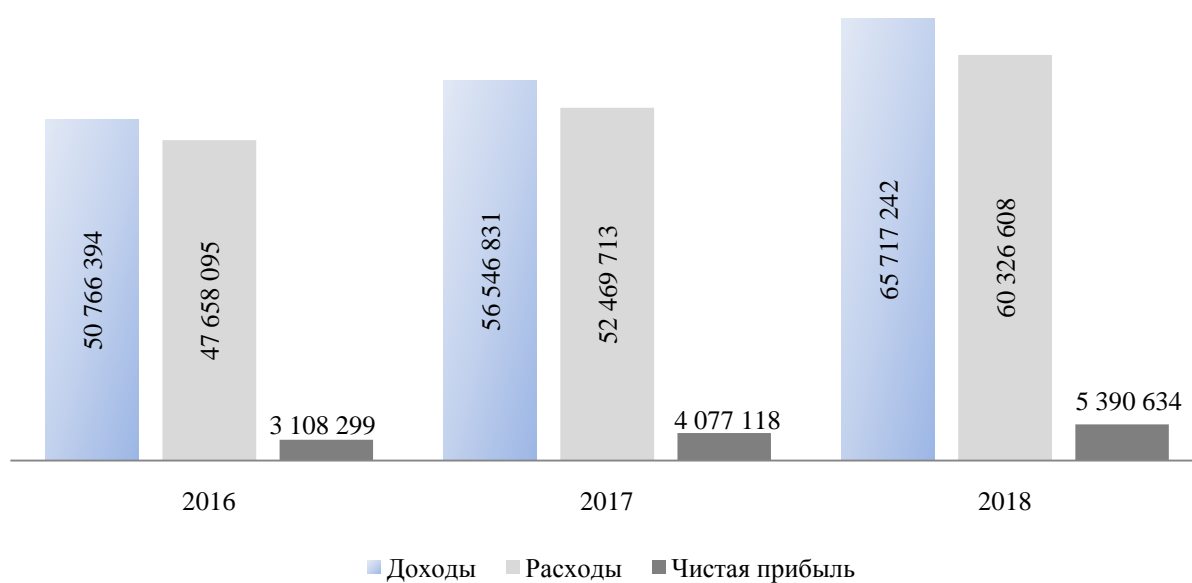
Карта полетов по Казахстану



Отправка пассажиров по внутренним направлениям

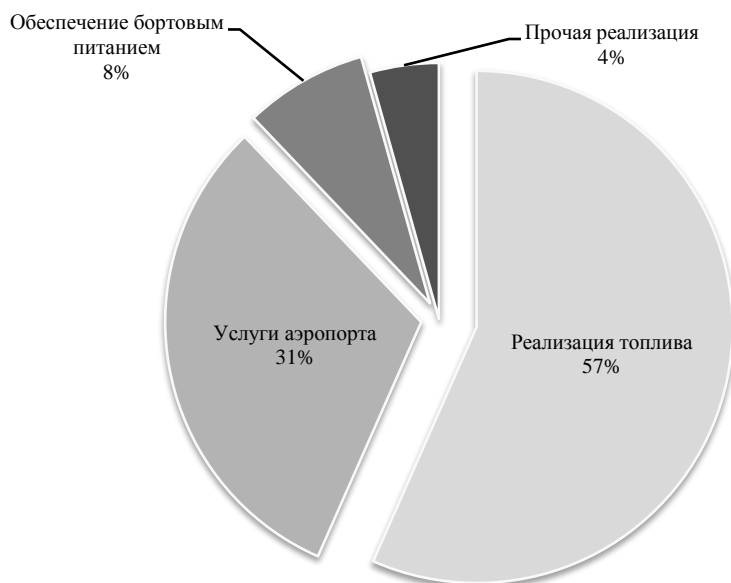


Финансовый результат за 2016-2018гг., тыс.тенге



По итогам 2018 г. АО «Международный Аэропорт Алматы» получил чистую прибыль в размере **5 391 млн. тенге**, что выше уровня 2017г. на 32%.

Структура доходов от основной деятельности (выручка) в 2018 году



Выручка аэропорта за 2018г. составила 65 312 млн. тенге, что на 17% больше, чем за 2017г. Одним из основных факторов, 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 долларовые 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 36 975 млн. тенге, что на 18% больше, чем в 2017 году.

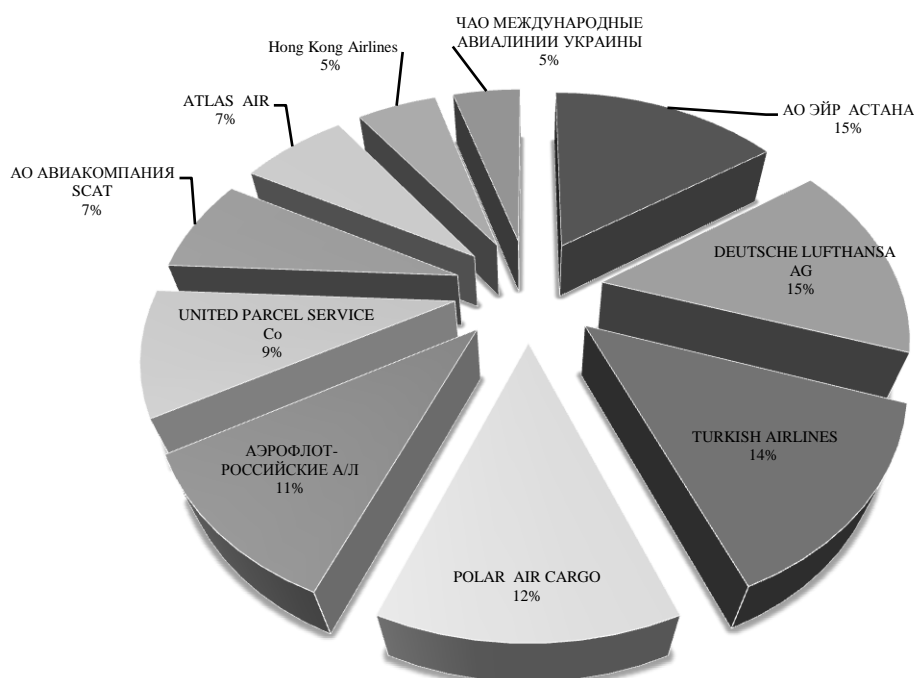
По остальным секторам деятельности, доходы также возросли по отношению к 2017 г.

Доходы от аэропортовой деятельности составили 20 425 млн. тенге или на 20% больше уровня 2017 г.

Доходы по бортовому питанию составили 5 072 млн. тенге и увеличились на 4%.

Доходы от неавиационной деятельности составили 2 840 млн. тенге и уменьшился на 10%.

Доходы от оказания услуг (выручка) за 2018 г.



На долю 10 авиакомпаний приходится почти 66% валовой выручки.

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

Структура расходов от операционной деятельности в 2018 году



Операционные расходы АО «Международный Аэропорт Алматы» за 2018 г. составили 58 271 млн. тенге, что больше уровня 2017 г. на 14%.

Данное увеличение обусловлено в основном увеличением расходов по статье топливо на 6 637 млн. тенге или на 23%.

Расходы по персоналу увеличились на 14%.

Расходы по амортизационным отчислениям составили 5 354 млн. тенге, что на 4% больше показателя 2017 г.

Расходы на материалы составили 3 889 млн. тенге, что на 418 млн. тенге или на 12% больше показателя 2017 г.

Расходы по налогам, уменьшились на 384 млн. тенге или на -13% по сравнению с показателем 2017 г. и составили 2 492 млн. тенге.

Прочие операционные расходы уменьшились на 23% и составили 2 848 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 2018 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 2018г. была утверждена Советом директоров в сумме 5 916 млн. тенге (с учетом корректировки Бюджета). В начале 2 полугодия план по инвестиционному бюджету был скорректирован в сторону увеличения, а именно включения расходов по капитальному строительству. В частности завершение строительства РД "D" и РД "E", оснащение осевыми огнями РД "A" и РД "F" и разработка эскизного проекта Бизнес терминала.

В 2018 году инвестиционные вложения аэропорта Алматы осуществлялась не только за счет собственных средств, но и заемных.

Согласно запланированному сроку в 2018г. в аэропорту Алматы завершены работы по строительству рулежных дорожек РД "D" и РД "E", проведены работы по освещению осевыми огнями рулежных дорожек РД "A" и РД "E" для доведения ИВП-1 до категории ИКАО III-B.

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 2018г. произведен закуп спец.автотехники на сумму 1 561 млн.тенге.

В 2018г. закуплено необходимая для жизненного функционирования аэропорта различная перронная техника, из них:

- аэродромная всесезонная подметально-уборочная машина – 1 ед.
- перронный автобус Neoplan – 1 ед.
- машины для транспортировки продуктов питания к ВС (автолифт) – 1 ед.
- противообледенительная установка PREMIER – 1 ед.
- машина заправки питьевой воды – 1 ед.
- безводильный самолетный тягач типа "GOLDHOFER AST 2P – 1 ед.
- ленточный транспортер типа MULAG – 2 ед.
- дизельный тягач "SHOPF ZD4 – 2 ед.
- перегружатель 14 тонн - 1 ед.
- автотрап ABS – 2 ед.
- аэродромный пожарный автомобиль легкого и тяжелого типа – 2 ед.
- вилочный погрузчик KOMATSU – 3 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 162 млн. тенге для закупки технических средств досмотра.

- портативный анализатор взрывчатых и наркотических веществ – 3ед.
- рентгеновское досмотровое оборудование с размером шахты 1000/1000 – 1ед.
- ручной металлодетектор – 3 ед.

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

Закуплено оборудование для производственных служб общей стоимостью 381 млн.тенге, а именно наземный источники питания, покрасочная установка для аэродромной службы, системы контроля

управления доступом в пассажирский терминал, сервер для центра управления парковки, холодильные машины в пассажирский терминал 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 2019г. Общество планирует затраты на капитальные вложения на сумму 4 460 млн.тенге, а именно планируется выполнить работы по:

- строительство здания VIP Терминал – на сумму 1 800 млн.тенге.
- строительство здания цеха бортового питания – на сумму 1 800 млн.тенге.
- строительство бокса на 35 автомашин – на сумму 415 млн.тенге.
- строительство автомойки для службы спец автотранспорта – на сумму 60,7 млн.тенге.
- капитальный ремонт ИВПП-2 обследование, корректировка и экспертиза – на сумму 111,34 млн.тенге.
- капитальный ремонт КПП на СВХ – на сумму 15,0 млн.тенге.
- капитальный ремонт кровли ангара АТЦ – на сумму 244 млн.тенге.

Определен объем инвестиций на закуп основных средств и нематериальных средств – 4 138 млн.тенге. Общий объем инвестиций на 2019г планируется в размере 8 598 млн. тенге.

Бухгалтерский баланс

Агрегированный баланс по состоянию на 31 декабря 2018 года, в тыс. тенге.

Активы	на 31.12.2018	на 31.12.2017
I. Долгосрочные активы,	62 821 547	63 044 857
в том числе		
основные средства	59 407 388	59 498 858
II. Краткосрочные активы,	18 377 679	17 576 725
в том числе		
товарно-материальные запасы	4 426 220	6 044 482
торговая и прочая дебиторская задолженность	1 496 822	1 529 872
денежные средства	4 823 169	4 220 357
Баланс	81 199 226	80 621 582
Капитал и обязательства	на 31.12.2018	на 31.12.2017
III. Капитал	66 017 654	63 373 252
в том числе		
уставной капитал	78 414	78 414
нераспределенная прибыль	50 291 643	45 895 429
IV. Долгосрочные обязательства	9 226 766	9 753 638
в том числе		
займы	3 402 905	3 469 655
V. Краткосрочные обязательства	5 954 806	7 494 692
в том числе		
текущая часть долгосрочных займов	2 208 293	887 586
торговая кредиторская задолженность	586 385	4 495 004
Баланс	81 199 226	80 621 582

Валюта консолидированного баланса АО «Международный Аэропорт Алматы» на конец 2018 г. составила 81 199 млн. тенге, увеличилось на 578 млн. тенге.

По состоянию на 31.12.2018 г. размещенный и оплаченный уставный капитал Общества состоит из простых акций в количестве 78 414 штук номиналом 1 000 тенге.

Займы Общества на 31.12.2018 г. составили 5 611 млн.тенге.

Краткосрочная торговая кредиторская задолженность уменьшилась на 3 909 млн. тенге.

Анализ финансового состояния

	Норматив	2018г.	2017г.	2016г.
Характеристика ликвидности				
Коэффициент текущей (общей) ликвидности	1,5 - 2,5	3,09	2,35	2,60
Коэффициент абсолютной ликвидности	> 0,2	0,81	0,56	0,77
Чистый оборотный капитал, в тыс. тенге		12 422 873	10 082 033	6 109 674
Характеристика финансовой устойчивости				
Коэффициент автономии (независимости)	> 0,5	0,81	0,79	0,85
Коэффициент финансовой зависимости	< 0,7	0,23	0,27	0,18
Характеристика рентабельности				
Рентабельность собственного капитала (ROE)	динамика	8%	6%	5%
Рентабельность активов (ROA)	динамика	7%	5%	4%
Рентабельность продаж	динамика	11%	8%	10%
Характеристика деловой активности				
Коэффициент оборачиваемости активов, в раз		0,8	0,7	0,7
Период оборота краткосрочной дебиторской задолженности, в днях		8	10	8
Период оборота краткосрочной кредиторской задолженности, в днях		14	21	12

→ **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 2018 г. аэропорт увеличил свои показатели ликвидности в силу уменьшения краткосрочных обязательств на 21% и увеличение оборотных активов на 5%, 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 2015 - 2018 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 И ЗАЩИТА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

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.

Численность работников и оплата труда темпы ее роста.

Таблица численности работников АО «Международный Аэропорт Алматы»

Единица измерения: чел.

