



# Отчет в области устойчивого развития

Настоящий Отчет подготовлен с учетом требований IFRS S1 и IFRS S2

АО «Uzbekistan Airways»

# 2025

# Содержание

## 03 — Обращение руководства

## 05 — Об отчете

- 06 — Краткий обзор отчета
- 07 — Стандарты подготовки отчета
- 08 — Границы отчетности

## 09 — О Компании

- 10 — Ключевые события за отчетный год
- 12 — Профиль Компании

## 15 — Оценка существенности

## 18 — Управление устойчивым развитием

- 19 — Роль НС и его комитетов
- 21 — Роль Правления в управлении ESG

## 24 — Управление рисками

- 25 — Управление климатическими рисками и возможностями

## 31 — Стратегические риски и возможности

- 32 — Риски и возможности устойчивого развития
- 50 — Климатические риски и возможности
- 82 — Климатическая стратегия

## 83 — Метрики и цели

- 84 — Инновации и цифровизация процессов
- 85 — Удовлетворенность клиентов
- 86 — Социально-экономический вклад
- 87 — Безопасность полетов
- 88 — Энергоэффективность
- 89 — Выбросы парниковых газов
- 90 — Раскрытие ESG-показателей в соответствии с требованиями SASB

## 91 — Приложения

- 91 — Приложение 1. Методология оценки двойной существенности
- 94 — Приложение 2. Перечень финансовых рисков и возможностей в области устойчивого развития
- 96 — Приложение 3. Реестр физических климатических рисков
- 101 — Приложение 4. Реестр переходных климатических рисков
- 103 — Приложение 5. Реестр климатических возможностей
- 107 — Приложение 6. Матрицы значимости физических климатических рисков
- 110 — Приложение 7. Таблица показателей IFRS S1
- 115 — Приложение 8. Таблица показателей IFRS S2
- 121 — Приложение 9. Глоссарий



PDF отчета за 2025 год, а также отчеты за прошлые периоды доступны на нашем сайте [corp.uzairways.com](http://corp.uzairways.com) в разделе «ESG — Uzbekistan Airways»

# Обращение руководства



**Худайкулов Шухрат Шавкатович**

Председатель Правления  
АО «Uzbekistan Airways»

Уважаемые акционеры, пассажиры, партнеры и коллеги,

2025 год стал для АО «Uzbekistan Airways» периодом стратегических решений, операционного роста и дальнейшего укрепления управленческой основы долгосрочного развития. В отчетном году были приняты решения, которые будут определять развитие Компании на горизонте ближайших десяти лет.

Ключевым событием года стал крупнейший контракт в истории Компании на 22 широкофюзеляжных самолета Boeing 787-9 Dreamliner. Данный контракт является не только масштабной программой обновления флота, но и важной основой реализации долгосрочной стратегии развития АО «Uzbekistan Airways» как конкурентоспособного национального перевозчика международного уровня. В рамках дальнейшего развития авиапарка в 2026–2031 годах планируется поставка 24 новых воздушных судов Airbus A321neo, а в 2031–2036 годах — 22 новых самолетов Boeing 787-9. Согласно предварительному плану, флот Компании предполагается увеличить с текущих 47 до 64 воздушных судов к 2030 году с последующим поэтапным расширением авиапарка в последующие периоды.

Финансовые и операционные результаты 2025 года подтверждают устойчивость выбранного курса. Прибыль Компании выросла на 19% и достигла 1,773 трлн сумов, годовая выручка увеличилась на 8% и составила 19,211 трлн сумов. За отчетный период Компания перевезла 6,612 млн пассажиров и выполнила 49 258 рейсов, что на 8,7% больше, чем годом ранее. Четвертое место среди авиакомпаний СНГ и Центральной Азии по версии Skytrax стало внешним подтверждением последовательной работы Компании по повышению качества сервиса и обеспечению безопасности полетов.

В операционном контуре 2025 год также был насыщен значимыми результатами. Компания расширила маршрутную сеть за счет новых регулярных направлений из Ташкента, Андижана и Намангана. Количество интерлайн-соглашений было доведено до 38 авиакомпаний, код-шеринговых соглашений — до 7, специальных прорейтовых соглашений (SPA) — до 26.

Рост чистой прибыли



Рост годовой выручки



Рост количества выполненных рейсов



Безопасность полетов остается абсолютным приоритетом АО «Uzbekistan Airways». В отчетном году велась активная подготовка к 10-му аудиту IOSA, который был успешно пройден в январе 2026 года, с последующим получением соответствующего сертификата в мае 2026 года. В августе был введен в эксплуатацию аэропорт «Ташкент-Хумо», формирующий новые стандарты в сегменте бизнес-авиации. В части подготовки кадров Компания запустила совместную программу летной подготовки с Egmont Aviation (Словения): курсанты получают международный сертификат EASA, а в рамках контракта с Boeing Компания получит первый на постсоветском пространстве тренажер типа Boeing 787.

Отдельное значение в 2025 году имело развитие повестки устойчивого развития. Для Компании это направление последовательно переходит от уровня отчетности к уровню управленческой практики и интеграции в процессы принятия решений.

Пассажиропоток в 2025 году

6,6

млн пассажиров

Число выполненных рейсов в 2025 году

49 258

рейсов



Годом ранее АО «Uzbekistan Airways» выпустило первый Отчет об устойчивом развитии, подготовленный с учетом стандарта SASB. В 2025 году Компания сделала следующий шаг: была проведена оценка готовности к раскрытию информации в соответствии со стандартами IFRS SDS, включая IFRS S1 и IFRS S2, а также выполнена оценка двойной существенности с определением ключевых ESG-рисков и возможностей совместно с заинтересованными сторонами.



Отдельным направлением работы стал полноценный анализ физических и переходных климатических рисков с применением сценарного подхода IPCC, включая оценку конкретных климатических факторов по операционным маршрутам и расчет потенциального финансового воздействия.



Проведенная работа сформировала аналитическую основу для следующего этапа — развития системы управления ESG-рисками, работа над которой ведется уже сегодня.



В конце отчетного года Компания также прошла первую независимую оценку ESG-практик со стороны агентства Sustainable Fitch и получила первый ESG-рейтинг. Настоящий отчет впервые включает раскрытие информации в соответствии со стандартами ISSB, что отражает переход устойчивого развития в число значимых управленческих задач Компании.

На предстоящий период АО «Uzbekistan Airways» ставит перед собой не менее амбициозные задачи: разработку климатической стратегии, формирование полноценной системы управления ESG-рисками, повышение качества данных и дальнейшее развитие прозрачности раскрытия информации.

Достигнутые в отчетном году результаты стали возможны благодаря совместной работе и доверию всех заинтересованных сторон. Выражаю признательность акционерам за поддержку стратегических решений, партнерам — за доверие и сотрудничество, пассажирам — за выбор в пользу АО «Uzbekistan Airways». Отдельную благодарность выражаю коллективу Группы — более 6 000 сотрудников, профессионализм и ответственность которых обеспечили достижение поставленных целей и создают основу для дальнейшего развития Компании.

Благодарю акционеров, пассажиров, партнеров и сотрудников за доверие, поддержку и совместную работу. Уверен, что достигнутые результаты станут прочной основой для дальнейшего развития АО «Uzbekistan Airways», укрепления его позиций на международном рынке и реализации стратегических задач Компании в интересах Республики Узбекистан.

С уважением,  
**Худайкулов Шухрат Шавкатович**  
Председатель Правления  
АО «Uzbekistan Airways»



- 06 — Краткий обзор отчета
- 07 — Стандарты подготовки отчета
- 08 — Границы отчетности

# Об отчете

1

# Краткий обзор отчета

IFRS S1.55, IFRS S1.60-62

Настоящий Отчет об устойчивом развитии Акционерного Общества «Uzbekistan Airways» (далее — Компания, Группа) охватывает период с 1 января по 31 декабря 2025 года и опубликован 1 июля 2026 года.

Раскрытие информации в Отчете осуществляется в соответствии с требованиями национального регулирования Республики Узбекистан в области устойчивого развития. Ключевыми регуляторными основаниями подготовки Отчета выступают нормативные документы, принятые в рамках реализации Стратегии «Узбекистан — 2030»:

- Указ Президента Республики Узбекистан № УП-37 от 21 февраля 2024 года, закрепивший за предприятиями с государственным участием обязательство по ежегодному раскрытию информации о корпоративной социальной ответственности и факторах экологического, социального и управленческого характера;
- Указ Президента Республики Узбекистан № УП-16 от 30 января 2025 года, распространивший практику раскрытия сведений в области устойчивого развития на организации, в которых государственная доля превышает 50 процентов;

- Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан № 221 от 4 мая 2026 года, утвердившее Правила внедрения стандартов раскрытия информации об устойчивом развитии (IFRS SDS — ISSB) и Программу поэтапного перехода предприятий с государственным участием на ESG-отчетность, в которой для Компании закреплен индивидуальный график внедрения стандартов ISSB и ESRS на период 2025–2027 годов.

Подготовка настоящего Отчета обеспечивает соответствие Компании действующим регуляторным требованиям и отражает ее активную позицию по интеграции принципов устойчивого развития в операционную и стратегическую повестку.



# Стандарты ПОДГОТОВКИ ОТЧЕТА

## IFRS S2.C3–C4

Настоящий Отчет подготовлен с учетом требований IFRS S1 «Общие требования к раскрытию финансовой информации, связанной с устойчивым развитием» (в дальнейшем — IFRS S1) и IFRS S2 «Раскрытия, связанные с климатом» (в дальнейшем — IFRS S2). При подготовке раскрытий Компания также учитывала стандарты Совета по стандартам учета в области устойчивого развития (Sustainability Accounting Standards Board, в дальнейшем — SASB) для авиационной отрасли.

При подготовке Отчета Компания опиралась на Общие требования, предусмотренные стандартом IFRS S1:

- **Источники руководств:** Отчет ориентируется на положения IFRS S1 и IFRS S2; при выборе отраслевых метрик и тем, Компания учитывает стандарты SASB для авиационной отрасли (TR-AL). **(IFRS S1.59)**
- **Местонахождение раскрытий:** Раскрытия в области устойчивого развития представлены в настоящем Отчете и публикуются в составе общего пакета корпоративной отчетности Компании. **(IFRS S1.60–S1.63)**

- **Достоверное представление:** Отчет представляет полное описание существенных рисков и возможностей в области устойчивого развития, способных повлиять на перспективы Компании. При необходимости раскрывается дополнительная информация для обеспечения достоверного представления. **(IFRS S1.11-16, IFRS S1.E4)**
- **Сроки отчетности:** Отчет публикуется за тот же отчетный период, что и консолидированная финансовая отчетность. Дата публикации указана в разделе [Краткий обзор отчета](#). Ввиду того, что раскрытие по стандартам IFRS S1/S2 является первым для Компании, в соответствии с переходными положениями стандарта одновременная публикация с финансовой отчетностью в первом году применения не является обязательным требованием. **(IFRS S1.64-69)**
- **Сравнительная информация:** поскольку настоящий Отчет является первым отчетом Компании, подготовленным с учетом требований IFRS S1 и S2, сравнительная информация по показателям, раскрываемым в соответствии с этими стандартами, за предшествующий период не представлена. Количественные SASB-показатели за 2024 год приведены в [Отчете об устойчивом развитии АО «Uzbekistan Airways» за 2024 год](#). **(IFRS S1.70-71, IFRS S1.E3)**

- **Суждения при подготовке отчетности:** При подготовке настоящего Отчета применялся ряд существенных суждений, оказавших наибольшее влияние на раскрываемую информацию. Выявление рисков и возможностей в области устойчивого развития, обоснованно способных повлиять на перспективы Компании, осуществлялось с учетом специфики отрасли. В качестве дополнительных источников применялись стандарты SASB. Объем раскрываемой информации определялся исходя из ее существенности для пользователей финансовой отчетности. **(IFRS S1.74-76)**
- **Неопределенность измерений:** Отдельные показатели настоящего Отчета, такие как финансовые эффекты климатических рисков, основаны на расчетных данных и допущениях ввиду ограниченной доступности данных по цепочке создания стоимости и прогнозного характера оценки. По мере совершенствования методологии данные оценки будут уточняться. **(IFRS S1.77-82)**

# Границы отчетности

IFRS S1.20, IFRS S1.22

Периметр настоящего Отчета совпадает с границами Консолидированной финансовой отчетности АО «Uzbekistan Airways» и его дочерних предприятий, подготовленной в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности за год, закончившийся 31 декабря 2025 года (далее — «консолидированная финансовая отчетность»). В него входят материнская компания АО «Uzbekistan Airways» и ее дочерние предприятия (доля владения — 100%):

- > ООО «Uzbekistan Airways Technics»
- > ООО «Кетринг»
- > ООО «Учебно-тренировочный центр»
- > ООО «Uzbekistan Helicopters»
- > ООО «Международный аэропорт Ташкент-Хумо»

IFRS S1.23

Данные и допущения, использованные при подготовке раскрытий настоящего Отчета, согласованы с соответствующими данными и допущениями, использованными при подготовке консолидированной финансовой отчетности, в той мере, в какой это допускается требованиями Международных стандартов финансовой отчетности. Существенных расхождений между указанными данными и допущениями не выявлено.

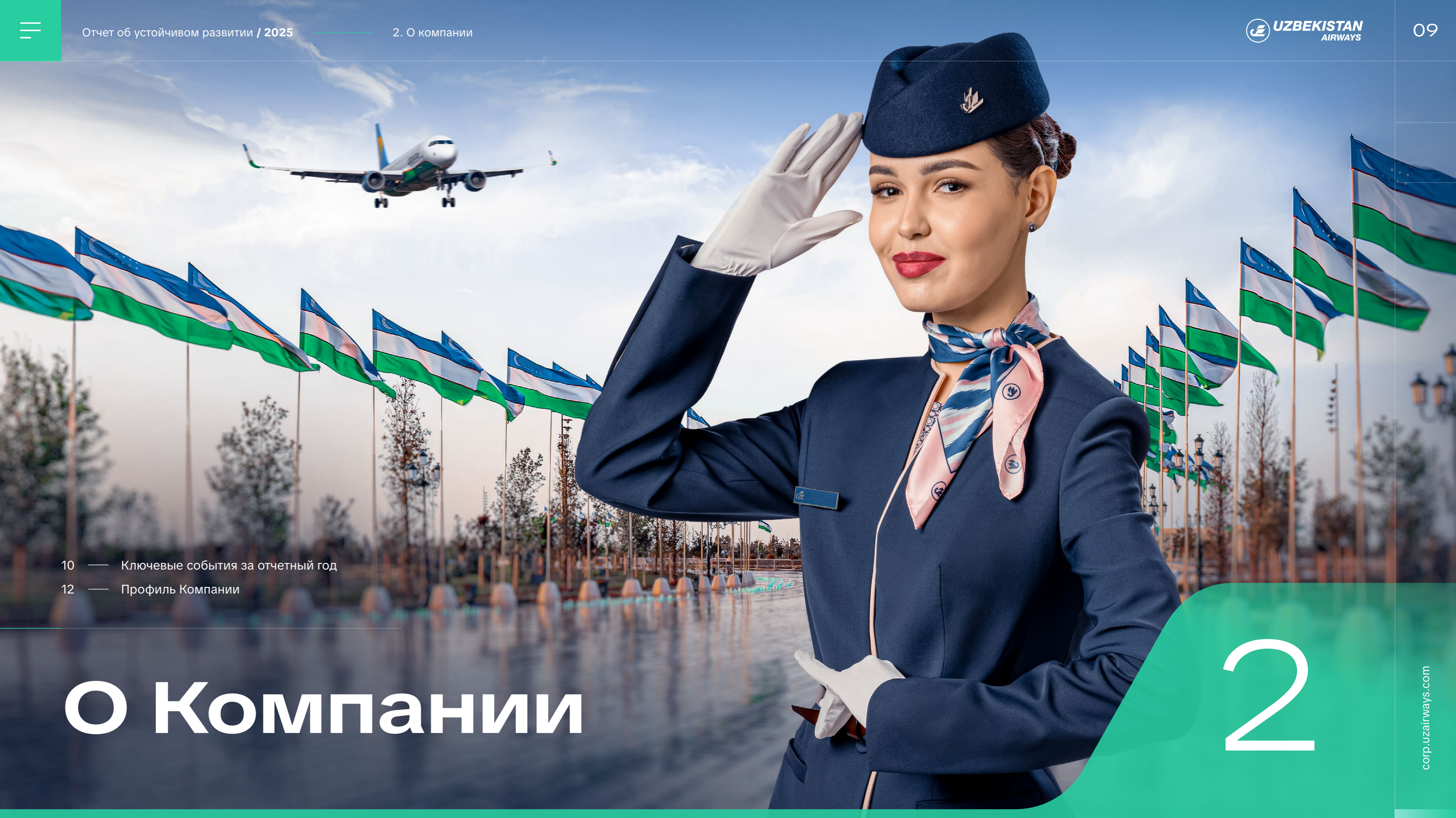
IFRS S1.24

Денежные показатели приведены в узбекских сумах (UZS) — валюте представления консолидированной финансовой отчетности, если не указано иное.

Доля владения дочерними предприятиями

# 100%





10 — Ключевые события за отчетный год

12 — Профиль Компании

# О Компании

# 2

# Ключевые события за отчетный год

IFRS S1.20



Май

Заключение код-шерингового соглашения с Asiana Airlines, что позволило расширить возможности пассажирских перевозок по направлению Ташкент — Сеул. Старт продаж совместных билетов с 20 мая 2025 года.



Июнь

Подписание интерлайн-соглашения с Air India на полях 81-й Генеральной ассамблеи IATA в Нью-Дели обеспечило доступ к более чем 30 направлениям Air India через единый билет и сквозную регистрацию багажа, включая Бангалор, Ченнай, Хайдарабад, Гоа и др.



Июль



Запуск корпоративной программы подготовки к сертификации по стандарту ISO 37001 (система менеджмента противодействия коррупции) — обучение менеджеров и внутренних аудиторов в CERT Academy с привлечением международного эксперта (TUV International Certification): целевая международная сертификация — до конца 2025 года, охват обучения — головной офис и все ключевые ДЗО.



Август

Подписание Меморандума о взаимопонимании с China Southern Airlines расширяет сотрудничество по интерлайн- и код-шер-соглашениям, грузовым перевозкам и обслуживанию пассажиров и является стратегическим шагом в развитии «Воздушного Шелкового пути».

Ввод в эксплуатацию аэропорта «Ташкент-Хумо», предназначенного для приема официальных делегаций и проведения встреч высокого уровня.



Август

Запуск совместной программы практической подготовки пилотов с Egmont Aviation (Словения, EASA-сертифицированная летная школа) обеспечивает практическую подготовку курсантов УТЦ в воздушном пространстве Европы и получение международного сертификата EASA.

2024

**Отчет**  
об устойчивом  
развитии

Октябрь

Публикация первого [Отчета об устойчивом развитии за 2024 год](#), подготовленного по международному отраслевому стандарту SASB (Airlines, TR-AL).

2025

# Ключевые события за отчетный год

IFRS S1.20



Ноябрь

Подписание соглашения с Boeing о конвертации опционов в твердый заказ на 8 Boeing 787-9 Dreamliner (в рамках саммита C5+1 в Вашингтоне): совокупный твердый заказ на Boeing 787-9 Dreamliner достиг 22 ВС — крупнейший заказ в истории Компании, поставки запланированы на 2031–2037 годы.



Подписание соглашения (letter of intent, LOI) с CALC (China Aircraft Leasing) на 4 Airbus A321neo: совокупный заказ у CALC доведен до 6 ВС, поставка — 2027–2028 гг.



Ноябрь

Подписание LOI с ICBC Aviation Leasing на 2 Airbus A321neo — старт партнерства с новым лизингодателем; парк A321neo планируется довести до 15 ВС к 2029 году, поставка — 2027–2028 гг.

Декабрь



Прохождение первой независимой оценки ESG-практик агентством Sustainable Fitch: присвоен первый в истории Компании ESG-рейтинг и определены приоритетные направления развития ESG-системы.



В течение 2025 года

Полная модернизация воздушного судна Boeing 767, проведенная специалистами Uzbekistan Airways Technics.

Развитие цифровых сервисов: внедрение ИИ-чат-бота на сайте авиакомпании и добавление возможности оплаты картами UnionPay

Открыты новые регулярные рейсы из Ташкента в Мадрид, Исламабад, Тюмень и Краснодар. Активное развитие получили и региональные аэропорты: открыты направления из Андижана в Новосибирск, Стамбул, Москву и Санкт-Петербург, а также из Намангана в Краснодар.

## События после отчетной даты



В 2026 году в Компании создана должность Начальника отдела внедрения принципов ESG. На него возложена ответственность за координацию ESG-повестки Компании, сбор данных по существенным темам устойчивого развития и подготовку ESG-отчетности, в том числе по стандартам IFRS S1 и IFRS S2.

2026

# Профиль Компании

IFRS S1.20

АО «Uzbekistan Airways» выстраивает свою деятельность как интегрированная авиационная Группа, охватывающий все ключевые сегменты рынка воздушных перевозок Узбекистана. Сочетая широкую международную маршрутную сеть, региональные перевозки и доступные тарифы, Компания последовательно наращивает авиационную мобильность населения страны и содействует развитию туризма, торговли и экономической связности регионов.