2017 год		2018 год		% снижения	
Списочная численность	Фактическая численность	Списочная численность	Фактическая численность	Списочная численность	Фактическая численность
3477	3352	3548	3417	2%	2%

Таблица средней заработной платы работников АО «Международный Аэропорт Алматы»

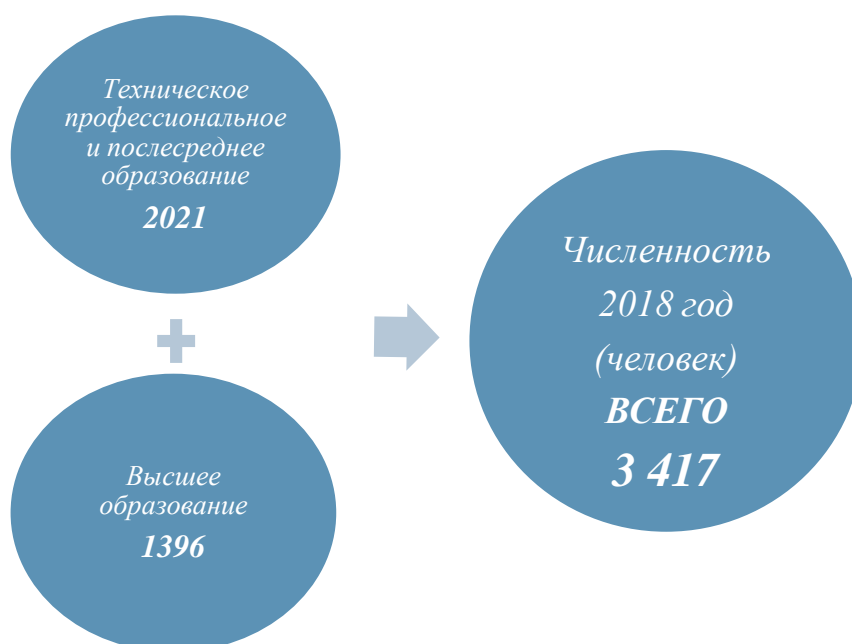
Единица измерения: тенге.

2017год	2018год	% роста
151 929	170 904	12%

Динамика средней заработной платы и производительности труда



Уровень образования



Ответственность Общества в сфере экологии и природоохранной политики в 2018 году

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 «МАА» 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.

КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

Описание системы корпоративного управления компании, ее принципов

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 соответствует законодательству Республики Казахстан и четко определяет разделение обязанностей между

различными органами Общества.

Органами Общества являются:

- 1) высший орган – Общее собрание Акционеров (единственный Акционер);
- 2) орган управления – Совет Директоров;
- 3) исполнительный орган – Президент;
- 4) контрольный орган – Служба внутреннего аудита.

Следование принципам корпоративного управления Общества должно содействовать созданию эффективного подхода для проведения объективного анализа деятельности Общества и получения соответствующих рекомендаций, оценок от аналитиков, консультантов и рейтинговых агентств при необходимости.

Акционерный капитал

Общество выпускает 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 01.01.2018г., составляет 78 414 штук. Номинальная стоимость одной Простой акции: 1000 тенге

Сделок с акциями АО «Международный аэропорт Алматы» в 2018 году не осуществлялось, изменений, произошедших в составе акционеров, владеющих акциями в размере пяти и более процентов от количества размещенных акций, в 2018 году не было.

Сделок в 2018 году по первичному размещению акций, выкупу АО «Международный аэропорт Алматы» собственных акций и их последующей перепродажи не осуществлялось.

Организационная структура

Учитывая специфику и состояние сферы гражданской авиации, требующего в большинстве случаев стандартных управленческих решений и размера аэропорта система управления Общества построена на вертикальной четырехуровневой функциональной основе (президент, вице-президенты, исполнительные директора, руководители структурных подразделений).

В 2018 году численный и персональный состав Совета директоров изменялся дважды.

Состав Совета директоров (Ердебай Д.И., Сагдиева Р.М. и Бекмухамбетов А.А.) осуществлявший деятельность с 01 января по 12 июня 2018 года был сформирован Решением Единственного акционера от 17 марта 2017 года.

Председателем Совета директоров был избран Ердебай Д.И..

Решением Единственного акционера от 11 июня 2018 года, в состав Совета директоров были избраны Ердебай Д.И., Сагдиева Р.М. и Ержанов Б.К.

Председателем Совета директоров был избран Ердебай Д.И.

Согласно Решения Единственного акционера от 08 августа 2018 года, количественный состав Совета директоров был увеличен с трех до четырех членов.

Решением Единственного акционера от 16 августа 2018 года, в состав Совета директоров была избрана Кишкимбаева С.Б. в качестве Независимого директора.

В связи с этим, с 16 августа по 31 декабря 2018 года Совет директоров осуществлял деятельность в составе:

1. Ердебай Д.И. – Председатель Совета директоров;
2. Сагдиева Р.М. Член Совета директоров – Независимый директор;
3. Кишкимбаева С.Б. Член Совета директоров – Независимый директор;
4. Ержанов Б.К. Член Совета директоров – руководитель Исполнительного органа.

В Совете директоров в 2018 году функционировали:

- Служба внутреннего аудита (создана Решением Совета директоров от 29 сентября 2017 года № 14);

- Комитет Совета директоров по внутреннему аудиту (создан Решением Совета директоров от 05 октября 2017 года № 15). Руководитель Член Совета директоров – Независимый директор Кишкимбаева С.Б.;

- Комитет Совета директоров по инвестициям и развитию (создан Решением Совета директоров от 05 октября 2017 года № 16). Руководитель Член Совета директоров – Независимый директор Сагдиева Р.М.

Исполнительный орган

С 01 января по 11 июня 2018 года исполнительный орган возглавлял Бекмухамбетов Айбол Ануарович.

11 июня 2018 года Советом Директоров АО «Международный аэропорт Алматы» принято Решение о досрочном прекращении полномочий Президента АО «Международный аэропорт Алматы» Бекмухамбетова А.А. в связи с его заявлением об освобождении от должности по собственному желанию. Бекмухамбетов А.А. руководил Международным аэропортом города Алматы с 2009 года, родился 01 февраля 1962 года в городе Актобе.

На должность Президента АО «Международный аэропорт Алматы» с 12 июня 2018 года назначен Ержанов Болат Калиевич, ранее занимавший должность Исполнительного директора по организации перевозок АО «Международный аэропорт Алматы».

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.

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.

Совет директоров Общества принимает решение о создании службы внутреннего аудита. 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.

Основной целью Службы внутреннего аудита является контроль над выполнением работниками Общества Законодательства Республики Казахстан, обязательным наличием и соблюдением внутренних процедур и правил Общества и обеспечением надлежащего уровня надежности, соответствующей характеру и масштабам проводимых Обществом операций и минимизации рисков его деятельности.

Внутренний аудит в Обществе проводится для обеспечения контроля над:

- осуществлением Обществом деятельности в соответствии с требованиями Законодательства Республики Казахстан, а также политикой бухгалтерского учета и установленными внутренними процедурами, закрепленными соответствующими внутренними документами Общества;

- осуществлением системного анализа и оценки деятельности Общества на предмет его финансовой устойчивости и платежеспособности;
- проверкой и оценкой эффективности мер контроля над исполнением принимаемых решений;
- оценкой эффективности системы управления активами и обязательствами, в том числе оценкой потенциальных рисков;
- управлением рисками, возникающими в ходе осуществления Обществом своей деятельности и осуществлением мониторинга за их минимизацией;
- соблюдением требований, установленных уполномоченным органом;
- соответствием отчетности Общества стандартам международной финансовой отчетности.

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

Служба осуществляет свою деятельность в соответствии с годовым планом работы Службы внутреннего аудита, утвержденного Советом директоров и внеплановыми заданиями по поручению Совета директоров.

Служба внутреннего аудита непосредственно подчиняется Совету Директоров Общества и отчитывается перед ним о своей работе. В 2018 году Служба внутреннего аудита представила в Совет директоров АО МАА Отчеты о работе СВА за 1, 2, 3 и 4 кварталы 2018 года и Сводный Годовой отчет за 2018 год о проведении внутренних аудитов в структурных подразделениях Общества.

Кроме того, Служба внутреннего аудита ежеквартально представляла в Совет директоров Общества Отчеты по результатам проведенного мониторинга об устранении структурными подразделениями Общества выявленных в ходе проведения внутреннего аудита несоответствий и выполнения рекомендаций СВА.

Информация о вознаграждении Исполнительного и Наблюдательного органов

В 2018 году Исполнительный орган, получил вознаграждения в сумме 26 111,6 тыс.тенге, вознаграждения Наблюдательному органу (Совету директоров) составили 14 711,5 тыс. тенге.

Информация о дивидендах

Согласно Решениям Единственного акционера от 29 марта 2018 года и от 06 августа 2018 года чистая прибыль общества за 2017 финансовый год в размере 4 077 118 тыс. тенге направлена на развитие Общества и принято решение о невыплате дивидендов по простым акциям Общества.

Чистая прибыль общества за 2016 финансовый год в размере 3 108 299 тыс. тенге направлена на выплату дивидендов по простым акциям общества в размере 2 261 565 тыс. тенге, а оставшаяся сумма в размере 846 734 тыс. тенге направлена на развитие Общества.

Основные принципы дивидендной политики

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

При определении размера чистой прибыли Общества надлежит исходить 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.

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.

Отчет о соблюдении Обществом положений Кодекса корпоративного управления

Кодекс Корпоративного управления акционерного общества АО «Международный аэропорт Алматы» является сводом правил и рекомендаций, которым АО «Международный аэропорт Алматы» следует в процессе своей деятельности для обеспечения высокого уровня деловой этики в отношениях внутри компании и с другими участниками рынка.

Кодекс Корпоративного управления разработан с учетом существующего международного опыта в области Корпоративного управления и Рекомендаций по применению принципов корпоративного управления казахстанскими акционерными обществами, утвержденных решением Экспертного совета по вопросам рынка ценных бумаг при Национальном Банке Республики Казахстан от 24 сентября 2002 года (протокол No 19).

Кодекс Корпоративного управления разработан в соответствии с законодательством Республики Казахстан и детализирует нормы Устава и внутренних документов Общества в целях обеспечения прозрачности и открытости деятельности Общества для заинтересованных лиц.

Общество добровольно принимает и следует положениям Кодекса Корпоративного управления, в стремлении повысить привлекательность общества для существующих и потенциальных инвесторов.

Общество обеспечивает эффективное участие Единственного акционера в принятии ключевых решений корпоративного управления в Обществе.

Общество обеспечивает Единственного акционера достоверной информацией о ее финансово - хозяйственной деятельности и ее результатах.

Деятельность Совета Директоров строится на основе принципов максимального соблюдения интересов и защиты прав Единственного акционера, а также ответственности за деятельность Общества.

Совет Директоров обеспечивает эффективную работу системы управления рисками, контролирует и регулирует корпоративные конфликты.

За 2018 год было проведено 9 заседаний Совета директоров, в которых принимали участие все члены Совета директоров.

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 и строится в соответствии с решениями Единственного акционера и Совета директоров.

Общество своевременно раскрывает информацию об основных результатах, планах и перспективах своей деятельности, которая может существенно повлиять на имущественные и иные права Единственного акционера и инвесторов, а также своевременно и в полном объеме отвечает на запросы акционера.

Общество регулярно предоставляет информацию о стратегически значимых корпоративных событиях в деятельности общества и в то же время следует строгим и надежным механизмам раскрытия и конфиденциальности внутренней (непубличной) информации, определенной Советом директоров.

Общество действует в строгом соответствии с законодательством Республики Казахстан, общепринятыми принципами (обычаями) деловой этики, Уставом, положениями Кодекса корпоративного управления и внутренними документами. Внутренние документы Общества разрабатываются на основе требований законодательства, Устава и норм корпоративной и деловой этики.

Отношения между Единственным акционером, членами Совета Директоров и Исполнительным органом строятся на взаимном доверии,

уважении, подотчетности и контроле.

Общество учитывает предложения Единственного акционера о дивидендной политике и следует нормам действующего законодательства Республики Казахстан в вопросах определения дивидендной политики Общества.

При реализации дивидендной политики Общества обеспечивается прозрачность механизма определения размера дивидендов и порядка их выплаты.

Выплата дивидендов строится на достоверной информации о наличии условий для начисления и выплаты дивидендов на основе реального состояния бизнеса общества.

Основной принцип кадровой политики Общества - принцип компетентности работников. Компетентный работник – это работник, который в условиях имеющихся доступных ресурсов (включая информацию), принимая те или иные решения, выполняет поставленные перед ним профессиональные задачи, соблюдая профессиональную этику с наиболее эффективным для Общества результатом.

Соблюдение данного принципа достигается применением трех основных правил:

- ➔ накопление и применение профессиональных знаний;
- ➔ делегирование и контроль;
- ➔ мотивация и адекватное исполнение работниками поставленных задач.

Одним из основных моментов кадровой политики является улучшение условий труда в компании и соблюдение норм социальной защиты сотрудников Общества.

Общество обеспечивает бережное и рациональное отношение к окружающей среде в процессе деятельности компании.

Члены Совета Директоров и исполнительный орган Общества, равно как и работники компании, выполняют свои профессиональные функции добросовестно и разумно с должной заботой и осмотрительностью в интересах Общества и Единственного акционера, избегая конфликта интересов. Они обеспечивают полное соответствие своей деятельности не только требованиям законодательства и принципам Кодекса корпоративного управления, но и этическим стандартам и общепринятым нормам деловой этики.

КОНСОЛИДИРОВАННАЯ ФИНАНСОВАЯ ОТЧЕТНОСТЬ ЗА 2018Г.

Deloitte.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

Консолидированная финансовая отчетность
за год, закончившийся 31 декабря 2018 г.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

СОДЕРЖАНИЕ

	Страница
ЗАЯВЛЕНИЕ РУКОВОДСТВА ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПОДГОТОВКУ И УТВЕРЖДЕНИЕ КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г.	1
АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ НЕЗАВИСИМЫХ АУДИТОРОВ	2-5
КОНСОЛИДИРОВАННАЯ ФИНАНСОВАЯ ОТЧЕТНОСТЬ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г.:	
Консолидированный отчет о финансовом положении	6
Консолидированный отчет о прибылях и убытках и прочем совокупном доходе	7
Консолидированный отчет об изменениях капитала	8
Консолидированный отчет о движении денежных средств	9
Примечания к консолидированной финансовой отчетности	10-51

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ЗАЯВЛЕНИЕ РУКОВОДСТВА ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПОДГОТОВКУ И УТВЕРЖДЕНИЕ КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г.

Руководство отвечает за подготовку консолидированной финансовой отчетности, достоверно отражающей финансовое положение АО «Международный аэропорт Алматы» (далее – «Компания») и его дочернего предприятия (далее вместе – «Группа») по состоянию на 31 декабря 2018 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 2018 г., была утверждена руководством 3 июля 2019 г.