С момента основания в 1992 году АО «Uzbekistan Airways» последовательно развивает инфраструктуру и компетенции, которые позволяют управлять всем операционным циклом: от технического обслуживания воздушных судов и подготовки летного персонала — до производства бортового питания и наземного обслуживания. Такая модель обеспечивает операционную независимость, контроль качества и синергию на всех этапах создания стоимости.

## Авиационные активы

Авиационные активы Компании можно разделить на два сегмента в зависимости от типа продукта, целевой аудитории и географии операций.

Международные и внутренние рейсы

**Uzbekistan Airways**  
АО «Uzbekistan Airways»

Boeing 787 Dreamliner, A320/321neo

Доля в пассажиропотоке группы

**~85%**

Флагман Группы — национальный перевозчик Республики Узбекистан.

**>3**  
тыс. сотрудников

**>6**  
млн пассажиров

**60+**  
маршрутов

Региональные перевозки

**Silk Avia**  
ООО «Uzbekistan Helicopters»

Airbus H125, Airbus H130, ATR-72, L-410

Рейсов в год

**10 310**

Специализированный оператор вертолетных, медицинских и региональных внутренних рейсов.

**>300**  
сотрудников

**20+**  
маршрутов

**>515**  
тыс. пассажиров

## Неавиационные активы

Помимо перевозочного бизнеса, Группа управляет четырьмя специализированными предприятиями, обеспечивающими полную интеграцию операционного цикла авиаперевозок.

### Uzbekistan Airways Technics



Техническое обслуживание и ремонт (далее — ТОиР) воздушных судов всех типов, эксплуатируемых Компанией, включая Boeing 787 Dreamliner. Базовое и линейное ТОиР; обслуживание компонентов, наземного оборудования и систем; покраска, мойка и неразрушающий контроль; наземное обслуживание и оперативная техническая поддержка в случае внепланового простоя; аренда ангаров, инструмента и оборудования. Оказание услуг ТОиР сторонним авиакомпаниям.

### Учебно-тренировочный центр



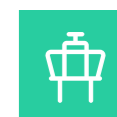
Подготовка, переподготовка и повышение квалификации летного и технического персонала в соответствии со стандартами ИКАО. Первоначальная и тренажерная подготовка на ВС Airbus A320 и Boeing 767; курсы повышения квалификации и переподготовки; курсы иностранного языка. В августе 2025 года была запущена программа практической подготовки курсантов совместно со словенской сертифицированной EASA летной школой Egmont Aviation.

### Кетринг



Обеспечение бортовым питанием рейсов Группы и сторонних авиакомпаний. Мощности позволяют производить свыше 3,5 млн порций бортового питания в год для Uzbekistan Airways. Предприятие обслуживает также внешних заказчиков в объеме свыше 2 млн порций питания в год.

### Международный аэропорт Ташкент-Хумо



Аэропортовый комплекс, введенный в эксплуатацию в августе 2025 года. Обеспечивает наземное обслуживание воздушных судов и пассажиров в сегменте бизнес-авиации в соответствии с международными стандартами качества и безопасности.

# Цепочка создания СТОИМОСТИ

Деятельность Группы охватывает полный цикл создания стоимости в секторе авиаперевозок — от обеспечения ресурсами до выполнения полетов и обслуживания пассажиров. Вертикальная интеграция позволяет Группе самостоятельно управлять качеством и безопасностью на каждом этапе, снижать операционные издержки и формировать устойчивую основу для роста. Сквозными приоритетами на всех уровнях цепочки выступают безопасность полетов, удовлетворенность клиентов, охрана труда, цифровизация и социально-экономический вклад в развитие Узбекистана.

Upstream

Собственные операции (Core)

## Поставки и ресурсы

- Закупка воздушных судов и авиационной техники**  
(самолеты, двигатели, запчасти, наземное оборудование)
- Топливо и энергоресурсы**
- Материалы и ИТ-сервисы**  
(продукты для кейтеринга, ИТ-системы, бронирования и продажи)
- Кадры и обучение**  
(международные лицензии, обучение за рубежом)
- Финансовые и страховые услуги**

### Риски и возможности устойчивого развития:

- Инновации и цифровизация процессов**
- Удовлетворенность клиентов**
- Социально-экономический вклад**
- Охрана труда**
- Безопасность полетов**





# Оценка существенности

# 3

**IFRS S1.17-S1.19, S1.21(b)(i)**

Оценка существенности позволяет определить риски и возможности, которые имеют значение для бизнеса Компании. В настоящем разделе акцент сделан на финансовой существенности, то есть на рисках и возможностях, способных повлиять на финансовое положение, финансовые результаты, денежные потоки, доступ к финансированию и стоимость капитала Uzbekistan Airways.

По итогам оценки финансовой значимости Компания сопоставила риски и возможности по уровню возможного финансового влияния на деятельность Uzbekistan Airways. Оценка позволила определить, какие ESG-факторы могут привести к изменению выручки, росту затрат, увеличению инвестиционных потребностей, изменению стоимости активов и обязательств, а также повлиять на доступ к финансированию и ключевым ресурсам (см. [Риски и возможности устойчивого развития](#)).

Для Uzbekistan Airways финансовая существенность определяется с учетом специфики авиационной отрасли. Деятельность Компании зависит от стоимости топлива и энергоресурсов, требований к безопасности полетов, качества клиентского сервиса, устойчивости операционных процессов, доступности квалифицированного персонала и развития цифровых решений. Изменения по этим направлениям могут влиять на расходы, выручку, инвестиционные потребности, регулярность рейсов и конкурентную позицию Компании.

Компания определяет финансово существенные темы в составе оценки двойной существенности. В ходе нее рассматриваются воздействия, риски и возможности, связанные с собственной деятельностью Uzbekistan Airways и ее цепочкой создания стоимости. Подробное описание методологии, включая периметр оценки, цепочку создания стоимости, порядок идентификации ВРВ, шкалу оценки и подход к формированию матрицы существенности, приведено в [Приложении 1](#). Результаты оценки финансового воздействия рисков и возможностей представлены в таблице ниже.

**Оценка финансового воздействия**



■ Экономический и управленческий аспекты ■ Социальный аспект ■ Экологический аспект

Дальнейшая оценка позволила выделить риски и возможности с наибольшей финансовой значимостью для Компании.



### Энергоэффективность

(экологический аспект)

Связана с высокой зависимостью Компании от авиационного топлива, энергоресурсов и технической эффективности флота. Рост цен на керосин, углеродные платежи и переход на SAF могут увеличить расходы, тогда как обновление флота, оптимизация маршрутов и снижение удельного расхода топлива помогают сократить затраты и повысить инвестиционную привлекательность.



### Выбросы парниковых газов

(экологический аспект)

Связаны с учетом, контролем и сокращением выбросов от полетов. Финансовое влияние проявляется через расходы на отчетность, участие в CORSIA, покупку углеродных единиц и инвестиции в низкоуглеродные решения, а также через доступ к зеленому финансированию.



### Инновации и цифровизация процессов

(управленческий аспект)

Включает развитие цифровых сервисов для пассажиров, автоматизацию операций, платформы бронирования, аналитику данных, управление дополнительными услугами и цифровизацию технического обслуживания.



### Социально-экономический вклад

(управленческий аспект)

Отражает роль Компании в развитии транспортной доступности, туризма, занятости, региональной связанности и международных маршрутов. Финансовый эффект зависит от роста пассажиропотока, транзитного потенциала и загрузки новых направлений.



### Удовлетворенность клиентов

(социальный аспект)

Клиентский опыт охватывает качество сервиса, пунктуальность рейсов, удобство цифровых каналов, работу с обращениями, доступность тарифов, программы лояльности и качество наземного обслуживания.



### Охрана труда

(социальный аспект)

Охватывает безопасность работников, предупреждение производственных травм и профессиональных заболеваний, проведение инструктажей, обучение и проверку знаний, медосмотры, аттестацию персонала и контроль условий труда.



### Безопасность полетов

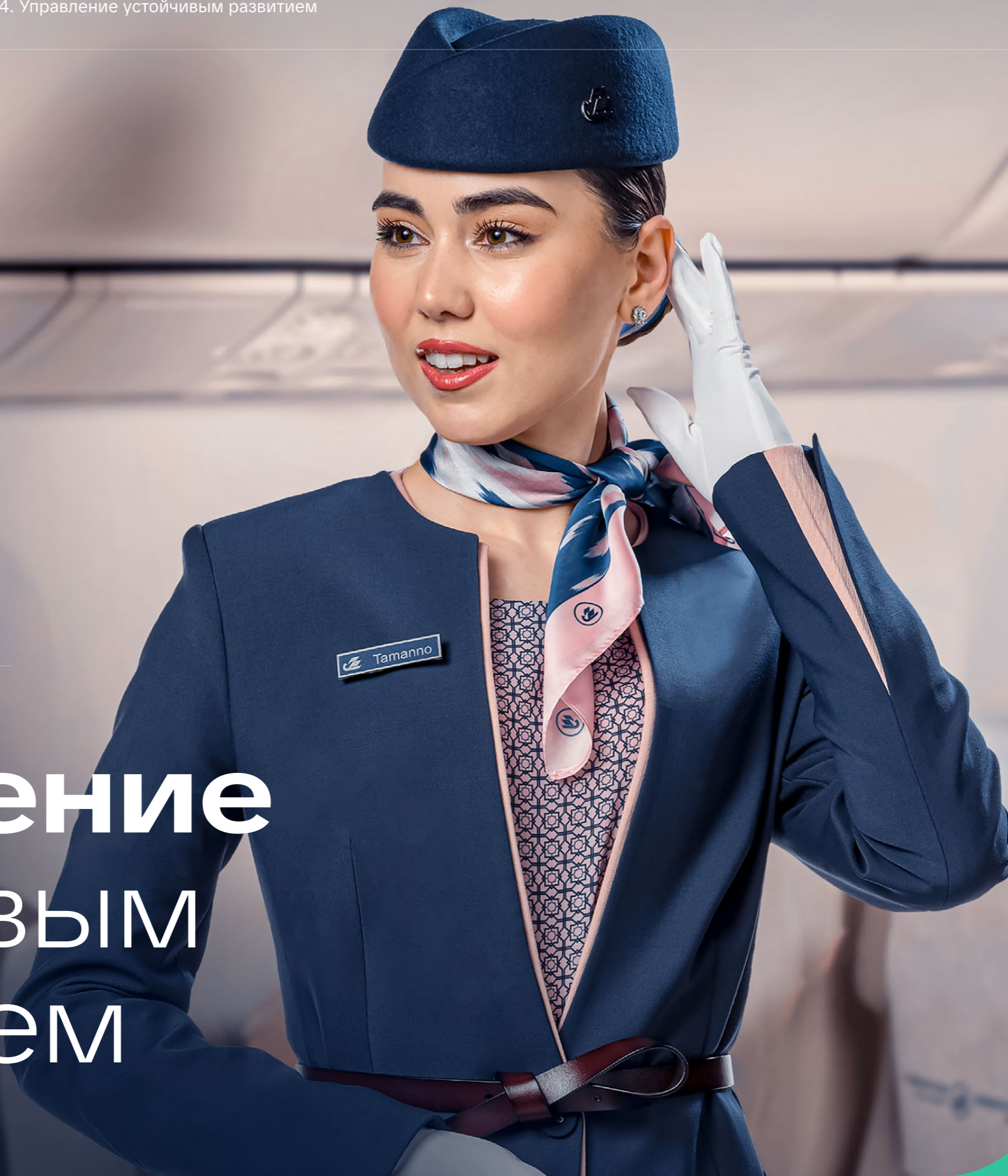
(социальный аспект)

Связана с предупреждением авиационных инцидентов, готовностью к чрезвычайным ситуациям, технической надежностью воздушных судов, подготовкой летного и инженерно-технического персонала, расследованием инцидентов и соблюдением требований авиационных регуляторов.