Подписано от имени руководства Группы:

Ержанов Б.К.
Президент

3 июля 2019 г.
г. Алматы, Республика Казахстан



Талимова Г.С.
Главный бухгалтер

3 июля 2019 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» (далее – «Компания») и его дочернего предприятия (далее вместе – «Группа»), состоящей из консолидированного отчета о финансовом положении по состоянию на 31 декабря 2018 г., консолидированного отчета о прибылях и убытках и прочем совокупном доходе, консолидированного отчета об изменениях в капитале и консолидированного отчета о движении денежных средств за 2018 год, а также примечаний к консолидированной финансовой отчетности, включая краткий обзор основных положений учетной политики.

По нашему мнению, за исключением возможного влияния вопросов, изложенных в разделе «Основания 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 2018 г., а также ее консолидированные финансовые результаты и консолидированное движение денежных средств за 2018 год в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности («МСФО»).

Основания для выражения мнения с оговоркой

Как указано в Примечании 26, в 2018 г. Группа обнаружила, что в период с 2016 г. по 2018 г. бывшее руководство потенциально совершило хищение авиатоплива, превышая объемы использования авиатоплива для собственных нужд, отраженное Группой, максимальное влияние которого может быть до 922,291 тыс. тенге. В результате данного завышенного признания, мы не смогли получить достаточные и надлежащие аудиторские доказательства в отношении полноты доходов от реализации авиатоплива за 2018 год, правильности классификации материалов для внутреннего использования в составе себестоимости и какой-либо связанный налоговый эффект в пределах суммы, указанной выше, так как ведущее внешнее расследование еще не завершено. Следовательно, мы не могли определить, требуются ли корректировки в указанные суммы, а также какое-либо влияние на прошлые периоды.

Как указано в Примечании 7, на 31 декабря 2018 г., авансы выплаченные включали авансы поставщикам не погашенные более 12 месяцев на общую сумму 3,832,486 тыс. тенге, по возврату которых Руководство Группы проводит переговоры. Мы не смогли получить достаточные и надлежащие аудиторские доказательства в отношении возмещаемости данных авансов выданных по состоянию на 31 декабря 2018 г. Следовательно, мы не могли определить, требуется ли корректировка в указанные суммы.

По состоянию на 31 декабря 2018 г. долгосрочные активы включали объекты незавершенного строительства по новому пассажирскому терминалу на сумму 8,675,111 тыс. тенге, оборудование на сумму 1,647,077 тыс. тенге и долгосрочные авансы на сумму 1,722,603 тыс. тенге, выданные за земельные участки и поставку оборудования для нового пассажирского терминала. Группа приостановила строительство данного объекта, поскольку рассматривает целесообразность его продолжения. По состоянию на 31 декабря 2018 г. 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.

Наименование «Делойт» относится к одному либо нескольким юридическим лицам, включая их аффилированные лица, совместно входящих в «Делойт Туш Томбу Лиimited», частную компанию с ответственностью участников в гарантированной или предоплаченной, зарегистрированную в соответствии с законодательством Великобритании (далее – ДТТЛ). Каждое такое юридическое лицо является самостоятельным и независимым юридическим лицом. ДТТЛ (также известная как 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.

© 2019 ТОО «Делойт». Все права защищены.

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»). Наши обязанности в соответствии с этими стандартами указаны в разделе «Ответственность аудитора за аудит финансовой отчетности» нашего заключения. Мы независимы по отношению к Группе в соответствии с Кодексом этики профессиональных бухгалтеров Совета по международным стандартам этики для бухгалтеров (далее - «Кодекс») и этическими требованиями, применимыми к аудиту финансовой отчетности в Республике Казахстан. Нами также выполнены прочие этические обязанности, установленные этими требованиями и Кодексом. Мы полагаем, что получили достаточные и надлежащие аудиторские доказательства для выражения мнения с оговоркой.

Ключевые вопросы аудита

Мы определили, что, кроме вопросов, изложенных в разделе «Основания для выражения мнения с оговоркой», иные ключевые вопросы аудита, о которых необходимо сообщить в нашем заключении, отсутствуют.

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 приходим 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 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, достаточные и надлежащие 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 действующей системы внутреннего контроля;
- получаем понимание внутренних контролей, значимых 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 бухгалтерских оценок и соответствующего раскрытия информации, подготовленного руководством;
- делаем вывод о правомерности применения руководством допущения о непрерывности деятельности, а на основании полученных аудиторских доказательств – вывод о наличии существенной неопределенности в связи с событиями или условиями, в результате которых могут возникнуть значительные сомнения в способности Группы непрерывно продолжать деятельность. Если мы приходим к выводу о наличии существенной неопределенности, мы должны в нашем аудиторском заключении привлечь внимание к соответствующему раскрытию информации в консолидированной финансовой отчетности или, в случае ненадлежащего раскрытия, модифицировать мнение. Наши выводы основываются на аудиторских доказательствах, полученных до даты аудиторского заключения. Однако, будущие события или условия могут привести к утрате Группой способности непрерывно продолжать деятельность;
- проводим оценку представления консолидированной финансовой отчетности в целом, ее структуры и содержания, включая раскрытие информации, а также обеспечения достоверности представления лежащих в ее основе операций и событий; и
- получаем достаточные и надлежащие аудиторские доказательства по финансовой информации компаний Группы и их деятельности для выражения мнения о консолидированной финансовой отчетности. Мы отвечаем за проведение аудита Группы, руководство и контроль за ним. Мы полностью отвечаем за наше аудиторское мнение.

Мы информируем лиц, отвечающих за корпоративное управление, о запланированном объеме и сроках аудита, а также о существенных проблемах, выявленных в ходе аудита, в том числе о значительных недостатках системы внутреннего контроля.

Мы также предоставляем лицам, отвечающим за корпоративное управление, заявление о соблюдении нами всех применимых этических требований в отношении аудиторской независимости и информируем их обо всех вопросах, которые можно обоснованно считать влияющими на независимость аудитора, а в необходимых случаях – о принятых мерах предосторожности.

Из числа вопросов, о которых мы проинформировали лиц, отвечающих за корпоративное управление, мы определяем наиболее значимые для аудита консолидированной финансовой отчетности за отчетный период – ключевые вопросы аудита, включенные в настоящее заключение.




Нурлан Бекенов
Генеральный директор
ООО «Делойт»
Государственная лицензия на осуществление
аудиторской деятельности
в Республике Казахстан
№ 0000015, серия МФЮ-2, выданная
Министерством финансов
Республики Казахстан
13 сентября 2006 г.




Олжас Ашуов
Директор по проекту
Квалифицированный аудитор
Республики Казахстан
Квалификационное свидетельство
аудитора №0000715
от 10 января 2019 г.

3 июля 2019 г.
г. Алматы, Республика Казахстан

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

**КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ О ФИНАНСОВОМ ПОЛОЖЕНИИ
ПО СОСТОЯНИЮ НА 31 ДЕКАБРЯ 2018 г.**

(в тыс. тенге)

	Примечания	31 декабря 2018 г.	31 декабря 2017 г.
АКТИВЫ			
ДОЛГОСРОЧНЫЕ АКТИВЫ:			
Основные средства	5	59,407,388	59,498,858
Нематериальные активы		139,673	102,213
Гудвил		281,006	281,006
Авансы выданные за долгосрочные активы	6	2,985,788	3,156,125
Прочие долгосрочные активы		7,692	6,655
Всего долгосрочные активы		62,821,547	63,044,857
ТЕКУЩИЕ АКТИВЫ:			
Товарно-материальные запасы	8	4,426,220	6,044,482
Торговая и прочая дебиторская задолженность	9	1,496,822	1,529,872
Займы выданные	10	1,186,270	-
Авансы выданные	7	4,130,377	3,878,999
Предоплата по налогу на прибыль		3,722	434,094
Прочие текущие активы	11	2,311,099	1,468,921
Денежные средства	12	4,823,169	4,220,357
Всего текущие активы		18,377,679	17,576,725
ВСЕГО АКТИВЫ		81,199,226	80,621,582
КАПИТАЛ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА			
КАПИТАЛ:			
Уставный капитал	13	78,414	78,414
Резерв от переоценки основных средств	13	15,647,597	17,399,409
Нераспределенная прибыль		50,291,643	45,895,429
Всего капитал		66,017,654	63,373,252
ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА:			
Займы	14	3,402,905	3,469,655
Отложенные налоговые обязательства	22	5,823,861	6,283,983
Всего долгосрочные обязательства		9,226,766	9,753,638
ТЕКУЩИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА:			
Текущая часть долгосрочных займов	14	2,208,293	887,586
Налог на прибыль к уплате		51,299	-
Торговая и прочая кредиторская задолженность	15	586,385	4,495,004
Авансы полученные	16	1,529,863	964,002
Прочие текущие обязательства	17	1,578,966	1,148,100
Всего текущие обязательства		5,954,806	7,494,692
Всего обязательства		15,181,572	17,248,330
ВСЕГО КАПИТАЛ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА		81,199,226	80,621,582

Утверждено для выпуска и подписано от имени руководства Группы:

Ержанов Б.К.
Президент

3 июля 2019 г.
г. Алматы, Республика Казахстан



Талимова Г. С.
Главный бухгалтер

3 июля 2019 г.
г. Алматы, Республика Казахстан

Примечания на страницах с 10 по 51 являются неотъемлемой частью настоящей консолидированной финансовой отчетности.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

**КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ
И ПРОЧЕМ СОВОКУПНОМ ДОХОДЕ
ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г.
(в тыс. тенге)**

	Примечания	2018 г.	2017 г.
Доходы от реализации товаров и оказания услуг	18	65,312,041	55,785,476
Себестоимость реализованных товаров и оказанных услуг	19	(52,587,716)	(45,234,565)
ВАЛОВАЯ ПРИБЫЛЬ		12,724,325	10,550,911
Общие и административные расходы	20	(5,018,859)	(5,400,156)
Расходы по реализации	21	(664,468)	(660,294)
ОПЕРАЦИОННАЯ ПРИБЫЛЬ		7,040,998	4,490,461
Доходы от финансирования		91,432	39,724
Расходы по финансированию		(171,059)	-
(Расходы)/доходы по курсовой разнице		(361,241)	40,202
Прочие доходы, нетто	23	313,769	681,429
ПРИБЫЛЬ ДО НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ		6,913,899	5,251,816
Расходы по налогу на прибыль	22	(1,523,265)	(1,174,698)
ПРИБЫЛЬ ЗА ГОД		5,390,634	4,077,118
Прочий совокупный доход за год		-	-
ИТОГО СОВОКУПНЫЙ ДОХОД ЗА ГОД		5,390,634	4,077,118
Прибыль на акцию			
Базовая и разводненная, в отношении прибыли за отчетный год, приходящейся на акционеров материнской компании, тенге	13	68,746	51,995

Утверждено для выпуска и подписано от имени руководства Группы:

Ержанов Б.К.
Президент

3 июля 2019 г.
г. Алматы, Республика Казахстан



Талимова Г. С.
Главный бухгалтер

3 июля 2019 г.
г. Алматы, Республика Казахстан

Примечания на страницах с 10 по 51 являются неотъемлемой частью настоящей консолидированной финансовой отчетности.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

**КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ КАПИТАЛА
ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г.**

(в тыс. тенге)

Примечания	Уставный капитал	Резерв от переоценки основных средств	Нераспределенная прибыль	Итого
На 1 января 2017 г.	78,414	18,852,093	40,365,627	59,296,134
Прибыль за год	-	-	4,077,118	4,077,118
Итого совокупный доход	-	-	4,077,118	4,077,118
Амортизация резерва от переоценки основных средств	13	(1,452,684)	1,452,684	-
На 31 декабря 2017 г.	78,414	17,399,409	45,895,429	63,373,252
Эффект от применения МСФО 9 на 1 января 2018 г. с учетом эффекта отложенного налога	2	-	(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 от переоценки основных средств	13	(1,751,812)	1,751,812	-
Дивиденды	13	-	(2,261,565)	(2,261,565)
На 31 декабря 2018 г.	78,414	15,647,597	50,291,643	66,017,654

Утверждено для выпуска и подписано от имени руководства Группы:

Ержанов Б.К.
Президент

3 июля 2019 г.
г. Алматы, Республика Казахстан



Талимова Г. С.
Главный бухгалтер

3 июля 2019 г.
г. Алматы, Республика Казахстан

Примечания на страницах с 10 по 51 являются неотъемлемой частью настоящей консолидированной финансовой отчетности.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

**КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ ОТЧЕТ О ДВИЖЕНИИ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ
ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г.**

(в тыс. тенге)

	Примечания	2018 г.	2017 г.
Движение денежных средств от операционной деятельности:			
Прибыль до налогообложения		6,913,899	5,251,816
Корректировки на:			
Износ основных средств	5	5,339,933	5,158,559
Амортизацию нематериальных активов		30,923	1,814
Убыток от курсовой разницы, нетто		345,942	339,955
Расходы по финансированию	14	176,225	30,836
Доходы от финансирования		(91,432)	(39,724)
Восстановление резервов		(503,211)	-
Убыток от выбытия нематериальных активов		15,277	16,206
Убыток от выбытия основных средств	5	136,951	476,831
Денежные потоки от операционной деятельности до изменений в оборотном капитале		12,364,507	11,236,293
Изменение торговой и прочей дебиторской задолженности		97,442	(336,658)
Изменение товарно-материальных запасов		1,618,262	(2,212,409)
Изменение прочих текущих и долгосрочных активов		(750,181)	(857,613)
Изменение авансов выданных		(251,378)	(2,892,926)
Изменение торговой и прочей кредиторской задолженности		(4,021,551)	2,855,063
Изменение авансов полученных		565,861	(132,780)
Изменение прочих текущих и долгосрочных обязательств		430,866	138,889
Приток денежных средств от операционной деятельности		10,053,828	7,797,859
Уплаченный налог на прибыль		(1,381,215)	(1,948,515)
Проценты уплаченные		(176,225)	(30,836)
Чистое поступление денежных средств от операционной деятельности		8,496,388	5,818,508
Движение денежных средств от инвестиционной деятельности:			
Приобретение основных средств		(5,199,115)	(8,905,319)
Приобретение нематериальных активов		(5,400)	(20,255)
Выдача займа		(1,376,635)	-
Погашение выданного займа		256,642	-
Чистое движение денежных средств, использованных в инвестиционной деятельности		(6,324,508)	(8,925,574)
Движение денежных средств от финансовой деятельности:			
Поступление займов	14	1,600,000	4,400,000
Погашение займов	14	(916,059)	-
Выплата дивидендов	13	(2,261,565)	-
Чистое движение денежных средств (использованных в) / полученных от финансовой деятельности		(1,577,624)	4,400,000
Чистое увеличение денежных средств		594,256	1,292,934
Денежные средства, на начало года	12	4,220,357	2,951,242
Влияние изменений курса иностранной валюты на остатки денежных средств в иностранной валюте		80,192	(23,819)
Влияние начислений провизий в соответствии с МСФО 9		(71,636)	-
Денежные средства, на конец года	12	4,823,169	4,220,357

Утверждено для выпуска и подписано от имени руководства Группы:

Ержанов Б.К.
Президент

3 июля 2019 г.
г. Алматы, Республика Казахстан



Талимова Г. С.
Главный бухгалтер

3 июля 2019 г.
г. Алматы, Республика Казахстан

Примечания на страницах с 10 по 51 являются неотъемлемой частью настоящей консолидированной финансовой отчетности.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 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: 050039, г. Алматы, ул. Б. Майлина, 2, Республика Казахстан.

На 31 декабря 2018 и 2017 гг. акционером АО «Международный аэропорт Алматы» и его дочернего предприятия (далее вместе – «Группа») являлась:

	<u>31 декабря 2018 г.</u>	<u>31 декабря 2017 г.</u>
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 сертификат на право осуществления аэропортовой деятельности № ARD KZ69VKC00000135, полученный 2 ноября 2016 г. сроком на 3 года. 1 ноября 2018 г. Компания получила сертификат на право осуществления аэропортовой деятельности № KZ12VKC00000191 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, ремонтно-строительные работы. 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 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 находятся в зависимости от основных поставщиков топлива. В дополнение, деятельность Компании зависит от деятельности 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 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

(в тыс. тенге)

Дочерние компании

По состоянию на 31 декабря 2018 и 2017 гг. Группа имела долевое участие в следующих дочерних компаниях:

Наименование	Место регистрации	Основная деятельность	Доля участия	
			2018 г.	2017 г.
ТОО «Almaty Catering Services»	Республика Казахстан	Предоставление услуг бортового питания	100%	100%
ТОО «Алматы ЗТО»	Республика Казахстан	Логистические услуги	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) 9 «Финансовые инструменты»;
- МСФО (IFRS) 15 «Выручка по договорам с клиентами» (и соответствующие разъяснения к МСФО 15);
- КРМФО (IFRIC) 22 «Операции в иностранной валюте и предоплата возмещения»;
- Поправки к МСФО (IFRS) 4 «Применение МСФО (IFRS) 9 «Финансовые инструменты» вместе с МСФО (IFRS) 4 «Договоры страхования»;
- Ежегодные усовершенствования МСФО, период 2014-2016 гг.

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

МСФО (IFRS) 9 «Финансовые инструменты»

МСФО (IFRS) 9, выпущенный в ноябре 2009 года, вводит новые требования к классификации и оценке финансовых активов (ФА). В октябре 2010 года в стандарт были внесены поправки, которые ввели новые требования к классификации и оценке финансовых обязательств (ФО) и к прекращению их признания. В ноябре 2013 года стандарт был дополнен новыми требованиями по учету хеджирования. Обновленная версия стандарта была выпущена в июле 2014 года. Основные изменения относились к, а) требованиям к обесценению финансовых активов; б) поправкам в отношении классификации и оценки, заключающимся в добавлении новой категории финансовых активов «оцениваемые по справедливой стоимости через прочие совокупные доходы» (ОССЧПСД) для определенного типа простых долговых инструментов.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Основные требования МСФО (IFRS) 9:

Классификация и оценка финансовых активов. Все признанные ФА, которые находятся в сфере действия МСФО (IFRS) 9, должны оцениваться после первоначального признания либо по амортизированной стоимости, либо по справедливой стоимости. В частности, долговые инструменты, удерживаемые в рамках бизнес-модели, нацеленной на получение предусмотренных договором денежных потоков, включающих только основную сумму и проценты по ней, как правило, оцениваются по амортизированной стоимости. Долговые инструменты, удерживаемые в рамках бизнес-модели, цель которой достигается как получением предусмотренных договором денежных потоков, так и продажей финансового актива, а также имеющие договорные условия, которые обуславливают получение денежных потоков, являющихся исключительно погашением основной суммы долга и процентов на непогашенную часть основной суммы долга, обычно отражаются по ОССЧПСД. Все прочие долговые и долевого инструменты оцениваются по справедливой стоимости. Кроме того, организация в соответствии с МСФО (IFRS) 9 может принять решение, без права его последующей отмены, представлять последующие изменения стоимости долевого инструментов (не предназначенных для торговли и не являющихся условным возмещением, признанным приобретателем в рамках сделки по объединению бизнесов) в составе прочего совокупного дохода с признанием в прибылях или убытках только дохода от дивидендов.

Классификация и оценка финансовых обязательств. Изменения справедливой стоимости финансовых обязательств, классифицированных как оцениваемые по справедливой стоимости через прибыль или убыток, связанные с изменением их собственных кредитных рисков, должны признаваться в прочем совокупном доходе, если такое признание не приводит к созданию или увеличению учетного дисбаланса в прибылях или убытках. Изменение справедливой стоимости в связи с изменением собственного кредитного риска финансовых обязательств не подлежит последующей реклассификации в отчет о прибылях и убытках. В соответствии с МСФО (IAS) 39 изменения справедливой стоимости финансовых обязательств, классифицированных как оцениваемые по справедливой стоимости через прибыль или убыток, целиком признавались в отчете о прибылях и убытках.

Обесценение. При определении обесценения финансовых активов МСФО (IFRS) 9 требует применять модель ожидаемых кредитных убытков вместо модели понесенных потерь, которая предусмотрена МСФО (IAS) 39. Модель ожидаемых кредитных убытков требует учитывать предполагаемые кредитные убытки и их изменения на каждую отчетную дату, чтобы отразить изменения в уровне кредитного риска с даты признания финансовых активов. Другими словами, теперь нет необходимости ждать событий, подтверждающих высокий кредитный риск, чтобы признать обесценение.

Группа применила вариант модифицированного ретроспективного применения на этапе перехода к требованиям МСФО (IFRS) 9 с 1 января 2018 г. Соответственно, сравнительные данные за 2017 г. не были пересчитаны, а общий накопленный эффект был проведен через входящее сальдо нераспределенной прибыли на 1 января 2018 г.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

**ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ
ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)**
(в тыс. тенге)

В таблице ниже приводится увязка классификации финансовых активов и финансовых обязательств по предыдущим категориям оценки в соответствии с МСФО (IAS) 39 с их новыми категориями оценки, принятыми при переходе на МСФО (IFRS) 9 на 1 января 2018 г. Финансовые строки, которые не были затронуты изменениями, не были включены в таблицу. Как следствие, промежуточные итоги и общие итоги не могут быть посчитаны на основе сумм, представленных ниже:

По состоянию на 1 января 2018 г.	МСФО (IAS) 39		МСФО (IFRS) 9		Эффект от применения МСФО (IFRS) 9	Эффект отложенных налогов
	Метод учета	Сумма	Метод учета	Сумма	Сумма	Сумма
Финансовые активы						
Торговая дебиторская задолженность	Амортизированная стоимость	1,529,872	Амортизированная стоимость	1,442,060	(87,812)	17,563
Денежные средства и их эквиваленты	Амортизированная стоимость	4,220,357	Амортизированная стоимость	3,702,335	(518,022)	103,604
Финансовые обязательства						
Займы	Амортизированная стоимость	4,357,241	Амортизированная стоимость	4,357,241	-	-
Торговая и прочая кредиторская задолженность	Амортизированная стоимость	4,495,004	Амортизированная стоимость	4,495,004	-	-
Итого эффект					(605,834)	121,167

МСФО (IFRS) 15 «Выручка по договорам с покупателями»

В мае 2014 г. был опубликован МСФО (IFRS) 15, в котором установлена единая комплексная модель учета выручки по договорам с покупателями. После вступления в силу МСФО (IFRS) 15 заменит действующие стандарты по признанию выручки, включая МСФО (IAS)18 «Выручка», МСФО (IAS)11 «Договоры на строительство» и соответствующие интерпретации.

Ключевой принцип МСФО (IFRS) 15: организация должна признавать выручку по мере передачи обещанных товаров или услуг покупателям в сумме, соответствующей вознаграждению, на которое, как организация ожидает, она имеет право, в обмен на товары или услуги. В частности, стандарт вводит пятиэтапную модель признания выручки:

- Определить договор (договоры) с покупателем.
- Определить обязанности к исполнению по договору.
- Определить цену сделки.
- Распределить цену сделки между обязанностями к исполнению по договору.
- Признать выручку, когда/по мере того как организация выполнит обязанности к исполнению по договору.

В соответствии с МСФО (IFRS) 15, организация признает выручку, когда или по мере того, как выполняется обязательство исполнителя, т.е. когда контроль над товарами или услугами, составляющими обязательство исполнителя, переходит к покупателю. Стандарт содержит более детальные требования в отношении учета разных типов сделок. Кроме этого МСФО (IFRS) 15 требует раскрытия большего объема информации.

Группа применила модифицированный ретроспективный подход; однако применение МСФО (IFRS) 15 не оказало существенного влияния на финансовое положение и результаты деятельности Группы.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

(в тыс. тенге)

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

Группа не применяла следующие новые и пересмотренные МСФО, выпущенные, но еще не вступившие в силу:

- МСФО (IFRS) 16 «Аренда»¹;
- МСФО (IFRS) 17 «Договоры страхования»²;
- Поправки к МСФО (IFRS) 9 «Условия о досрочном погашении с потенциальным отрицательным возмещением»¹;
- Поправки к МСФО (IAS) 28 «Долгосрочные вложения в ассоциированные организации и совместные предприятия»¹;
- Поправки к МСФО (IAS) 19 «Вознаграждения работникам»¹;
- Поправки к МСФО (IFRS) 10 и МСФО (IAS) 28 «Продажа или взнос активов в сделках между инвестором и его ассоциированной организацией или совместным предприятием»³;
- КРМФО (IFRIC) 23 «Неопределенность в отношении правил исчисления налога на прибыль»¹;
- Ежегодные усовершенствования МСФО, период 2015-2017 гг.¹.

¹ Действуют в отношении годовых отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2019 г., с возможностью досрочного применения.

² Действуют в отношении годовых отчетных периодов, начинающихся с 1 января 2021 г., с возможностью досрочного применения.

³ Дата вступления в силу будет определена позднее, возможно досрочное применение.

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

МСФО (IFRS) 16 «Аренда»

МСФО (IFRS) 16 вводит единую модель определения соглашений аренды и учета со стороны как арендодателя, так и арендатора. После вступления в силу новый стандарт заменит МСФО (IAS) 17 «Аренда» и все связанные разъяснения.

МСФО (IFRS) 16 различает договоры аренды и договоры оказания услуг на основании того, контролирует ли покупатель идентифицированный актив. Разделения между операционной арендой (внебалансовый учет) и финансовой арендой (учет на балансе) для арендатора больше нет, вместо этого используется модель, в соответствии с которой в учете арендатора должны признаваться актив в форме права пользования и соответствующее обязательство в отношении всех договоров аренды (учет на балансе по всем договорам), кроме краткосрочной аренды и аренды активов с низкой стоимостью.

Актив в форме права пользования изначально признается по первоначальной стоимости и после первоначального признания учитывается по первоначальной стоимости (с учетом нескольких исключений) за вычетом накопленной амортизации и накопленных убытков от обесценения, с корректировкой на переоценку обязательства по аренде. Обязательство по аренде первоначально оценивается по приведенной стоимости оставшихся арендных платежей. После первоначального признания обязательство по аренде корректируется на проценты по обязательству и арендные платежи, а также, среди прочего, на влияние модификаций договора аренды. Кроме того, классификация денежных потоков также изменится, поскольку платежи по договорам операционной аренды в соответствии с МСФО (IAS) 17 классифицируются в качестве денежных потоков от операционной деятельности, тогда как в соответствии с МСФО (IFRS) 16 арендные платежи будут разбиваться на погашение основной суммы обязательства и процентов, которые будут представляться как денежные потоки от финансовой и операционной деятельности, соответственно.

В отличие от учета со стороны арендатора, учет со стороны арендодателя в соответствии с МСФО (IFRS) 16 остался практически неизменным по сравнению с МСФО (IAS) 17 и требует разделять договоры аренды на операционную или финансовую аренду.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Помимо прочего, требования к раскрытию информации в соответствии с МСФО (IFRS) 16 существенно расширились.

По мнению руководства Группы, данные поправки не окажут существенного воздействия на финансовое положение или результаты деятельности Группы, за исключением МСФО (IFRS) 16 «Аренда». В настоящее время руководство продолжает оценивать полное влияние применения МСФО (IFRS) 16 «Аренда» на финансовую отчетность Группы, поэтому дать разумную количественную оценку влияния перехода на новый стандарт до завершения детального анализа руководством не представляется возможным.

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.

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 долевого инструментов, относящихся к сфере применения МСФО (IFRS) 2, лизинговых операций, относящихся к сфере применения МСФО (IAS) 17, 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 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.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

(в тыс. тенге)

Функциональная валюта и валюта презентации

Функциональной валютой компаний Группы и валютой презентации 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 дочернего предприятия, контролируемого 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.

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, доходы и расходы 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 предприятий распределяется между акционерами Компании и неконтролирующими долями, 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.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Принцип непрерывной деятельности

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 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.

Земля, принадлежащая Группе на правах собственности, не амортизируется.

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 2018 и 2017 гг., износ начисляется по следующим средним срокам полезной службы активов:

	Годы
Здания и сооружения	6-50
Оборудование	1-30
Прочее	1-19

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

(в тыс. тенге)

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.

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.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

(в тыс. тенге)

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.

Финансовые инструменты

Финансовые активы и финансовые обязательства отражаются в 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.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

(в тыс. тенге)

Справедливая стоимость

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, Компания 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 финансовой отчетности определяется вышеуказанным способом, за исключением сделок с выплатами на основе собственных долевых инструментов, относящихся к сфере применения МСФО (IFRS) 2, лизинговых операций, относящихся к сфере применения МСФО (IAS) 17, 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 финансовой отчетности, оценка справедливой стоимости классифицируется на основании иерархии справедливой стоимости (Уровень 1, 2 или 3). Уровни соответствуют возможности прямого определения справедливой стоимости на основе рыночных данных и отражают значимость исходных данных, использованных при оценке справедливой стоимости в целом:

- исходные данные Уровня 1 представляют собой не требующие корректировок котировки 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.