Итоги оценки финансовой существенности определили перечень рисков и возможностей, подлежащих приоритетному раскрытию в настоящем отчете. В последующих разделах по каждому направлению раскрываются подходы к их управлению и меры, направленные на снижение возможного финансового влияния на деятельность Uzbekistan Airways.

- 19 — Роль НС и его комитетов
- 21 — Роль Правления в управлении ESG

# Управление устойчивым развитием



# 4

**IFRS S2.7**

Система корпоративного управления АО «Uzbekistan Airways» основывается на требованиях законодательства об акционерных обществах, Кодекса корпоративного управления и внутренних регламентирующих документов, включая положения об Общем собрании акционеров, Наблюдательном совете и Правлении.

Раскрытия согласно стандартам IFRS S1/S2 представлены в данном разделе в интегрированном формате, так как надзор за рисками устойчивого развития осуществляется в Компании на единой организационной основе.



# Роль Наблюдательного совета и его комитетов

**IFRS S1.27(a)(i), IFRS S2.6(a)(i)**

Надзор за устойчивым развитием Компании осуществляется Наблюдательным советом в рамках его функций по надзору за стратегией, эффективностью системы внутреннего контроля и устойчивостью бизнес-модели, а также через специализированные комитеты, действующие при Наблюдательном совете.

Распределение ответственности за вопросы устойчивого развития закреплено в Кодексе корпоративного управления и Положении

о Наблюдательном совете, относящих к компетенции Наблюдательного совета обеспечение реализации стратегии развития, контроль за деятельностью Исполнительного органа и контроль за организацией системы внутреннего контроля и управления рисками, в рамках которых рассматриваются и существенные ESG-факторы. Деятельность профильных комитетов регулируется соответствующими положениями о комитетах Наблюдательного совета, определяющими их мандаты.

**Состав Наблюдательного совета**

Ф.И.О	ДОЛЖНОСТЬ/ОРГАНИЗАЦИЯ	СТАТУС ЧЛЕНСТВА
Норкулов И.И.	Министерство экономики и финансов	Председатель Наблюдательного совета
Абдурахманов И.А.	Министерство инвестиций, промышленности и торговли	Член Наблюдательного совета
Чориев Ж.Э.	Министерство транспорта	Член Наблюдательного совета
Астанов З.М.	Министерство экономики и финансов	Член Наблюдательного совета
Исаков О.Р.	Компания Infrasia Capital	Член Наблюдательного совета
Нико Безейденхаут	Генеральный директор компании Aurigny Airlines	Независимый член Наблюдательного совета
Адриан Гейн	Генеральный директор компании Hazelrigg Ltd.	Независимый член Наблюдательного совета

## Роль комитетов Наблюдательного совета

Комитет по аудиту	Комитет по кадрам и вознаграждениям	Комитет по стратегическому развитию, финансам и инвестициям	Комитет по противодействию коррупции и этике
<p>Надзор за эффективностью системы внутреннего контроля и риск-менеджмента, качеством финансовой и нефинансовой отчетности; по мере внедрения ISSB будет рассматривать процессы подготовки климатических раскрытий и обеспечение достоверности соответствующих данных.</p>	<p>Кадровая политика, развитие компетенций руководства, политика мотивации; предполагается дальнейшая увязка KPI и системы вознаграждения высшего руководства с показателями устойчивого развития.</p>	<p>Долгосрочное стратегическое развитие и инвестиционная деятельность; предварительное рассмотрение проектов с учетом климатических рисков и возможностей, включая обновление флота и развитие инфраструктуры.</p>	<p>Соблюдение принципов деловой этики, антикоррупционных требований и комплаенс-процедур, формирующих внутреннюю среду контроля для управления репутационными и комплаенс-рисками устойчивого развития.</p>

Роль комитетов при Наблюдательном совете заключается в обеспечении предварительной проработки и качественной экспертизе вопросов, выносимых на уровень Наблюдательного совета, в пределах функционального мандата каждого комитета. В контексте ESG-повестки это обеспечивает рассмотрение устойчивого развития через ключевые аспекты управления, такие как системы внутреннего контроля, кадровая политика и стимулы, инвестиционная деятельность, долгосрочное развитие, а также соблюдение принципов деловой этики и комплаенса.

### IFRS S1.27(a)(ii), IFRS S2.6(a)(ii)

Системный подход к развитию ESG-компетенций на уровне Наблюдательного совета и консолидированные программы обучения по IFRS S1/S2, переходным и физическим климатическим рискам формируются поэтапно в рамках выстраивания системы корпоративного управления устойчивым развитием.

### IFRS S1.27(a)(iii), IFRS S2.6(a)(iii)

Информирование Наблюдательного совета о вопросах устойчивого развития осуществляется в рамках действующих управленческих и отчетных циклов через профильные подразделения и курирующих членов Правления. Консолидированная ESG-отчетность в адрес Наблюдательного совета на отчетную дату не формируется; информация по отдельным существенным темам поступает в составе:

- операционных и финансовых отчетов Правления — на ежеквартальной основе;
- отчетов по обязательной климатической и экологической отчетности (EU ETS, UK ETS, ICAO CORSIA) — ежегодно;
- отчетов по системе управления безопасностью полетов и охране труда — на ежемесячной и ежеквартальной основе;
- отчетов по реализации стратегических и инвестиционных проектов (обновление флота, цифровизация) — по мере прохождения этапов.

По мере развития системы Компания планирует внедрение регулярного рассмотрения консолидированной информации по существенным рискам и возможностям устойчивого развития на заседаниях Наблюдательного совета.

### IFRS S1.27(a)(iv), IFRS S1.33(c), IFRS S2.6(a)(iv)

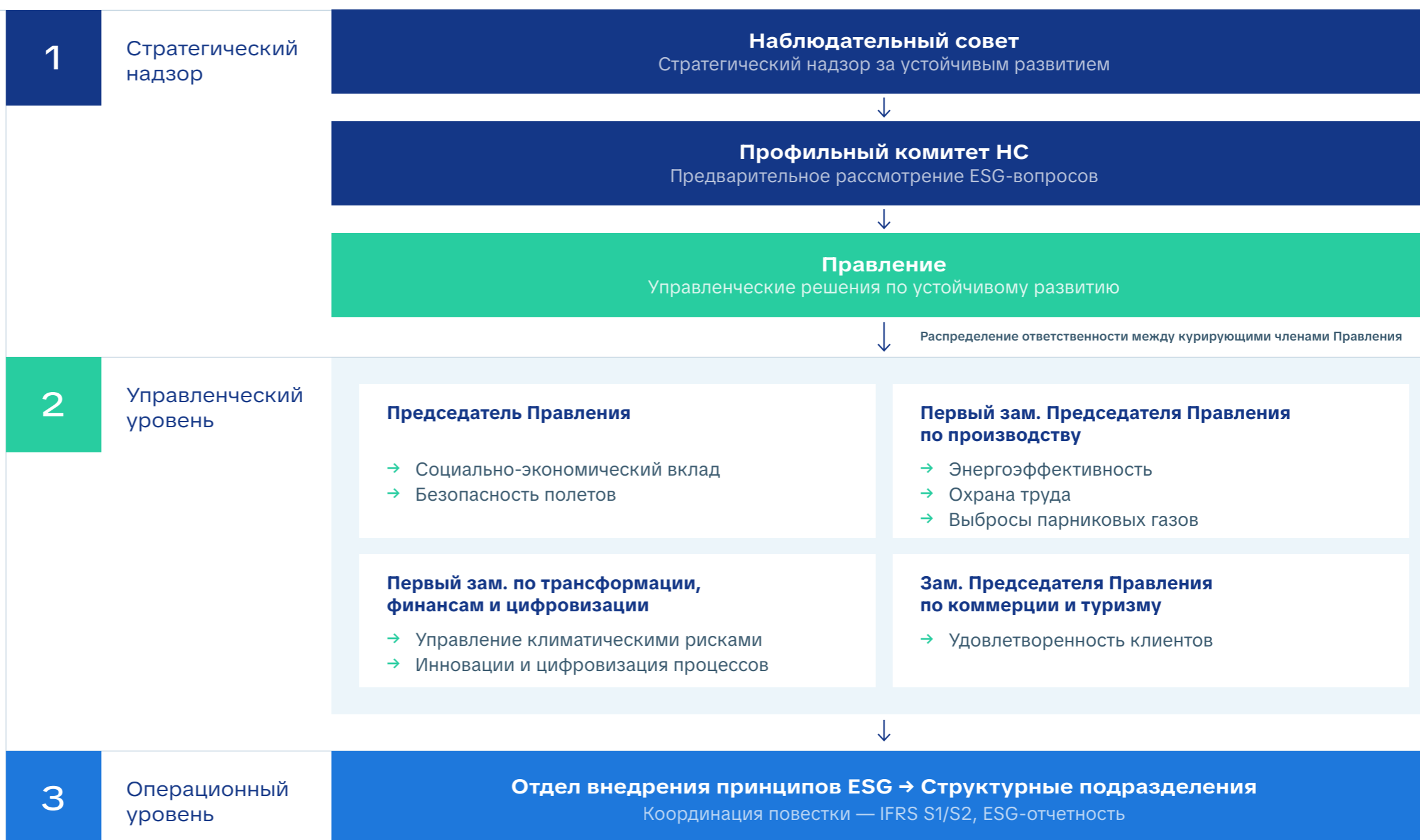
При осуществлении надзора за стратегией, утверждении бизнес-планов, бюджетов и крупных сделок Наблюдательный совет учитывает факторы устойчивого развития, включая вопросы климатической повестки, в рамках действующих процедур через рассмотрение проектов, имеющих прямое отношение к существенным ESG-темам Компании. При принятии стратегических решений Компания учитывает компромиссы между ESG-факторами и иными бизнес-приоритетами. Наиболее наглядно такие компромиссы проявляются в программе обновления флота: решения о вводе новых типов воздушных судов принимаются с учетом баланса между капитальными затратами на приобретение и долгосрочным эффектом от снижения удельных выбросов CO<sub>2</sub> и повышения топливной эффективности. Аналогичный подход применяется при оценке внедрения устойчивого авиационного топлива, где Компания соотносит операционные затраты с регуляторными и репутационными рисками, а также при развитии региональных маршрутов, где коммерческая рентабельность рассматривается в увязке с задачей обеспечения транспортного сообщения труднодоступных регионов страны.