Финансовые активы

Признание и прекращение признания финансовых активов происходит в дату заключения сделки, при условии, что покупка или продажа актива осуществляется по договору, условия которого требуют поставки актива в течение срока, принятого на соответствующем рынке.

Все признанные в учете финансовые активы, после первоначального признания должны оцениваться по амортизированной либо по справедливой стоимости в зависимости от классификации финансовых активов.

Классификация финансовых активов:

- Долговые инструменты, удерживаемые в рамках бизнес-модели, целью которой является получение предусмотренных договором денежных потоков, которые включают в себя исключительно выплаты в счет основной суммы долга и проценты, после первоначального признания оцениваются по амортизированной стоимости.
- Долговые инструменты, удерживаемые в рамках бизнес-модели, целью которой является как получение предусмотренных договорами денежных потоков, включающих исключительно платежи в счет основной суммы долга и проценты, так и продажа соответствующих долговых инструментов, после первоначального признания оцениваются по справедливой стоимости через прочий совокупный доход;
- Все прочие долговые инструменты (например, долговые инструменты, оцениваемые по справедливой стоимости или предназначенные для продажи) и инвестиции в долевые инструменты, после первоначального признания оцениваются по справедливой стоимости через прибыль или убыток.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

(в тыс. тенге)

При этом при первоначальном признании финансового актива Группа вправе в каждом отдельном случае осуществить не подлежащий отмене выбор/классификацию. В частности:

- Группа вправе принять безотзывное решение о представлении в составе прочего совокупного дохода последующих изменений справедливой стоимости инвестиций в собственный капитал, если такие инвестиции не предназначены для торговли и не являются условным вознаграждением, признанным приобретателем при объединении бизнеса, к которому применяется МСФО (IFRS) 3; а также
- Группа может принять безотзывное решение об отнесении долгового инструмента к категории ОССЧПУ, если такой долговой инструмент соответствует критериям для признания по амортизированной стоимости или справедливой стоимости через прочий совокупный доход, при условии, что это устраняет или значительно уменьшает учетное несоответствие («опция учета по справедливой стоимости»).

Группа владеет следующими финансовыми активами:

<i>В тыс. тенге</i>	МСФО (IFRS) 9 31 декабря 2018 г.	МСФО (IFRS) 9 1 января 2018 г.	МСФО (IAS) 39 31 декабря 2017 г.
Финансовые активы, оцениваемые по амортизированной стоимости:			
Торговая и прочая дебиторская задолженность (Примечание 9)	1,496,822	1,442,060	1,529,872
Займы выданные (Примечание 10)	1,186,270	-	-
Денежные средства (Примечание 12)	4,823,169	3,702,335	4,220,357
Итого	7,506,261	5,144,395	5,750,229

Финансовые активы классифицируются в каждой из категорий оценки в соответствии учетной политикой, указанной выше.

Амортизированная стоимость

Амортизированная стоимость представляет собой первоначальную стоимость актива за вычетом выплат основного долга, но включая начисленные проценты, а для финансовых активов – за вычетом любого списания понесенных убытков от обесценения. Начисленные проценты включают амортизацию отложенных при первоначальном признании затрат по сделке, а также любых премий или дисконта от суммы погашения с использованием метода эффективной процентной ставки. Начисленные процентные доходы и начисленные процентные расходы, включая начисленный купонный доход и амортизированный дисконт или премию (включая отложенную при предоставлении комиссию, при наличии таковой), не показываются отдельно, а включаются в балансовую стоимость соответствующих статей активов и обязательств.

Метод эффективной процентной ставки

Метод эффективной процентной ставки – это метод признания процентных доходов или процентных расходов в течение соответствующего периода с целью обеспечения постоянной процентной ставки (эффективной процентной ставки) на балансовую стоимость инструмента. Эффективная процентная ставка – это точная ставка дисконтирования расчетных будущих денежных выплат или поступлений (не включая будущие убытки по кредитам) на ожидаемый срок действия финансового инструмента или, в соответствующих случаях, на более короткий срок до чистой балансовой стоимости финансового инструмента.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

(в тыс. тенге)

Эффективная процентная ставка используется для дисконтирования денежных потоков по инструментам с плавающей ставкой до следующей даты изменения процента, за исключением премии или дисконта, которые отражают кредитный спред по плавающей ставке, указанной для данного инструмента, или по другим переменным факторам, не устанавливаемым в зависимости от рыночного значения. Такие премии или дисконты амортизируются на протяжении всего ожидаемого срока обращения инструмента. Расчет дисконтированной стоимости включает все комиссионные, выплаченные и полученные сторонами контракта, составляющие неотъемлемую часть эффективной процентной ставки.

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 кредитные убытки по торговой дебиторской задолженности и контрактным активам, ожидаемым за весь срок действия данных финансовых инструментов. Ожидаемые кредитные убытки по этим финансовым активам оцениваются с использованием матрицы оценочных резервов, основанной на историческом опыте Группы по кредитным убыткам, с поправкой на факторы, характерные для должников, общие экономические условия и оценка как текущего, так и прогнозируемого направления условий на отчетную дату, включая временную стоимость денег, где это уместно.

Для всех прочих финансовых инструментов Группа признает оценочный резерв в размере полной величины кредитных убытков, ожидаемых за весь срок действия финансового инструмента, в случае значительного увеличения кредитного риска по инструменту с момента его первоначального признания. Во всех остальных случаях резервы по ожидаемым кредитным убыткам формируются в размере, равном величине кредитных убытков, ожидаемых в пределах 12 месяцев.

Оценку ожидаемых кредитных убытков, необходимо производить с помощью оценочного резерва, величина которого равна:

- величине кредитных убытков, ожидаемых в течение последующих 12 месяцев, т.е. той части кредитных убытков за весь срок действия финансового инструмента, которая представляет собой ожидаемые кредитные убытки вследствие случаев неисполнения обязательств по инструменту, могущих возникнуть в течение 12 месяцев после отчетной даты («первая стадия»);
- величине кредитных убытков, ожидаемых за весь срок действия финансового инструмента, которые возникают вследствие всех возможных случаев неисполнения обязательств по инструменту в течение срока его действия («вторая стадия» и «третья стадия»).

Значительное увеличение кредитного риска

При оценке на предмет значительного увеличения кредитного риска по финансовому инструменту с момента первоначального признания Группа сравнивает риск дефолта по инструменту по состоянию на отчетную дату исходя из оставшегося срока погашения, с риском дефолта, который прогнозировался на указанную отчетную дату для оставшегося срока погашения при первоначальном признании финансового инструмента.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

При проведении такой оценки Группы учитывает обоснованную и подтверждаемую количественную и качественную информацию, включая информацию за прошлые периоды и прогнозную информацию, которая может быть получена без неоправданных затрат или усилий на основании имеющего у Группы опыта и экспертных оценок, включая прогнозные данные. Рассматриваемая прогнозная информация включает будущие перспективы отраслей, в которых работают должники Компании, полученные из отчетов экономических экспертов, финансовых аналитиков, правительственных органов, соответствующих аналитических центров и других аналогичных организаций, также, как и рассмотрение различных внешних источников фактической и прогнозируемой экономической информации, касающейся основной деятельности Группы.

В частности, при оценке значительного увеличения кредитного риска с момента первоначального признания учитывается следующая информация:

- фактическое или ожидаемое значительное ухудшение внешнего (если имеется) или внутреннего кредитного рейтинга финансового инструмента;
- значительное ухудшение показателей кредитного риска на внешнем рынке по конкретному финансовому инструменту, например, значительное увеличение дефолтных цен для должника или длительности, или степени, в которой справедливая стоимость финансового актива была меньше его амортизированной стоимости;
- существующие или прогнозируемые неблагоприятные изменения в деловых, финансовых или экономических условиях, которые, как ожидается, приведут к значительному снижению способности должника выполнять свои долговые обязательства;
- фактическое или ожидаемое значительное ухудшение результатов деятельности должника;
- значительное увеличение кредитного риска по другим финансовым инструментам того же должника;
- фактическое или ожидаемое существенное неблагоприятное изменение в нормативной, экономической или технологической среде должника, которое приводит к значительному снижению способности должника 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.

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.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

(в тыс. тенге)

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 одному из следующих критериев, как правило, не подлежат возмещению:

- в случае нарушения должником финансовых ковенантов; или
- 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.

Списание активов

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.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Измерение и признание ожидаемых кредитных убытков

Ожидаемые кредитные убытки измеряются произведением вероятности дефолта, уровня убытков при дефолте (т.е. величина потерь, если есть дефолт) и суммы требований при дефолте. Оценка вероятности дефолта и ожидаемых потерь при дефолте основана на исторических данных и прогнозной информации, как описано выше. Что касается риска дефолта, то для финансовых активов он представлен валовой балансовой стоимостью активов на отчетную дату; для договоров финансовой гарантии, подверженность к дефолту включает сумму, использованную на отчетную дату вместе с любыми дополнительными суммами, которые, как ожидается, будут списаны в будущем на дату дефолта, определенной исходя из исторических тенденций, понимания Группой конкретных будущих потребностей в финансировании должников и другой соответствующей прогнозной информацией.

Если Группа оценила резерв по убыткам для финансового инструмента в сумме, равной величине кредитных убытков, ожидаемых за весь срок действия финансового инструмента, в предыдущий отчетный период, но определяет на текущую отчетную дату, что данные условия более не являются эффективными, Группа оценивает резерв по убыткам в размере равном 3-месячному ожидаемому кредитному убытку, по данным на текущую отчетную дату, за исключением активов, для которых был использован упрощенный подход.

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

Признание финансового актива прекращается только в случае прекращения прав на денежные потоки по соответствующему договору (включая истечение прав в результате модификации, приводящей к существенному изменению договорных условий) или в случае передачи финансового актива и всех основных рисков и выгод, связанных с владением активом, другой организации. Если Группа не передает и не сохраняет за собой все основные риски выгоды, связанные с владением активом, и продолжает контролировать переданный актив, то она отражает свою долю в данном активе и связанном с ним обязательстве в размере возможной оплаты соответствующих сумм. Если Группа сохраняет за собой все основные риски и выгоды, связанные с владением переданным финансовым активом, то она продолжает учитывать данный актив, а полученные при передаче денежные средства отражает в виде обеспеченного займа.

При полном прекращении признания финансового актива разница между балансовой стоимостью актива и суммой полученного возмещения, а также дебиторская задолженность и совокупная прибыль/убыток, ранее признанная в составе прибыли или убытка и накопленная в составе капитала, признается в составе прибыли или убытка. Исключение составляют инвестиции в собственный капитал, классифицированные в категорию ОССЧПСД, для которых накопленная прибыль/убыток, ранее отнесенная на прочий совокупный доход, впоследствии не реклассифицируется в состав прибыли или убытка.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Финансовые обязательства и долевыми инструментами

Финансовые обязательства

Классификация и оценка

Финансовые обязательства Группы представляют собой финансовые обязательства, отражаемые по амортизированной стоимости. Финансовые обязательства в отчете о финансовом положении включают в себя займы полученные, и кредиторскую задолженность.

В тыс. тенге	МСФО (IFRS) 9 31 декабря 2018 г.	МСФО (IFRS) 9 1 января 2018 г.	МСФО (IAS) 39 31 декабря 2017 г.
Обязательства, оцениваемые по амортизированной стоимости:			
Займы (Примечание 14)	5,611,198	4,357,241	4,357,241
Торговая и прочая кредиторская задолженность (Примечание 15)	586,385	4,495,004	4,495,004
Итого	6,197,583	8,852,245	8,852,245

Прочие финансовые обязательства первоначально учитываются по справедливой стоимости за вычетом затрат по сделке. Впоследствии прочие финансовые обязательства учитываются по амортизированной стоимости с использованием 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 скидки), в течение ожидаемого срока действия долгового инструмента или (если применимо) в течение более короткого срока, до амортизированной стоимости финансового обязательства.

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. Для тех, которые обозначены как инструмент хеджирования для хеджирования валютных рисков отражается в составе прочего совокупного дохода и накапливается в качестве отдельного компонента капитала.

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.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

(в тыс. тенге)

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 обязательства 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.

В момент подписания или обсуждения договора Группа делает анализ договора на соответствие критериям МСФО 15, для учета договора в соответствии с МСФО 15. Текущие договоры на реализацию услуг соответствуют критериям и учитываются в соответствии с МСФО 15.

Оказание услуг

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

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

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Продажа товаров

Выручка от реализации товаров признается по факту поставки товара и перехода права собственности. При этом на момент признания должны выполняться следующие условия:

- Группа передала покупателю существенные риски и выгоды, связанные с владением товаром;
- Группа не сохраняет за собой ни управленческих функций в той степени, которая обычно ассоциируется с владением товарами, ни фактического контроля над проданными товарами;
- сумма выручки может быть достоверно оценена;
- вероятность получения экономических выгод, связанных со сделкой, высока; и
- понесенные или ожидаемые затраты, связанные со сделкой, могут быть достоверно оценены.

Аренда

Договоры аренды, по условиям которых к арендатору переходят все существенные риски и выгоды, вытекающие из права собственности, классифицируются как финансовая аренда. Все прочие договоры аренды учитываются как операционная аренда.

Группа как арендодатель

Доход от операционной аренды признается равномерно 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 равномерно в течение срока аренды.

Группа как арендатор

Платежи по операционной аренде относятся на расходы равномерно в течение срока аренды.

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. Монетарные статьи, выраженные в иностранных валютах, пересчитываются по соответствующему валютному курсу на дату составления отчетности. Немонетарные статьи, учитываемые в иностранной валюте и оцениваемые по справедливой стоимости, подлежат пересчету по обменным курсам, действовавшим на дату определения справедливой стоимости. Немонетарные статьи, отраженные по исторической стоимости, выраженной в иностранной валюте, не пересчитываются.