# Роль Правления в управлении ESG

Исполнительным органом Компании является Правление, которое отвечает за реализацию утвержденной стратегии, выполнение решений Общего собрания акционеров и Наблюдательного совета, достижение операционных и финансовых показателей, а также управление вопросами устойчивого развития в пределах функциональных направлений.

## IFRS S1.27(b)(i), IFRS S2.6(b)(i)

Управление ESG-вопросами реализуется через действующее распределение ответственности между курирующими членами Правления по профильным направлениям. Рассмотрение рисков и возможностей устойчивого развития встроено в функциональные управленческие процессы, а информирование Правления осуществляется в рамках действующих процессов управленческой отчетности — на регулярных заседаниях Правления, при подготовке ежеквартальных отчетов о ходе выполнения утвержденного бизнес-плана и годового отчета Исполнительного органа, представляемого Наблюдательному совету и Общему собранию акционеров. По мере развития системы управления устойчивым развитием Компания будет дополнительно формализовать соответствующие обязанности в мандатах, положениях и должностных инструкциях, а также выстраивать консолидированный ESG-формат управленческой отчетности.



## Распределение ответственности за управление финансово значимыми рисками и возможностями устойчивого развития

IFRS S1.27(a)

РИСКИ И ВОЗМОЖНОСТИ	ОТВЕТСТВЕННЫЙ ЧЛЕН ПРАВЛЕНИЯ	ПЕРИОДИЧНОСТЬ ОТЧЕТНОСТИ	ЗОНА ОТВЕТСТВЕННОСТИ
<b>Энергоэффективность</b>	Первый заместитель Председателя Правления по производству	Профильное подразделение отчитывается первому заместителю по производству ежеквартально (планы и отчеты по ТЭР), ежегодно (итоги года).	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Формирование и контроль выполнения планов экономии ТЭР;</li> <li>→ Управление рисками роста энергопотребления и затрат;</li> <li>→ Реализация мероприятий по повышению энергоэффективности наземной инфраструктуры.</li> </ul>
<b>Выбросы парниковых газов</b>	Первый заместитель председателя правления по производству	Профильное подразделение отчитывается первому заместителю: ежеквартальное информирование; обязательная отчетность в рамках EU ETS / UK ETS / ICAO CORSIA: ежегодно	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Расчет выбросов парниковых газов по Охватам 1 и 2 согласно методологии GHG Protocol ;</li> <li>→ Обеспечение соответствия обязательным требованиям EU ETS, UK ETS и ICAO CORSIA;</li> <li>→ Управление переходными климатическими рисками.</li> </ul>
<b>Инновации и цифровизация процессов</b>	Первый заместитель Председателя Правления по вопросам трансформации, финансов и цифровизации	Профильный департамент отчитывается первому заместителю: ежемесячно (статус проектов), ежеквартально (управленческая отчетность)	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Реализация портфеля цифровых проектов;</li> <li>→ Управление рисками цифровой устойчивости и кибербезопасности;</li> <li>→ Обеспечение целевых эффектов цифровой трансформации.</li> </ul>
<b>Удовлетворенность клиентов</b>	Заместитель Председателя Правления по коммерции и туризму	Профильные подразделения отчитываются заместителю по коммерции и туризму: раз в полгода (опросы пассажиров), ежеквартально (CSAT, On-Time Performance, статистика жалоб)	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Сбор обратной связи пассажиров;</li> <li>→ Управление репутационными и сервисными рисками;</li> <li>→ Разработка и реализация мероприятий по улучшению качества обслуживания.</li> </ul>
<b>Социально-экономический вклад</b>	Председатель Правления	Управление по работе с персоналом отчитывается Председателю Правления: ежеквартально; Профсоюзный комитет представляет отчет по выполнению Коллективного договора: ежегодно	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Социальные обязательства и реализация Коллективного договора;</li> <li>→ Обеспечение транспортной доступности регионов через развитие маршрутной сети.</li> </ul>
<b>Охрана труда</b>	Первый заместитель Председателя Правления по производству	Отдел охраны труда отчитывается первому заместителю: ежеквартально (план и отчет по ОТ); ежемесячно — информация в транспортную прокуратуру (за подписью первого заместителя), включая травматизм в АО и ДЗО	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Разработка и контроль исполнения плана по охране труда;</li> <li>→ Учет рисков производственного травматизма;</li> <li>→ Консолидация отчетности дочерних предприятий и информирование контролирующих органов.</li> </ul>
<b>Безопасность полетов</b>	<b>Подотчетно:</b> Председателю Правления — по вопросам безопасности полетов; первому заместителю Председателя Правления — по обеспечению качества	Подразделение безопасности полетов отчитывается Председателю Правления: ежемесячно и по полугодию (анализ показателей); по итогам каждого внутреннего аудита — отчет первому заместителю.	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Идентификация опасных факторов и оценка рисков;</li> <li>→ Проведение внутренних аудитов;</li> <li>→ Реализация корректирующих мероприятий.</li> </ul>

**IFRS S1.27(b)(ii)**

Связь оценки результативности руководства с вопросами устойчивого развития реализуется через систему ключевых показателей эффективности Председателя Правления и его заместителей. В перечне KPI за отчетный период преобладают операционные, коммерческие и финансовые показатели, в том числе включены метрики, затрагивающие отдельные аспекты устойчивого развития и долгосрочной устойчивости бизнеса. Расширенная система KPI, обеспечивающая более полную увязку вознаграждения руководства с показателями устойчивого развития, будет разработана в последующих отчетных периодах.

**Показатели эффективности руководства по профильным направлениям на 2025 год**

должность	KPI в 2025 г.	СУЩЕСТВЕННЫЕ ТЕМЫ ESG КОМПАНИИ
<b>I. Председатель правления</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Количество выполненных рейсов и перевезенных пассажиров (включая ООО «Uzbekistan Helicopters»)</li> <li>→ Объем грузоперевозок</li> <li>→ Повышение объема оказываемых услуг</li> </ul>	→ Отраслевые метрики SASB для авиакомпаний
	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Уровень положительного решения (удовлетворения) обращений физических и юридических лиц</li> </ul>	→ Удовлетворенность клиентов
<b>II. Первый заместитель Председателя правления по производству</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Оказание техобслуживания сложного типа воздушных судов</li> <li>→ Повышение квалификации техперсонала для повышения качества выполняемых работ</li> <li>→ Повышение объема техобслуживания воздушных судов со стороны ООО «Uzbekistan Airways Technics»</li> </ul>	→ Безопасность полетов
<b>III. Первый заместитель Председателя правления по вопросам трансформации, финансов и приватизации</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Реализация проектов по цифровизации</li> <li>→ Уровень цифровизации</li> </ul>	→ Инновации и цифровизация процессов
<b>IV. Заместитель Председателя правления по коммерции и туризму</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Количество перевезенных пассажиров (включая ООО «Uzbekistan Helicopters»)</li> <li>→ Повышение полетного времени воздушных судов</li> <li>→ Объем грузоперевозок</li> <li>→ Открытие новых авианаправлений</li> <li>→ Проведение выездных приемов для обсуждения проблем населения</li> </ul>	→ Социально-экономический вклад
<b>V. Заместитель Председателя правления по организации летной работы</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Количество выполненных рейсов (включая ООО «Uzbekistan Helicopters»)</li> </ul>	→ Отраслевые метрики SASB для авиакомпаний
	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Повышение квалификации пилотов</li> <li>→ Проведение конкурсов (совместно с ООО «УТЦ») среди пилотов</li> </ul>	→ Безопасность полетов
	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Повышение квалификации бортпроводников</li> <li>→ Проведение конкурсов среди бортпроводников для получения лицензии на обслуживание пассажиров бизнес-класса</li> </ul>	→ Удовлетворенность клиентов

25 — Управление климатическими рисками и возможностями

# Управление рисками

# 5

**IFRS S1.21(b)(i), IFRS S1.44(a-c), IFRS S2.25(a-c)**

В течение отчетного периода Uzbekistan Airways предприняла шаги по внедрению системы управления ESG и климатическими рисками. Система находится в фазе активного становления и внедрения. При выстраивании системы управления ESG рисками Компания основывается на рекомендациях COSO ERM (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission Enterprise Risk Management).

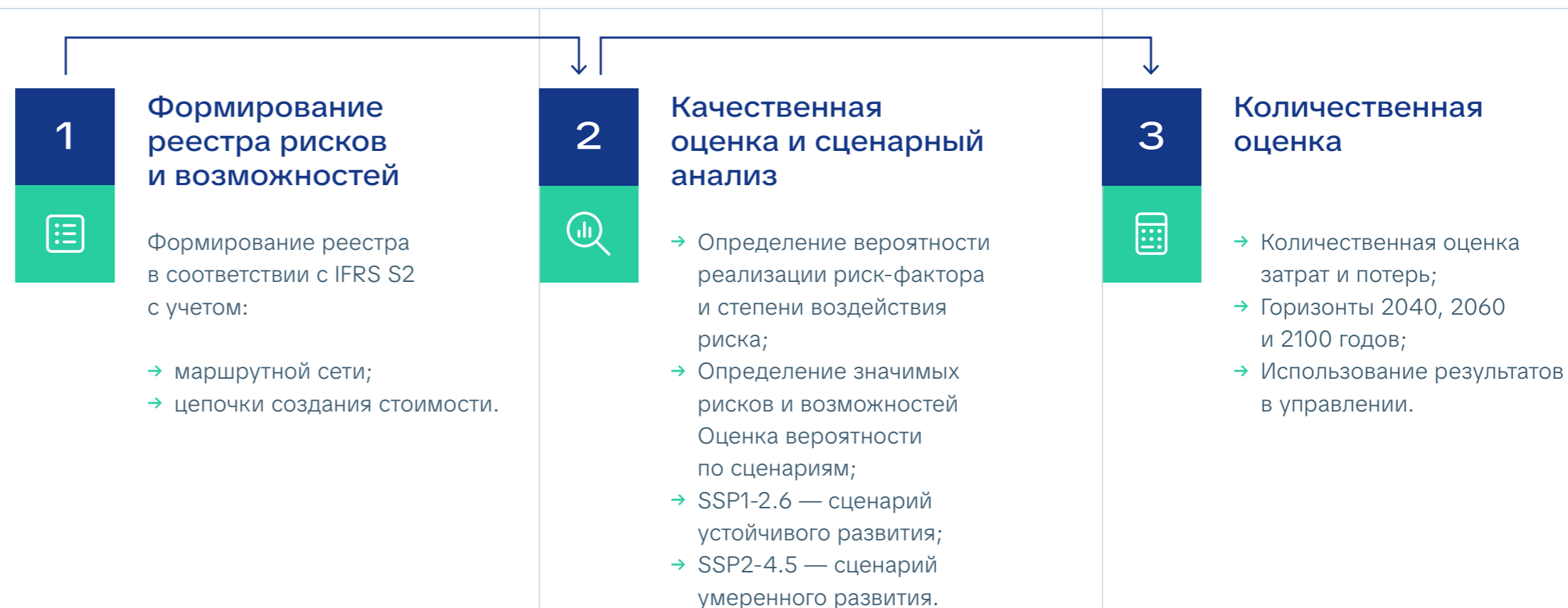
В отчетном периоде Компания начала работу по управлению ESG рисками: в рамках проведения оценки двойной существенности (см. [Приложение 1](#)) была проведена идентификация и приоритизация ключевых рисков и возможностей устойчивого развития. В последующих годах ответственность за дальнейшее управление этими рисками будет распределена между назначенными специалистами по рискам, что позволит постепенно внедрять оценку, меры контроля и мониторинг ESG рисков.



# Управление климатическими рисками и возможностями

**IFRS S2.25(a-c)**

В 2025 году АО «Uzbekistan Airways» завершило полный цикл работы с климатическими рисками и возможностями: от идентификации и сценарного анализа до качественной и количественной оценки:



**IFRS S2.25(b)**

**IFRS S2.25(a)(iii-iv), IFRS S2.25(b)**

1

**Идентификация рисков и возможностей**

Климатические риски классифицировались на физические и переходные. Физические риски анализировались применительно к 12 ключевым городам маршрутной сети Компании (Ташкент, Дели, Дубай, Москва, Рига, Сеул, Стамбул, Нукус, Ургенч и другие), а также к городам присутствия ключевых поставщиков воздушных судов: Сиэтл, Тулуза, Гамбург, Нью-Йорк, Франкфурт, Париж. Переходные риски рассматривались через призму изменений в регулировании, технологиях, рынке и репутации. В результате сформированы реестры физических и переходных климатических рисков и возможностей с описанием потенциальных финансовых эффектов для операционной деятельности Компании (см. [Приложение 1](#) и [Приложение 2](#)).

**IFRS S2.25(a)(i)**

При идентификации климатических рисков и возможностей Компания учитывает параметры, влияющие на подверженность Uzbekistan Airways физическим и переходным климатическим факторам: маршрутную сеть и географию полетов, расположение ключевых аэропортов и поставщиков, структуру активов, потребление авиационного топлива и энергии, топливное обеспечение, закупки воздушных судов и авиационной техники, а также техническую поддержку и наземные операции, чувствительные к климатическим воздействиям.

2

**Приоритизация климатических рисков**

На этапе приоритизации Компания определяет, какие риски и возможности могут в наибольшей степени повлиять на финансовое положение, финансовые результаты, операционную устойчивость и долгосрочную стоимость Компании.

Приоритизация проводится на основе двух ключевых параметров: вероятности реализации риска и степени его воздействия. Вероятность показывает, насколько риск может реализоваться в рассматриваемом временном горизонте. Степень воздействия отражает масштаб возможных финансовых, операционных и стратегических последствий для Компании. Совмещение этих двух параметров позволяет определить итоговый

уровень значимости риска и распределить риски по зонам приоритетности.

Для физических климатических рисков вероятность наступления определялась на основе прогнозных изменений существенных климатических факторов относительно базового периода 1995–2014 годов. Для каждого риск-фактора задавалось направление изменения, усиливающее риск. Значения, снижающие риск, не включались в расчет. Для ограничения влияния единичных аномалий использовалось усечение на уровне 95-го перцентиля, после чего диапазон изменений делился на пять интервалов с присвоением баллов от 1 до 5.

**Шкала вероятности наступления физических климатических рисков**

ВЕРОЯТНОСТЬ НАСТУПЛЕНИЯ РИСКА, БАЛЛЫ	ВЕРОЯТНОСТЬ ПО ШКАЛЕ, %	ХАРАКТЕРИСТИКА ВЕРОЯТНОСТИ	ИНТЕРПРЕТАЦИЯ УСЛОВИЙ
1	0,5	Очень редко	Событие почти точно не произойдет
2	20	Редко	Событие скорее не произойдет, чем произойдет
3	40	Низкая	Событие имеет равную вероятность наступления и ненаступления
4	60	Средняя	Событие скорее произойдет, чем не произойдет
5	80	Высокая	Событие почти точно произойдет

IFRS S2.25(a)(iii-iv), IFRS S2.25(b)

2

Приоритизация климатических рисков



Для переходных климатических рисков вероятность реализации определялась с учетом регуляторной, технологической, рыночной и репутационной среды. В отличие от физических рисков, переходные риски в меньшей степени зависят от конкретного местоположения актива. Их реализация в большей степени связана с международным и национальным климатическим регулированием, требованиями к раскрытию климатической информации и углеродными ограничениями. Дополнительно учитываются развитие устойчивого авиационного топлива, стоимость технологий, структура спроса и ожидания заинтересованных сторон.

Степень воздействия отражает масштаб возможных последствий риска для деятельности и финансовых показателей Компании. При оценке учитываются дополнительные расходы, снижение доходов, влияние на операционную непрерывность, безопасность полетов, выполнение обязательств перед клиентами, доступность критической инфраструктуры, потребность в капитальных вложениях и стоимость соблюдения регуляторных требований.

Для физических климатических рисков степень воздействия оценивалась с учетом масштаба последствий, продолжительности нарушения процессов, степени управляемости риска, влияния на безопасность, эффективности операций и способности Компании выполнять обязательства перед клиентами. При наличии нескольких видов последствий итоговый балл определялся по наиболее критичному показателю. Это позволило сопоставить риски разной природы, которые могут приводить к задержкам рейсов, сбоям в цепочке обслуживания.

**Шкала вероятности реализации переходных климатических рисков**

ВЕРОЯТНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ, %	БАЛЛ
<5%	1
5–25%	2
25–40%	3
40–80%	4
>80%	5

**Шкала степени воздействия физических рисков**

БАЛЛ	ХАРАКТЕРИСТИКА ВОЗДЕЙСТВИЯ	ОПИСАНИЕ
1	Низкое воздействие	Последствия ограничены и не оказывают существенного влияния на финансовые показатели, безопасность или операционные процессы Компании.
2	Умеренное воздействие	Возможны локальные операционные нарушения или дополнительные расходы, которые управляются в рамках текущих процессов.
3	Значимое воздействие	Риск может повлиять на отдельные бизнес-процессы, затраты, доходы, качество сервиса или выполнение операционных планов.
4	Высокое воздействие	Риск может привести к существенным финансовым последствиям, длительным операционным нарушениям или необходимости дополнительных инвестиций.
5	Критическое воздействие	Риск может оказать значительное влияние на финансовое положение, непрерывность деятельности, безопасность полетов или стратегические цели Компании.

IFRS S2.25(a)(iii-iv), IFRS S2.25(b)

2

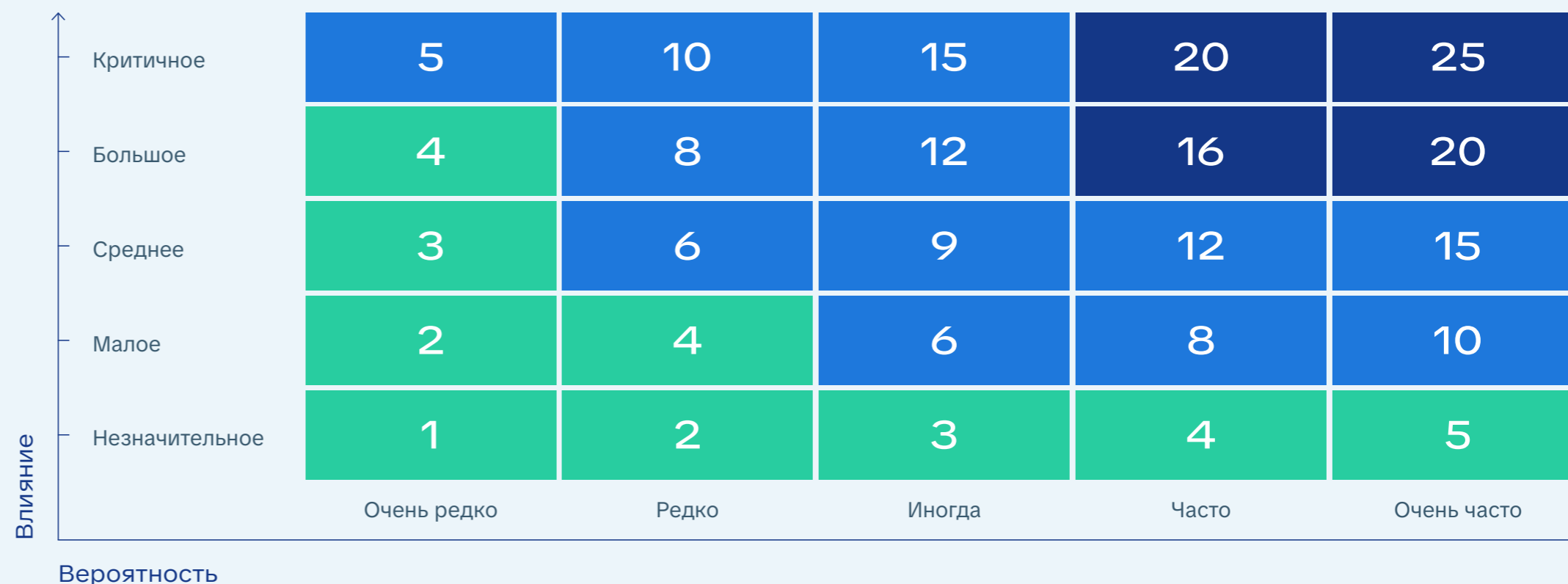
Приоритизация климатических рисков

Для переходных климатических рисков степень воздействия переводилась в пятибалльную шкалу через диапазоны потенциальных затрат в долларах США, что позволило сопоставить регуляторные, рыночные, технологические и репутационные риски в единой шкале значимости.