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

- 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;
- курсовые разницы от хеджирования отдельных валютных рисков; и
- курсовые разницы по задолженности иностранного подразделения, погашение которой не планируется и маловероятно (такая задолженность входит в чистые инвестиции Группы в иностранное подразделение), изначально отражаемые в прочем совокупном доходе, реклассифицируются в прибыли и убытки при погашении задолженности.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

(в тыс. тенге)

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 обязательства по покупке, строительству или иному приобретению долгосрочных активов, отражаются в отчете о финансовом положении как доходы будущих периодов с последующим отношением на прибыли и убытки на систематической и рациональной основе на протяжении срока полезной службы соответствующих активов.

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 212,130 тенге в месяц в 2018 г. (183,443 тенге в месяц в 2017 г.), в качестве отчислений в их накопительный пенсионный фонд. Обязательные пенсионные взносы удерживаются из вознаграждения работников. Группа не имеет каких-либо других обязательств по пенсионным платежам.

Подходный налог

Расходы по подоходному налогу включают текущий и отложенный налог.

Текущий налог

Сумма текущего налога определяется налогооблагаемой прибылью за год. Налогооблагаемая прибыль отличается от прибыли до налогов из консолидированного отчета о прибылях и убытках и прочем совокупном доходе за счет включения части доходов и расходов в налогооблагаемую прибыль других лет, а также исключения вообще не подлежащих обложению (вычету) доходов (расходов). Сумма текущего подоходного налога Группы рассчитывается по ставкам, утвержденным законодательством на отчетную дату.

Отложенный налог

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 облагаемых временных разниц. Отложенные налоговые активы 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.

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 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. Текущие и отложенные налоги, возникающие от сделок по объединению предприятий, учитываются при отражении этих сделок в отчетности.

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.

Срок полезной службы основных средств и нематериальных активов

Группа оценивает оставшийся срок полезной службы основных средств и нематериальных активов, по крайней мере, на конец каждого финансового г. и, если ожидания отличаются от предыдущих оценок, изменения учитываются как изменения в расчетных оценках в соответствии с МСФО 8 «Учетная политика, изменения в расчетных оценках и ошибки». Эти оценки могут оказать существенное влияние на балансовую стоимость основных средств и нематериальных активов и сумму износа и амортизации, признанную в составе прибылей и убытков.

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 2015 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.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

(в тыс. тенге)

При применении затратного подхода использовались определенные ключевые элементы, такие как:

- полная стоимость воспроизводства или замещения (сумма затрат создания объекта сравнимой полезности с использованием плана и материалов, используемых на рынке в настоящее время);
- оставшийся срок полезной службы;
- нормативный срок службы;
- износ (физический износ, функциональный износ, экономическое устаревание).

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).

Наиболее важными допущениями, использованными при оценке доходным подходом, были:

- объемы грузо- и пассажирооборота;
- объемы оказанных услуг авиационной деятельности (обеспечение взлет-посадки, обеспечение авиационной безопасности, обеспечение встречи-выпуска воздушного судна);
- тарифы на основные услуги авиационной деятельности;
- долгосрочный темп роста (уровня инфляции) – 5.2%;
- 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 2018 и 2017 гг. Руководство провело анализ и определило, что балансовая стоимость основных средств Группы существенно не отличается от справедливой стоимости.

Обесценение гудвила

Определение обесценения гудвила требует проведения оценки ценности от использования генерирующих единиц, на которые распределяется гудвил. Расчет ценности от использования требует от Группы проведения оценки будущего движения денежных средств, ожидаемого от генерирующей единицы, и соответствующей эффективной ставки дисконта для расчета текущей стоимости. Так как деятельность ТОО «Almaty Catering Services» не зависит от материнской компании, оно рассматривается как отдельное подразделение, генерирующее денежные потоки, для целей проверки на предмет обесценения по состоянию на 31 декабря 2018 г. Возмещаемая стоимость была определена путем расчета ценности от использования активов на основе прогнозируемых денежных потоков на пять лет. Ставка дисконтирования до налогообложения, применяемая к прогнозируемым денежным потокам, составила 16.11% (2017 г.: 14.96%) и является средневзвешенной стоимостью капитала ТОО «Almaty Catering Services».

Балансовая стоимость гудвила по состоянию на 31 декабря 2018 и 2017 гг., составила 281,006 тыс. тенге. По состоянию на 31 декабря 2018 и 2017 гг. обесценение гудвила выявлено не было.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

**ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ
ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)**

(в тыс. тенге)

Резервы по сомнительной дебиторской задолженности и авансам выданным

Группа создает резервы по сомнительной дебиторской задолженности и под обесценение авансов. Для определения сомнительной дебиторской задолженности и 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 сомнительным долгам в консолидированной финансовой отчетности.

5. ОСНОВНЫЕ СРЕДСТВА

Движение основных средств за годы, закончившиеся 31 декабря 2018 и 2017 гг., представлено следующим образом:

	Земля	Здания и сооружения	Оборудование	Прочее	Незавершенное строительство	Итого
Переоцененная стоимость						
На 1 января 2017 г.	3,119,297	34,969,343	9,298,390	5,436,758	8,878,260	61,702,048
Поступления	-	3,598,893	4,605,517	95,761	187,819	8,487,990
Внутренние перенесения	-	219,170	-	-	(219,170)	-
Перенесение в нематериальные активы	-	-	-	-	(53,462)	(53,462)
Выбытия	-	(11,408)	(564,595)	(8,458)	-	(584,461)
На 31 декабря 2017 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 перенесения	-	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
Накопленный износ и обесценение						
На 1 января 2017 г.	-	2,879,275	2,055,069	67,984	-	5,002,328
Начисленный износ	-	2,869,766	2,231,558	57,235	-	5,158,559
Элиминация при выбытии	-	(451)	(101,764)	(5,415)	-	(107,630)
На 31 декабря 2017 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
Остаточная стоимость						
На 31 декабря 2017 г.	3,119,297	33,027,408	9,154,449	5,404,257	8,793,447	59,498,858
На 31 декабря 2018 г.	3,119,297	31,217,348	10,755,764	5,402,372	8,912,607	59,407,388

Незавершенное строительство представляет собой, в основном, строительство нового пассажирского терминала и перрона для нового пассажирского терминала, балансовая стоимость которых по состоянию на 31 декабря 2018 г. составила 8,675,111 тыс. тенге (31 декабря 2017 г. 8,675,110 тыс. тенге). Оборудование включает в себя оборудование для нового пассажирского терминала на сумму 1,647,077 тыс. тенге. Группа привлекла независимых специалистов для проведения технического анализа проекта по строительству нового пассажирского терминала и перрона в целях определения оставшегося объема инвестиций в данный проект и разработки последующего плана развития инфраструктуры аэропорта. По состоянию на дату данной консолидированной финансовой отчетности, данный анализ еще не был завершен.

Оценка по справедливой стоимости

Земля, здания и сооружения, оборудование, прочие основные средства и незавершенное строительство были переоценены по состоянию на 31 декабря 2015 г. независимым оценщиком, не связанным с Группой, с использованием затратного, сравнительного и доходного методов (Примечание 4).

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

(в тыс. тенге)

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.

В результате переоценки, на 31 декабря 2015 г. Группа признала увеличение стоимости основных средств по всем классам основных средств на сумму 12,969,974 тыс. тенге, что было отражено как увеличение резерва от переоценки основных средств, и уменьшение стоимости основных средств по классу «Оборудование» на сумму 309,008 тыс. тенге, что было признано в консолидированном отчете о совокупном доходе как убыток от переоценки основных средств. Также, в результате переоценки накопленный износ был элиминирован в счет балансовой стоимости основных средств, и чистая балансовая стоимость приведена к переоцененной стоимости основных средств по состоянию на 31 декабря 2015 г.

Чистая балансовая стоимость основных средств, которая была бы признана в консолидированной финансовой отчетности, если бы основные средства были отражены по первоначальной стоимости за вычетом накопленного износа, составила:

	Итого
На 31 декабря 2018 г.	43,259,749
На 31 декабря 2017 г.	<u>40,384,739</u>

6. АВАНСЫ ВЫДАННЫЕ ЗА ДОЛГОСРОЧНЫЕ АКТИВЫ

По состоянию на 31 декабря 2018 г. авансы, выданные за долгосрочные активы, составляли 2,985,788 тыс. тенге (31 декабря 2017 г.: 3,156,125 тыс. тенге) и представляли собой авансы, уплаченные поставщикам за земельные участки и оборудование включая авансы за земельные участки для нового терминала и аэропорта в сумме 1,722,603 тыс. тенге (31 декабря 2017 г.: 2,765,648 тыс. тенге, состоящих их авансов за земельные участки для нового терминала в сумме 1,722,603 тыс. тенге, авансов за оборудование для нового терминала в сумме 1,027,294 тыс. тенге и прочих авансов за оборудование в сумме 15,751 тыс. тенге).

22 декабря 2018 г. Группа заключила договор на покупку недвижимого имущества с отлагательным условием и заплатила аванс в размере 1,117,470 тыс. тенге.

7. АВАНСЫ ВЫДАННЫЕ

	31 декабря 2018 г.	31 декабря 2017 г.
Авансы, выданные за поставку товарно-материальных запасов и оказание услуг	4,187,602	3,936,224
Минус: резерв по сомнительной задолженности	<u>(57,225)</u>	<u>(57,225)</u>
	<u>4,130,377</u>	<u>3,878,999</u>

В октябре 2017 г. Группа выдала авансы за поставку авиационного топлива двум поставщикам на общую сумму 3,832,486 тыс. тенге. По состоянию на 31 декабря 2018 г. данные поставщики не исполнили своих обязательств на данную сумму согласно заключенным договорам.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

**ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ
ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)**
(в тыс. тенге)

8. ТОВАРНО-МАТЕРИАЛЬНЫЕ ЗАПАСЫ

На 31 декабря 2018 и 2017 гг. товарно-материальные запасы включали:

	31 декабря 2018 г.	31 декабря 2017 г.
Авиационное топливо и смазочные материалы	1,963,153	3,342,843
Материалы	1,116,124	1,189,019
Запасные части	934,697	850,299
Топливо	48,454	317,636
Прочие материалы	363,792	344,685
	4,426,220	6,044,482

9. ТОРГОВАЯ И ПРОЧАЯ ДЕБИТОРСКАЯ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ

На 31 декабря 2018 и 2017 гг. торговая и прочая дебиторская задолженность включала:

	31 декабря 2018 г.	31 декабря 2017 г.
Торговая дебиторская задолженность	1,233,305	1,272,755
Прочая дебиторская задолженность	487,983	450,596
Минус: резерв по ожидаемым кредитным убыткам и сомнительной задолженности	(224,466)	(193,479)
	1,496,822	1,529,872

В следующей таблице показано движение ожидаемых кредитных убытков за весь срок, которые были признаны для торговой дебиторской задолженности в соответствии с подходом, изложенным в МСФО (IFRS) 9 «Финансовые инструменты»:

	2018 г.
Сальдо на 1 января согласно МСФО (IAS) 39	193,479
Эффект от применения МСФО (IFRS) 9	87,812
Пересчитанное сальдо на 1 января согласно МСФО (IFRS) 9	281,291
Изменение за год	(56,825)
Сальдо на 31 декабря 2018 г. согласно МСФО (IFRS) 9	224,466

На 31 декабря торговая дебиторская задолженность Группы была выражена в следующих валютах:

	31 декабря 2018 г.	31 декабря 2017 г.
Доллары США	1,121,060	909,635
Тенге	375,762	620,237
	1,496,822	1,529,872

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

(в тыс. тенге)

10. ЗАЙМЫ ВЫДАННЫЕ

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., 30 апреля 2019 г., 30 июня 2019 г. и далее до 31 июля 2019 г. Заем обеспечен недвижимым имуществом и долями в компаниях заемщика.

По состоянию на 31 декабря 2018 г. неоплаченная сумма займа, включая начисленные проценты и эффект индексации, составила 1,186,270 тыс. тенге. На дату выпуска данной консолидированной финансовой отчетности заем не был погашен.

11. ПРОЧИЕ ТЕКУЩИЕ АКТИВЫ

	31 декабря 2018 г.	31 декабря 2017 г.
Предоплата по налогу на добавленную стоимость	2,232,696	1,388,744
Прочее	78,403	80,177
	2,311,099	1,468,921

12. ДЕНЕЖНЫЕ СРЕДСТВА

На 31 декабря 2018 и 2017 гг. денежные средства включали:

	31 декабря 2018 г.	31 декабря 2017 г.
Денежные средства на текущих банковских счетах	3,122,749	570,300
Денежные средства на депозитных банковских счетах	1,758,814	3,640,834
Денежные средства в кассе	13,242	9,223
Минус: Резерв по ожидаемым кредитным убыткам	(71,636)	-
	4,823,169	4,220,357

В следующей таблице показано движение ожидаемых кредитных убытков за весь срок, которые были признаны для денежных средств и их эквивалентов в соответствии с подходом, изложенным в МСФО (IFRS) 9 «Финансовые инструменты»:

	2018 г.
Сальдо на 1 января согласно МСФО (IAS) 39	-
Эффект от применения МСФО (IFRS) 9	518,022
Пересчитанное сальдо на 1 января согласно МСФО (IFRS) 9	518,022
Изменение за год	(446,386)
Сальдо на 31 декабря 2018 г. согласно МСФО (IFRS) 9	71,636

На 31 декабря 2018 и 2017 гг. денежные средства были выражены в следующих валютах:

	31 декабря 2018 г.	31 декабря 2017 г.
Доллары США	2,500,389	3,688,978
Тенге	2,322,772	531,379
Евро	8	-
	4,823,169	4,220,357

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

13. КАПИТАЛ

Объявленный уставный капитал (количество акций, штук)

	<u>31 декабря 2018 г.</u>	<u>31 декабря 2017 г.</u>
Простые акции	100,000	100,000
Привилегированные неголосующие акции	10,000	10,000
	<u>110,000</u>	<u>110,000</u>

Выпущенные и полностью оплаченные акции (количество акций, штук)

	<u>31 декабря 2018 г.</u>	<u>31 декабря 2017 г.</u>
Простые акции	78,414	78,414
	<u>78,414</u>	<u>78,414</u>

По состоянию на 31 декабря 2018 и 2017 гг. размещенный и оплаченный уставный капитал Группы состоял из простых акций в количестве 78,414 штук, каждая номинальной стоимостью 1,000 тенге, и составлял 78,414 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:

	<u>2018 г.</u>	<u>2017 г.</u>
Чистая прибыль, приходящаяся на держателей простых акций материнской компании	5,390,634	4,077,118
Средневзвешенное количество простых акций для расчета базовой прибыли на акцию	78,414	78,414
Базовая и разводненная прибыль на акцию, тенге	<u>68,746</u>	<u>51,995</u>

В ноябре 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 2018 г. данный показатель составил 836.5 тенге (2017 г.: 782.04 тенге).