Шкала степени воздействия климатических рисков и возможностей

СТЕПЕНЬ ВОЗДЕЙСТВИЯ (ЗАТРАТЫ, МИЛЛИОН USD ДОЛЛ.)	БАЛЛ
< 10	1
10 — 25	2
25 — 50	3
50 — 115	4
>115	5

Пороговые значения были определены исходя из расчетного размера возможных затрат и потерь по переходным климатическим рискам. Каждый риск был переведен в пятибалльную шкалу: чем больше потенциальный финансовый эффект, тем выше балл воздействия. Далее этот балл сопоставлялся с вероятностью реализации риска. Итоговая значимость рассчитывалась как произведение вероятности и воздействия, что позволило распределить риски по зонам низкой, средней и высокой значимости.



■ Низкая значимость (1-5)

■ Средняя значимость (6-19)

■ Высокая значимость (20-25)

Подход к реагированию по уровню риска:

**1-5**  
низкая значимость

Риск подлежит наблюдению и периодическому пересмотру.

**6-19**  
средняя значимость

Риск требует регулярного мониторинга и определения мер управления.

**20-25**  
высокая значимость

Риск требует приоритетного внимания, детальной оценки и учета в стратегических или финансовых решениях.

IFRS S2.22(b)(i)(iii), IFRS S2.25(a)(ii)-(iii), IFRS S2.25(b)

### 3 Сценарный анализ и количественная оценка климатических рисков

Сценарный анализ позволяет учесть разные возможные события, связанные с реализацией риска, и оценить, как изменение внешних и внутренних условий может повлиять на деятельность, финансовые результаты и устойчивость бизнес-модели Компании. Для оценки климатических рисков Uzbekistan Airways использует сценарии SSP1-2.6 и SSP2-4.5.

**Сценарий SSP1-2.6**  
(~1,8 °C к 2100 г.)

отражает траекторию более активного перехода к низкоуглеродной экономике и более жесткого климатического регулирования.

**Сценарий SSP2-4.5**  
(~2,7 °C к 2100 г.)

отражает умеренную траекторию, при которой климатические и регуляторные изменения развиваются постепенно, но сохраняют значимое влияние на деятельность Компании.

**IFRS S2.10(d)**

При оценке климатических рисков и возможностей Компания применяет временные горизонты, согласованные с методологией МГЭИК: краткосрочный — до 2040 года, среднесрочный — 2040–2060 годы, долгосрочный — до 2100 года. Краткосрочный горизонт соответствует периоду реализации текущей инвестиционной программы, включая поставки воздушных судов нового поколения и развитие маршрутной сети. Среднесрочный охватывает период, в котором ожидается наиболее существенное усиление регуляторного давления в области углеродного регулирования и требований к топливной эффективности. Долгосрочный горизонт используется при оценке физических климатических рисков, финансовые эффекты которых в полной мере проявляются на горизонте нескольких десятилетий.



Выбор данных горизонтов обусловлен спецификой климатических рисков. В отличие от многих операционных ESG-рисков, климатические риски могут проявляться постепенно и усиливаться в течение длительного периода. Например, изменение частоты аномальной жары, засух, наводнений или требований к использованию устойчивого авиационного топлива может не иметь полного финансового эффекта в краткосрочном периоде, но становится значимым фактором для долгосрочного планирования флота, маршрутов, инфраструктуры и капитальных вложений.

Для физических климатических рисков количественная оценка строится на анализе климатических факторов, географии маршрутов, аэропортов, поставщиков и критичных объектов цепочки создания стоимости. Оценка включает определение пороговых значений климатических факторов, расчет прогнозного количества рисков событий, оценку ущерба от одного события и расчет итогового финансового эффекта с учетом частоты и масштаба воздействия.

Для переходных климатических рисков количественная оценка строится на анализе вероятности реализации регуляторных, рыночных, технологических и репутационных изменений, а также на стоимостной оценке возможного воздействия. К таким рискам относятся, например, ужесточение международного климатического регулирования в авиации, рост затрат на устойчивое авиационное топливо, требования к раскрытию климатической информации и изменение спроса на авиаперевозки.

Сценарный анализ позволил выявить наиболее значимые климатические риски с учетом специфики деятельности Компании, регуляторной среды и ее текущего стратегического положения, а его ключевым итогом стало понимание устойчивости стратегии Компании к климатическим изменениям в кратко-, средне- и долгосрочной перспективе. Результаты сценарного анализа и количественной оценки используются для понимания потенциальных финансовых последствий, определения приоритетных направлений адаптации и декарбонизации, а также для последовательной интеграции климатических факторов в стратегическое и инвестиционное планирование и управление операционной устойчивостью Компании.

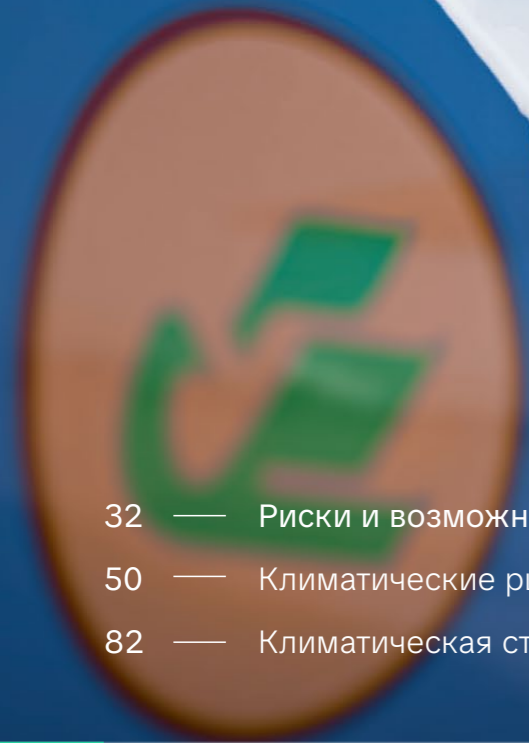
IFRS S2.25(a)(v, vi)

## 4 Мониторинг, KPI и пересмотр

Реестры климатических рисков и возможностей подлежат ежегодному пересмотру с учетом изменений в прогнозных климатических данных, регуляторной среде, географии маршрутов и операционной модели Компании.

Система KPI по климатическим рискам и возможностям находится в стадии разработки. В качестве предварительных показателей для мониторинга рассматриваются: объем выбросов CO<sub>2</sub> (Scope 1, 2, 3), топливная эффективность (кг топлива / пассажиро-км), число задержек и отмен рейсов по погодным причинам, доля SAF в общем потреблении топлива.





- 32 — Риски и возможности устойчивого развития
- 50 — Климатические риски и возможности
- 82 — Климатическая стратегия

# Стратегические РИСКИ И ВОЗМОЖНОСТИ



### IFRS S1.33(b), IFRS S2.14(c)

Поскольку настоящий отчет является первым опытом раскрытия климатической информации АО «Uzbekistan Airways» с учетом стандартов IFRS S1 и S2, сравнительные данные о ходе выполнения ранее заявленных планов не приводятся. В последующих периодах Компания будет систематически раскрывать сведения о прогрессе в реализации идентифицированных климатических возможностей и мер по управлению соответствующими рисками согласно требованиям стандарта.

### IFRS S1.39, IFRS S1.21(b)(i)

Отчетный год был посвящен формированию методологической базы, выстраиванию механизмов идентификации и мониторинга существенных факторов — это создает необходимую основу для их последовательной интеграции в финансовое планирование в предстоящих периодах (см. [Управление климатическими рисками и возможностями](#)). В силу этого выявленные риски и возможности пока не включены в формализованные процессы финансового планирования в полном объеме. Устойчивость бизнес-модели Компании к обозначенным рискам в настоящее время обеспечивается через конкретные меры реагирования, уже реализуемые в операционной деятельности (см. [Риски и возможности устойчивого развития, Климатические риски и возможности](#)).

# РИСКИ И ВОЗМОЖНОСТИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

### IFRS S1.30(c), IFRS S1.31

Идентификация и оценка рисков и возможностей в области устойчивого развития проводилась по трем временным горизонтам: краткосрочному — до 1 года, среднесрочному — от 1 до 5 лет, долгосрочному — свыше 5 лет. Краткосрочный горизонт охватывает операционный и бюджетный цикл, среднесрочный — период реализации инвестиционных программ и развития маршрутной сети, долгосрочный — горизонт оценки капиталоемких решений, в частности обновления флота. Временной горизонт каждого идентифицированного риска или возможности указан в соответствующем разделе настоящего Отчета.

### IFRS S1.39, IFRS S1.40(a), IFRS S1.41

В первом отчетном периоде применения стандартов IFRS S1 и S2 оценка проводилась качественно: по всем выявленным рискам и возможностям проанализировано потенциальное влияние на финансовое положение, финансовые результаты и денежные потоки Компании, а также устойчивость стратегии на краткосрочном и среднесрочном горизонтах. Количественные оценки финансовых эффектов в настоящем Отчете не представлены — соответствующая методология, компетенции и ресурсы находятся в стадии формирования; их развитие предусмотрено в последующих отчетных периодах.

### IFRS S1.29(a,b)

В связи с качественным характером оценки текущее и ожидаемое влияние реализации идентифицированных рисков и возможностей на финансовое положение, финансовые результаты и денежные потоки Компании в настоящем Отчете отдельно не представлено. По мере развития мето-

дологии в последующих отчетных периодах Компания планирует проводить отдельную оценку текущих и ожидаемых эффектов и раскрывать соответствующую информацию.

Проведенная оценка позволила сформировать стратегический профиль Компании, определяемый коммерческими и инвестиционными приоритетами. Наибольший потенциал роста сосредоточен в цифровой трансформации и клиентском опыте, тогда как наиболее ощутимые риски связаны с расширением маршрутной сети и реализацией капиталоемких инициатив. Охрана труда и безопасность полетов по итогам оценки не формируют существенных финансовых рисков, однако остаются принципиально важными для операционной надежности и репутации Компании. Риски и возможности в области энергоэффективности и выбросов парниковых газов раскрыты в полном объеме в отдельном разделе настоящего Отчета с учетом требований IFRS S2.