Дивиденды

В течение 2018 г., дивиденды по финансовым результатам за 2016 г. были объявлены и выплачены в размере 2,261,565 тыс. тенге.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

(в тыс. тенге)

Резерв от переоценки основных средств

Резерв от переоценки основных средств сформирован на основании переоценки основных средств, произведенной независимым оценщиком в отношении определенных групп активов по состоянию на 31 декабря 2015 г.

Ниже представлено изменение в резерве по переоценке:

	<u>2018 г.</u>	<u>2017 г.</u>
На 1 января	17,399,409	18,852,093
Амортизация за вычетом отложенного налога	(1,751,812)	(1,452,684)
На 31 декабря	<u>15,647,597</u>	<u>17,399,409</u>

14. ЗАЙМЫ

	<u>2018 г.</u>	<u>2017 г.</u>
На 1 января	4,357,241	-
Текущая часть долгосрочных займов	887,586	-
Долгосрочная часть	3,469,655	-
Выплачено	(916,059)	-
Получено	1,600,000	4,400,000
Проценты начисленные	176,225	30,836
Проценты выплаченные	(176,225)	(30,836)
Эффект от курсовых разниц	570,016	(42,759)
На 31 декабря	5,611,198	4,357,241
Текущая часть долгосрочных займов	2,208,293	887,586
Долгосрочная часть	3,402,905	3,469,655

31 июля 2017 г. Компания и АО «АТФБанк» заключили Соглашение об открытии кредитной линии с целью финансирования расходов на выполнение работ по капитальному ремонту искусственной 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, со сроком погашения до 13 июля 2022 г. Номинальная ставка вознаграждения в долларах составляла 4% годовых, эффективная ставка в долларах 5.4% годовых. Начиная с 1 января 2018 г. ставка вознаграждения в долларах составила 5.5% годовых.

Возврат суммы основного долга осуществляется ежемесячно, равными долями по истечению льготного периода, равного 6 (шесть) месяцам с даты заключения Соглашения. Уплата вознаграждения за пользование кредитом осуществляется ежемесячно.

Согласно кредитной линии, залогом выступают деньги, поступающие в будущем по определенным контрактам с клиентами.

В течении 2018 г. Группа соблюдала и не нарушала финансовых обязательств и ковенантов.

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 и 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.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

**ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ
ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)**

(в тыс. тенге)

Возврат суммы основного долга осуществляется ежемесячно, равными долями по истечению льготного периода, равного 6 (шесть) месяцам с даты заключения Соглашения. Уплата вознаграждения за пользование кредитом осуществляется ежемесячно.

Согласно, кредитной линии, залогом выступают деньги, поступающие в будущем по определенным контрактам с клиентами.

В течении 2018 г. Группа соблюдала и не нарушала финансовых обязательств и ковенантов.

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 2018 г.	Денежные потоки от финансовой деятельности (i)	Неденежные изменения		31 декабря 2018 г.
			Эффект от курсовых разниц	Прочие изменения (ii)	
Банковские кредиты	4,357,241	683,941	570,016	-	5,611,198
	4,357,241	683,941	570,016	-	5,611,198

	1 января 2017 г.	Денежные потоки от финансовой деятельности (i)	Неденежные изменения		31 декабря 2017 г.
			Эффект от курсовых разниц	Прочие изменения (ii)	
Банковские кредиты	-	4,400,000	(42,759)	-	4,357,241
	-	4,400,000	(42,759)	-	4,357,241

Денежные потоки от банковских кредитов составляют чистую сумму поступлений и выплат по заемным средствам в отчете о движении денежных средств.

Прочие изменения включают проценты начисленные и платежи по процентам.

15. ТОРГОВАЯ И ПРОЧАЯ КРЕДИТОРСКАЯ ЗАДОЛЖЕННОСТЬ

На 31 декабря 2018 и 2017 гг. торговая и прочая кредиторская задолженность была представлена следующими статьями:

	31 декабря 2018 г.	31 декабря 2017 г.
Кредиторская задолженность за поставку материалов	338,924	4,097,515
Кредиторская задолженность за поставку основных средств	15,963	26,852
Прочая кредиторская задолженность	231,498	370,637
	586,385	4,495,004

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

(в тыс. тенге)

Торговая и прочая кредиторская задолженность была выражена в следующих валютах:

	<u>31 декабря 2018 г.</u>	<u>31 декабря 2017 г.</u>
Тенге	486,804	4,438,760
Доллары США	31,715	28,917
Евро	26,927	27,327
Рубли	40,939	-
	<u>586,385</u>	<u>4,495,004</u>

16. АВАНСЫ ПОЛУЧЕННЫЕ

По состоянию на 31 декабря 2018 г. авансы полученные в сумме 1,529,863 тыс. тенге (31 декабря 2017 г.: 964,002 тыс. тенге) представляли собой авансы от авиакомпаний за услуги аэропорта.

17. ПРОЧИЕ ТЕКУЩИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

На 31 декабря 2018 и 2017 гг. прочие краткосрочные обязательства включали следующее:

	<u>31 декабря 2018 г.</u>	<u>31 декабря 2017 г.</u>
Расчеты с сотрудниками	473,922	445,830
Резерв по неиспользованным отпускам	370,463	359,708
Налоги к уплате, кроме налога на прибыль	307,599	330,093
Расчеты с пенсионным фондом	126,171	11,851
Прочее	300,811	618
	<u>1,578,966</u>	<u>1,148,100</u>

18. ДОХОДЫ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ ТОВАРОВ И ОКАЗАНИЯ УСЛУГ

Доходы от реализации товаров и оказания услуг были представлены следующими статьями:

	<u>2018 г.</u>	<u>2017 г.</u>
Реализация топлива	36,975,467	31,294,053
Услуги аэропорта	20,424,597	17,048,823
Обеспечение бортовым питанием	5,072,105	4,871,342
Прочая реализация	2,839,872	2,571,258
	<u>65,312,041</u>	<u>55,785,476</u>

19. СЕБЕСТОИМОСТЬ РЕАЛИЗОВАННЫХ ТОВАРОВ И ОКАЗАННЫХ УСЛУГ

Себестоимость реализованных товаров и оказанных услуг включала:

	<u>2018 г.</u>	<u>2017 г.</u>
Топливо	35,677,000	28,788,043
Расходы на персонал	5,942,913	4,995,445
Износ и амортизация	5,042,003	4,861,367
Материалы	3,635,078	3,234,117
Коммунальные услуги	427,296	414,847
Топливо, использованное на собственные нужды	212,890	464,615
Прочее	1,650,536	2,476,131
	<u>52,587,716</u>	<u>45,234,565</u>

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

20. ОБЩИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ РАСХОДЫ

Общие и административные расходы были представлены следующими статьями:

	<u>2018 г.</u>	<u>2017 г.</u>
Расходы по налогу на добавленную стоимость	1,876,909	2,266,156
Расходы на персонал	1,614,601	1,618,896
Налоги, кроме подоходного налога	614,723	609,896
Материалы	150,852	116,458
Износ и амортизация	100,086	101,377
Прочее	661,688	687,373
	<u>5,018,859</u>	<u>5,400,156</u>

За годы, закончившиеся 31 декабря 2018 и 2017 гг., Группа отразила в общих и административных расходах НДС, относящийся к необлагаемым оборотам по международным перевозкам, на сумму 1,876,909 тыс. тенге и 2,266,156 тыс. тенге, соответственно.

21. РАСХОДЫ ПО РЕАЛИЗАЦИИ

Расходы по реализации были представлены следующими статьями:

	<u>2018 г.</u>	<u>2017 г.</u>
Расходы на персонал	241,648	238,505
Износ и амортизация	211,443	204,920
Материалы	103,374	120,516
Коммунальные расходы	24,089	24,930
Прочее	83,914	71,423
	<u>664,468</u>	<u>660,294</u>

22. РАСХОДЫ ПО НАЛОГУ НА ПРИБЫЛЬ

Расходы по налогу на прибыль за годы, закончившиеся 31 декабря, включают:

	<u>2018 г.</u>	<u>2017 г.</u>
Расходы по текущему налогу на прибыль	1,862,217	1,503,818
Экономия по отложенному налогу на прибыль	(338,952)	(329,120)
	<u>1,523,265</u>	<u>1,174,698</u>

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:

	<u>2018 г.</u>	<u>2017 г.</u>
Прибыль до налогообложения	6,913,899	5,251,816
Официальная ставка налога	20%	20%
Расходы по налогу на прибыль, рассчитанные по ставке 20%	1,382,780	1,050,363
Налоговый эффект постоянных разниц от:		
Невычитаемые расходы	104,272	35,931
Эффект от заработной платы для нештатных работников	24,304	-
Эффект пересчета налогов предыдущих периодов	-	83,869
Прочие постоянные разницы	11,909	4,535
Расходы по налогу на прибыль	<u>1,523,265</u>	<u>1,174,698</u>

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 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 основой для расчета активов и обязательств и суммами, отраженными в консолидированной финансовой отчетности, на 31 декабря включают следующее:

	31 декабря 2018 г.	Отражено через прибыль и убыток	1 января 2018 г.	Эффект приме- нения МСФО 9 через капитал	31 декабря 2017 г.	Отражено через прибыль и убыток	31 декабря 2016 г.
Активы по отложенному подоходному налогу:							
Резерв по ожидаемым кредитным убыткам	59,220	(100,643)	159,863	121,167	38,696	-	-
Резерв по неиспользованным отпускам	70,335	3,324	67,011	-	67,011	9,631	57,380
Отложенные налоговые активы	129,555	(97,319)	226,874	121,167	105,707	9,631	57,380
Обязательства по отложенному подоходному налогу:							
Основные средства и нематериальные активы	(5,953,416)	436,271	(6,389,690)	-	(6,389,690)	319,488	(6,709,178)
Отложенные налоговые обязательства	(5,953,416)	436,271	(6,389,690)	-	(6,389,690)	319,488	(6,709,178)
Чистые обязательства по отложенному подоходному налогу	(5,823,861)	338,952	(6,162,816)	121,167	(6,283,983)	329,119	(6,651,798)

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.

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.

23. ПРОЧИЕ ДОХОДЫ, НЕТТО

Прочие доходы были представлены следующими статьями:

	2018 г.	2017 г.
Доходы от возмещаемых затрат	193,918	618,226
Доходы от предоставления пропусков	81,995	79,202
Доходы от предоставления коммунальных услуг	61,917	367,681
Убыток от выбытия основных средств и нематериальных активов	(112,495)	(496,578)
Прочее	88,434	112,898
	313,769	681,429

24. ОПЕРАЦИИ СО СВЯЗАННЫМИ СТОРОНАМИ

Связанные стороны включают в себя акционеров, аффилированные компании и компании под общим контролем, на которые Группа может оказывать существенное влияние.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

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 2018 и 2017 г. остаток операций со связанными сторонами были представлены следующим образом:

	31 декабря 2018 г.	31 декабря 2017 г.
Активы:		
Денежные средства	1,257,819	2,307,875
Авансы выданные	1,468	236
Торговая и прочая дебиторская задолженность	-	378
Обязательства:		
Торговая кредиторская задолженность	(26,648)	(3,710,845)
Займы	(1,600,000)	-
Авансы полученные	(859)	(309)

В течение года Группа имела следующие торговые операции со связанными сторонами:

	2018 г.	2017 г.
Приобретение товаров/услуг	30,740,505	29,609,119
Реализация товаров/услуг	2,990	8,490

Вознаграждение ключевому управленческому персоналу

В 2018 г. общая сумма вознаграждения ключевому управленческому персоналу в количестве 15 человек (2017 г.: 14 человек), отраженная в консолидированном отчете о прибылях и убытках и прочем совокупном доходе в составе общих и административных расходов, составила 134,314 тыс. тенге (2017 г.: 518,738 тыс. тенге). Компенсация ключевому управленческому персоналу состоит из заработной платы, зафиксированной в трудовом соглашении.

25. 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.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

**ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ
ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)**

(в тыс. тенге)

Категории финансовых инструментов

По состоянию на 31 декабря финансовые инструменты представлены следующим образом:

	31 декабря 2018 г.	31 декабря 2017 г.
Финансовые активы		
Торговая и прочая дебиторская задолженность (Примечание 9)	1,496,822	1,529,872
Займы выданные (Примечание 10)	1,186,270	-
Денежные средства (Примечание 12)	4,823,169	4,220,357
Финансовые обязательства		
Займы (Примечание 14)	5,611,198	4,357,241
Торговая и прочая кредиторская задолженность (Примечание 15)	586,385	4,495,004

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 монетарных активов Группы на 31 декабря 2018 г. представлена следующим образом:

	в Долларах США и индекса- цией к доллару США	в Прочей валюте	в Тенге	Итого
Денежные средства	2,500,389	8	2,322,772	4,823,169
Торговая и прочая дебиторская задолженность	1,121,060	-	375,762	1,496,822
Займы выданные	1,186,270	-	-	1,186,270
Займы	(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)	611,730	1,308,678

Балансовая стоимость монетарных активов Группы на 31 декабря 2017 г. представлена следующим образом:

	в долларах США	в прочей валюте	в Тенге	Итого
Денежные средства	3,688,978	-	531,379	4,220,357
Торговая и прочая дебиторская задолженность	909,635	-	620,237	1,529,872
Займы	(4,357,241)	-	-	(4,357,241)
Торговая и прочая кредиторская задолженность	(28,917)	(27,327)	(4,438,760)	(4,495,004)
Чистая балансовая позиция	212,455	(27,327)	(3,287,144)	(3,102,016)

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

(в тыс. тенге)

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:

	2018 г.		2017 г.	
	Увеличение/ (уменьшение) обменного курса	Влияние на прибыль до налогообло- жения	Увеличение/ (уменьшение) обменного курса	Влияние на прибыль до налогообло- жения
Доллары США	20%	152,961	20%	42,491
Прочая валюта	20%	(13,572)	20%	(5,465)

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.

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.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

**ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ
ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)**
(в тыс. тенге)

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 эффектив- ная процент- ная ставка	До востребо- вания	От		От 1 года до 5 лет	Более 5 лет	Итого
			От 1 до 3 месяцев	3 месяцев до 1 года			
На 31 декабря 2018 г.							
Финансовые активы							
Торговая и прочая дебиторская задолженность (Примечание 9)	-	-	1,484,966	11,856	-	-	1,496,822
Денежные средства (Примечание 12)	-	-	4,823,169	-	-	-	4,823,169
Займы выданные (Примечание 10)	3%	-	176,338	1,159,494	-	-	1,335,832
Финансовые обязательства							
Торговая и прочая кредиторская задолженность (Примечание 15)	-	-	586,385	-	-	-	586,385
Займы (Примечание 14)	9%	-	1,144,404	3,434,563	8,611,095	-	13,190,062
На 31 декабря 2017 г.							
Финансовые активы							
Торговая и прочая дебиторская задолженность (Примечание 9)	-	-	1,313,053	216,819	-	-	1,529,872
Денежные средства (Примечание 12)	-	-	4,220,357	-	-	-	4,220,357
Финансовые обязательства							
Торговая и прочая кредиторская задолженность (Примечание 15)	-	-	4,495,004	-	-	-	4,495,004
Займы (Примечание 14)	-	-	-	1,053,535	3,723,865	-	4,777,400

Стадии обесценения

Компания применяет трехэтапную модель по обесценению финансовых активов, оцениваемых по амортизированной стоимости на 31 декабря 2018 г. и 1 января 2018 г., как объяснено в учетной политике в Примечании 4.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

**ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ
ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)**

(в тыс. тенге)

Классификация финансовых активов, оцениваемых по амортизированной стоимости, по отдельным стадиям моделей обесценения представлена ниже:

В тыс. тенге	МСФО (IFRS) 9 31 декабря 2018 г.			МСФО (IFRS) 9 1 января 2018 г.		
	Стадия 1	Стадия 2	Стадия 3	Стадия 1	Стадия 2	Стадия 3
Валовая балансовая стоимость						
Торговая и прочая дебиторская задолженность (Примечание 9)	-	1,527,809	193,479	-	1,529,872	193,479
Займы выданные (Примечание 10)	-	1,186,270	-	-	-	-
Денежные средства (Примечание 12)	4,894,805	-	-	3,053,510	1,166,847	-
Резерв под убытки (МСФО (IFRS) 9)						
Торговая и прочая дебиторская задолженность (Примечание 9)	-	(30,987)	(193,479)	-	(87,812)	(193,479)
Займы выданные (Примечание 10)	-	-	-	-	-	-
Денежные средства (Примечание 12)	(71,636)	-	-	(6,733)	(511,289)	-
Балансовая стоимость (МСФО (IFRS) 9)	4,823,169	2,683,092	-	3,046,777	2,097,618	-

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.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

В таблице ниже представлен коэффициент задолженности Группы на конец года:

	31 декабря 2018 г.	31 декабря 2017 г.
Займы	5,611,198	4,357,241
Торговая и прочая кредиторская задолженность	586,385	4,495,004
Прочие текущие обязательства	1,578,966	1,148,100
Чистая задолженность	7,776,549	10,000,345
Капитал	66,017,654	63,373,252
Коэффициент задолженности	0.12	0.16

Справедливая стоимость

На 31 декабря 2018 и 2017 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.

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 2018 и 2017 гг. финансовые инструменты, отраженные по справедливой стоимости, включающие денежные средства, относились к двухуровневой категории финансовых инструментов.

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.

26. 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 течение 2014-2017 гг. произошло значительное снижение цен на энергоресурсы, что привело к существенному сокращению экспортной выручки. В августе 2015 г. Правительство и Национальный Банк Республики Казахстан объявили о переходе к новой денежно-кредитной политике, основанной на свободно плавающем курсе тенге, и отменили валютный коридор. В течение 2015-2018 гг. тенге существенно обесценился относительно основных иностранных валют.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

(в тыс. тенге)

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.

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, используя промежуточные несвязанные с Группой компании. Текущее руководство подало заявление в правоохранительные органы, на основании которого было возбуждено уголовное дело. Руководство Группы полагает, что эффект влияния данного факта на консолидированную финансовую отчетность Группы, включая прошлые периоды, является незначительным, 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.

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 ДКРЕМ. Компания считает, что соблюдает все требования ДКРЕМ.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ) (в тыс. тенге)

Обязательства капитального характера

В декабре 2018 г. Группа заключила договор на покупку недвижимого имущества с отлагательным условием на общую сумму 2,048,695 тыс. тенге. По состоянию на 31 декабря 2018 г. Группа выплатила аванс в размере 1,117,470 тыс. тенге (Примечание 6).

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.

27. ДОГОВОРЫ ОПЕРАЦИОННОЙ АРЕНДЫ

Группа как арендодатель:

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 2018 и 2017 гг., аренда, признанная как доход от аренды, представлена следующим образом:

	<u>2018 г.</u>	<u>2017 г.</u>
Всего аренда, признанная как доход от деятельности по аренде	1,817,654	1,540,307

Группа как арендатор:

В течение 2018 и 2017 гг. Группа арендовала земельные участки по договорам операционной аренды на срок 10 лет. В 2018 и 2017 гг. Группа не вступала в неаннулируемые соглашения по операционной аренде.

В течение отчетного периода следующие платежи были признаны в качестве расходов в составе прибылей и убытков:

	<u>2018 г.</u>	<u>2017 г.</u>
Всего аренда, признанная как расход по аренде	3,954	6,964

28. 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.

АО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АЛМАТЫ»

ПРИМЕЧАНИЯ К КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЗА ГОД, ЗАКОНЧИВШИЙСЯ 31 ДЕКАБРЯ 2018 г. (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

(в тыс. тенге)

29. СОБЫТИЯ ПОСЛЕ ОТЧЕТНОЙ ДАТЫ

22 декабря 2018 г. Группа заключила договор на покупку недвижимого имущества с отлагательным условием (Примечание 26). После отчетной даты, Группа получила разрешение соответствующих государственных органов на покупку недвижимого имущества.

В апреле 2019 г. Группа создала новую дочернюю компанию ТОО «Almaty FBO» для управления бизнес-авиацией. Группа владеет 100% долей в компании.

28 июня 2019 г. Группа подписала соглашение о продлении срока возврата займа выданного до 31 июля 2019 г. (Примечание 10). По состоянию на 31 декабря 2018 г. неоплаченная сумма займа, включая начисленные проценты и эффект индексации составила 1,186,270 тыс. тенге.

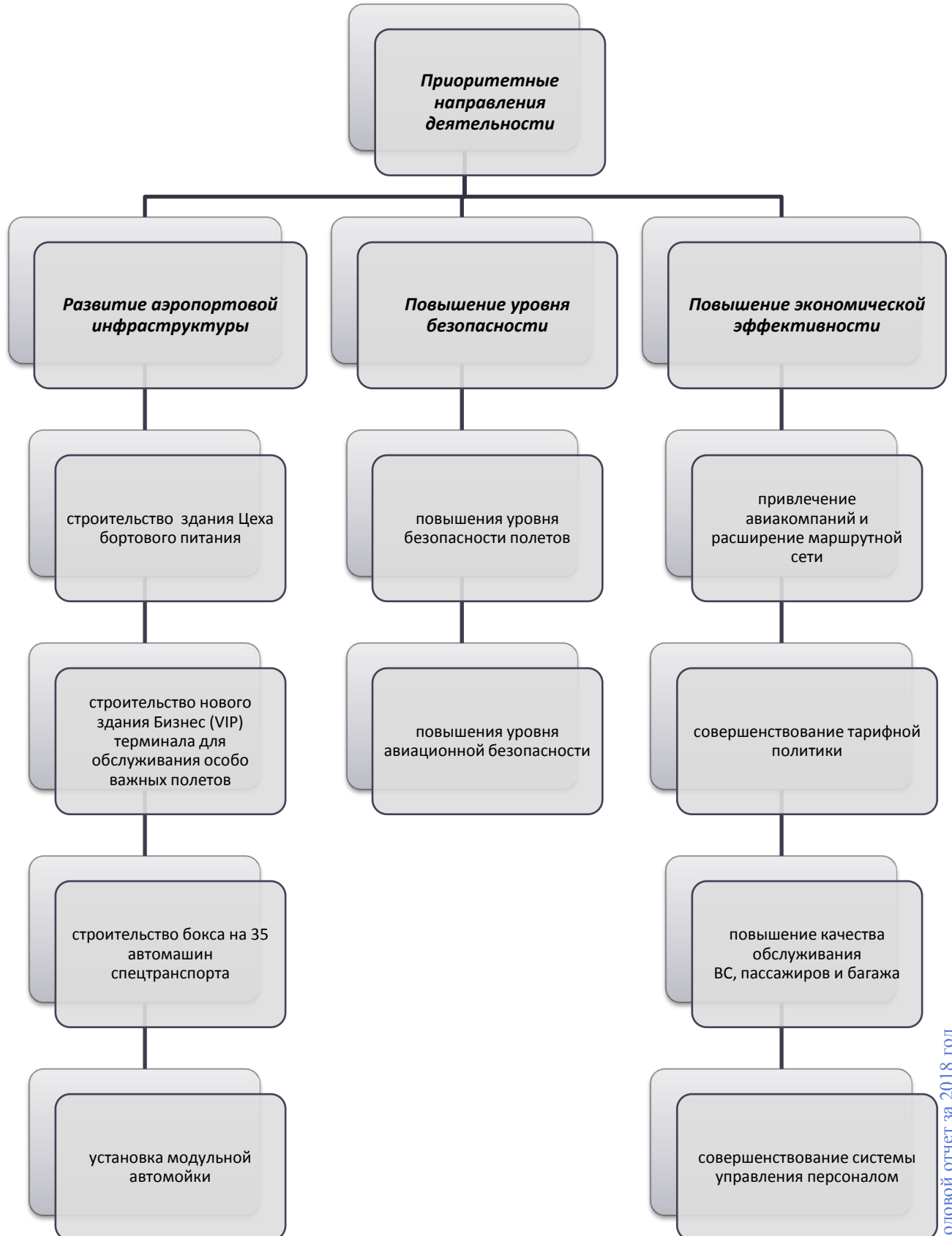
30. УТВЕРЖДЕНИЕ КОНСОЛИДИРОВАННОЙ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ

Данная консолидированная финансовая отчетность была одобрена руководством Группы и утверждена для выпуска 3 июля 2019 г.

ОСНОВНЫЕ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ НА 2019 ГОД

Приоритетные направления деятельности.

В течение 2019 года будут осуществлены следующие мероприятия:



К приоритетным направлениям развития относятся:

- Развитие аэропортовой инфраструктуры;
- Повышения уровня безопасности;
- Повышения экономической эффективности.

Каждое из приоритетных направлений развития включает в себя комплексы отдельных задач.

В рамках развития аэропортовой инфраструктуры

Развитие аэропортового комплекса до 2031 года осуществляется в соответствии с Мастер-планом, разработанным «Lufthansa Consulting» - ведущей консалтинговой компанией в области авиации. Приоритетным направлением для аэропорта является поддержание и развитие производственной инфраструктуры в условиях растущих объемов.

На 2019г. Общество планирует выполнить работы по строительству:

- здания цеха бортового питания

В целях создания производственного центра в сфере Международной авиации с соответствующим современным архитектурным обликом, не имеющим аналогов в Республике Казахстан, Акционерное Общество «Международный аэропорт Алматы» в соответствии с планом развития утвержденным в 2017 году и поручениями Президента РК, планирует реализацию проекта и строительство производственного здания Цеха бортового питания Международного аэропорта г. Алматы в 2019 году.

Новое здание цеха бортового питания с общей площадью -7719,73м², предназначается для приготовления, кратковременного хранения и отпуска на воздушные суда рационов бортового питания, а также обработки использованной бортовой посуды и самолетного съемного буфетно-кухонного инвентаря.

- здания VIP Терминала

Согласно утвержденного и презентованного в 2017 году плана развития международного аэропорта г. Алматы и во исполнения ряда поручений первого президента Н.А. Назарбаева, в 2019 году планируется реализация строительства нового VIP терминала

Целью работы является возведение нового здания соответствующего всем современным требованиям стандартов и производственных потребностей аэропорта в сфере обслуживания авиапассажиров уровня VIP. Так же новое здание VIP терминала предусмотрено в плане архитектурного решения в соответствии современных тенденции общей площадью здания – 1848 м².

Функционально здание рассчитано для приема и обслуживания как пассажиров VIP класса, так и правительственных делегаций и глав государств.

Генеральным планом предусмотрено: организация парковочных мест для автотранспорта, парковая зона с зелеными насаждениями.

Реализация проекта позволит существенно поднять показатели качественного и количественного уровня обслуживания пассажиров.

В настоящее время существующий VIP терминал, построенный в 90-х годах, не обеспечивает современным требованиям в обслуживании авиапассажиров в условиях постоянно увеличивающегося пассажиропотока. Так же модернизация или реконструкция существующего здания невозможна по причине непрерывного процесса обслуживания пассажиров. Остановка объекта существенно скажется на уровне обслуживания авиаперевозок и на данный момент не приемлема.

→ бокса на 35 автомашин спецтранспорта

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

Размеры здания 54х34х8м, одноэтажное с антресолюю 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.

→ автомойки

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.

Инвестиционная программа на 2019г. 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.

В рамках повышения уровня безопасности

→ ведется постоянная работа по поддержанию достаточного уровня безопасности полетов и авиационной безопасности:

→ подготовка кадров;

→ актуализация нормативно-технической документации;

→ работа по своевременной сертификации и выполнению сертификационных требований;

→ перевооружение спецтранспорта и оборудования.

В рамках повышения экономической эффективности деятельности

→ в рамках реализации Транспортной Стратегии до 2020 г., с целью развития транспортно-коммуникационного комплекса, способного в полном объеме удовлетворять потребности экономики и населения в транспортных услугах АО «Международный аэропорт Алматы» ведет постоянную работу по привлечению новых авиаперевозчиков, развитию маршрутной сети и развитию туризма. Для достижения указанной цели, отделом Международных отношений и Маркетинга АО«Международный Аэропорт Алматы» направляются коммерческие предложения авиакомпаниям СНГ и дальнего зарубежья о выполнении грузовых и прямых регулярных пассажирских рейсов;

→ результаты проведенных маркетинговых исследований показали, что для привлечения большего количества авиаперевозчиков требуется иметь возможность предложения наиболее конкурентоспособных цен, в связи с этим аэропорт постоянно ведет работу по совершенствованию тарифной политики.

ПРИЛОЖЕНИЯ

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@alairport.com

www.alairport.com