### IFRS S1.33(c)

Являясь значимым участником регионального рынка авиаперевозок, Компания принимает во внимание социально-экономические факторы и отражает их в коммерческом планировании. В частности, при расширении маршрутной сети и заключении партнерских соглашений учитывается не только коммерческий потенциал новых направлений, но и их социально-экономический эффект: рост транспортной доступности, создание занятости в смежных отраслях и вклад в развитие туризма. Аналогичная логика прослеживается в инвестиционных решениях в сфере цифровизации: вложения в платформу Amadeus и системы клиентского сервиса одновременно повышают операционную эффективность и улучшают качество взаимодействия с пассажирами, создавая долгосрочную ценность как для бизнеса, так и для клиентов.

## Инновации и цифровизация процессов

Цифровая трансформация является одним из ключевых факторов конкурентоспособности в авиационной отрасли. Перевозчики, способные быстро масштабировать технологические решения, получают преимущества сразу в нескольких измерениях: операционной эффективности, клиентском опыте и управлении доходностью.

### IFRS S1.29(a)

В области инноваций и цифровизации процессов существенными определены следующие риски и возможности:

- Риск недостаточной окупаемости инвестиций в масштабирование цифровой инфраструктуры;
- Возможность увеличения выручки за счет развития персонализированных и дополнительных услуг.

<sup>1</sup> Здесь и далее по тексту: CORE — собственные операции Компании, UP — upstream операции.

### IFRS S1.30(a,b), IFRS S1.32(b)



#### РИСК:

Неокупаемость инвестиций в масштабирование цифровой инфраструктуры

Долгосрочный горизонт • Финансовая существенность: 2 балла • CORE<sup>1</sup>

Масштабирование цифровых решений требует существенных вложений в ИТ-инфраструктуру, интеграцию систем, программное обеспечение и подготовку персонала. При нестабильных доходах и высоком уровне топливных расходов краткосрочный рост затрат на ИТ может превысить ожидаемую отдачу, что создает риск неэффективного использования ресурсов. Срывы или задержки интеграции систем способны нарушить непрерывность бизнес-процессов — от бронирования до управления рейсами.

### Последствия реализации риска (Инновации и цифровизация процессов)

#### 1 Финансовое положение

IFRS S1.21(b)(ii), IFRS S1.29(d), IFRS S1.34(b), IFRS S1.40(b)

- Рост капитальных и операционных затрат;
- Удорожание проектов вследствие задержек интеграции;
- Необходимость дополнительных вложений при сбоях внедрения.

#### 2 Препятствия стратегическому развитию

IFRS S1.29(c), IFRS S1.32(a)

- Технологическое отставание от конкурентов, использующих продвинутое системы управления;
- Ослабление конкурентных позиций на международных маршрутах;
- Затруднение реализации амбиций по развитию ташкентского хаба.

### Результаты качественной оценки риска (Инновации и цифровизация процессов)

50%

Вероятность

4/5

Масштаб воздействия

2/5

Финансовая существенность

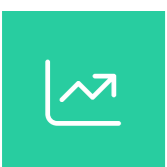
#### 3 Цепочка создания стоимости

IFRS S1.29(b), IFRS S1.32(a)

CORE:

- Сбои при интеграции платформ с бронированием, управлением рейсами, наземным обслуживанием и взаимодействием с партнерами;
- Нарушение непрерывности обслуживания пассажиров;
- Операционные потери и снижение качества клиентского опыта на критически важных этапах поездки.

IFRS S1.30(a,b), IFRS S1.32(b)



**ВОЗМОЖНОСТЬ:**

Расширение выручки за счет персонализированных и дополнительных услуг

Среднесрочный горизонт • Финансовая существенность: 3 балла • UP, CORE

Инновации и цифровизация процессов формируют возможность расширения выручки за счет персонализированных и дополнительных услуг, реализация которых возможна только на базе единой масштабируемой цифровой среды. Выбор места в салоне, дополнительный багаж, предзаказ питания, страховые продукты, бронирование отелей и трансферов — каждая из этих позиций, встроенная в единый клиентский путь, обеспечивает устойчивый прирост среднего дохода на пассажира без увеличения провозных мощностей.

Параллельно цифровая среда создает условия для персонализации предложения. Накопленные данные о потребительских

предпочтениях позволяют предлагать релевантные продукты и услуги в соответствии с актуальными потребностями пассажира, повышая как конверсию продаж, так и воспринимаемую ценность сервиса.

Переход на прямые цифровые каналы снижает зависимость от глобальных дистрибуторских систем и сокращает агентские комиссии, улучшая маржинальность продаж. В совокупности эти эффекты определяют цифровую трансформацию не как статью расходов, а как долгосрочный инвестиционный проект с измеримой доходностью.

Результаты качественной оценки возможности (Инновации и цифровизация процессов)

100%

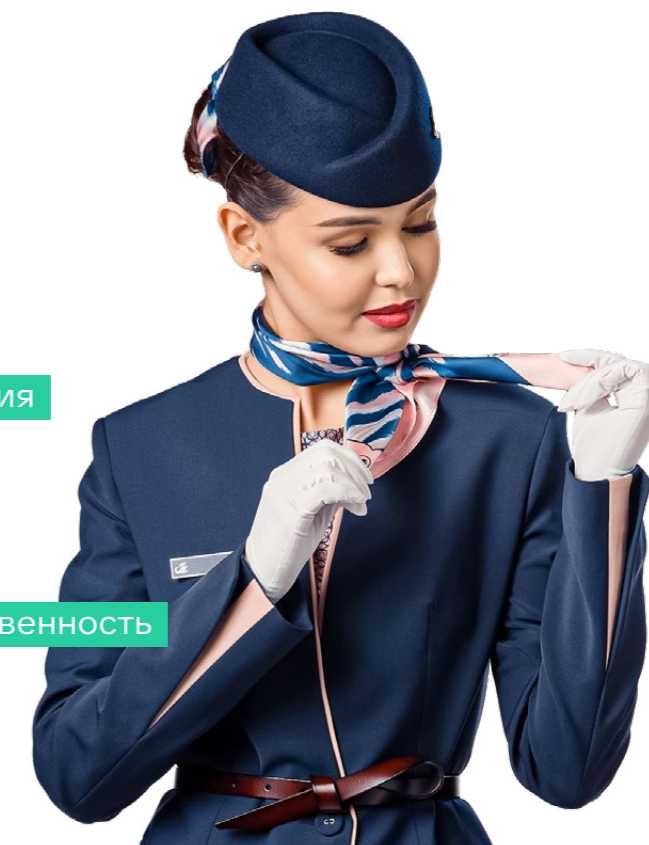
Вероятность

3/5

Масштаб воздействия

3/5

Финансовая существенность



Эффект реализации возможности (Инновации и цифровизация процессов)

Финансовое положение

1

IFRS S1.21(b)(ii), IFRS S1.29(d), IFRS S1.34(b), IFRS S1.40(b)

- Рост выручки;
- Снижение агентских комиссий через развитие прямых каналов продаж;
- Диверсификация источников дохода, снижение зависимости от базового тарифа;
- Повышение рентабельности каждого проданного билета.

Стратегическое развитие

2

IFRS S1.29(c), IFRS S1.32(a)

- Укрепление конкурентных позиций за счет персонализированного предложения;
- Развитие экосистемы дополнительных сервисов вокруг авиаперелета;
- Технологическая основа для масштабирования и развития новых маршрутов;
- Укрепление лояльности клиентской базы через кастомизированный опыт.

Цепочка создания стоимости

3

IFRS S1.29(b), IFRS S1.32(a)

UPSTREAM:

- Интеграция с туристической экосистемой: отели, трансфер, страхование;
- Повышение ценности для партнеров по код-шерингу.

CORE:

- Рост загрузки смежных сервисов при увеличении дополнительных предложений;
- Формирование единого цифрового клиентского пути от бронирования до посадки.

## Меры реагирования

### IFRS S1.33(a)

Управление рисками и возможностями цифровой трансформации выстраивается через поэтапное развитие цифровой инфраструктуры с приоритетом надежности и информационной безопасности на каждом этапе.

#### Реализуемые меры

**1**

#### Политика информационной безопасности

Оценка рисков, разграничение доступа, защита сетевой инфраструктуры, мониторинг событий безопасности, применение криптографических мер, требования к взаимодействию с внешними пользователями и подрядчиками.

#### Эффект

Снижение вероятности технологических сбоев, нарушений непрерывности деятельности и инцидентов, связанных с защитой данных, что особенно важно при расширении цифрового контура.

**2**

#### Amadeus

Центральным элементом управления цифровизацией является стратегическое ИТ-партнерство с Amadeus — международным поставщиком технологических решений для туристической и авиационной отрасли. Партнерство охватывает внедрение комплекса Altéa Passenger Service System, а также модулей управления доходностью маршрутной сети, финансового учета выручки и рыночной аналитики.

**Altéa Passenger Service System** объединяет в единой цифровой среде процессы бронирования, управления инвентарем мест и аэропортового обслуживания.

#### Эффект

Повышение согласованности операций, сокращение объема ручных действий и ускорение обслуживания пассажиров на разных этапах поездки.

**Финансовый учет выручки** усиливает прозрачность и оперативность учета выручки с детальным контролем денежных потоков.

#### Эффект

Улучшение контроля денежных потоков и качества финансовой аналитики.

**Управление доходностью маршрутной сети** поддерживает более точное прогнозирование спроса, управление тарифами и доступностью мест.

#### Эффект

Повышение загрузки рейсов и доходности маршрутной сети.

**Рыночная аналитика** выполняет аналитику по спросу, поведению пассажиров и рыночным тенденциям

#### Эффект

Поддержка планирования коммерческих решений, развитие персонализированных предложений и адаптация сервиса под ожидания клиентов.

#### Устойчивость стратегии

### IFRS S1.29 (e), IFRS S1.41

Ключевым фактором устойчивости является поэтапная архитектура цифровой трансформации: каждый элемент инфраструктуры валидируется до включения в операционный контур, что ограничивает масштаб возможного сбоя на любом отдельном этапе. Стратегическое партнерство с Amadeus передает значительную часть технологического риска специализированному поставщику с глобальным опытом в авиационной отрасли: платформа Altéa, модули управления доходностью маршрутной сети, финансового учета выручки и рыночной аналитики функционируют как единая экосистема с контрактными уровнями сервиса, ограничивающими операционные потери при технических сбоях. Политика информационной безопасности, включая оценку рисков, разграничение доступа, мониторинг событий и криптографические меры, формирует дополнительный защитный периметр, снижающий вероятность нарушений непрерывности деятельности.

Адаптационная способность Компании подкреплена конкретными инструментами: при задержке или частичной неудаче внедрения отдельного модуля операционная деятельность продолжается на действующих системах без прерывания обслуживания пассажиров.

## Удовлетворенность клиентов

Авиационный рынок характеризуется нарастающей конкурентной интенсивностью. Либерализация авиасообщения, активный выход международных перевозчиков на маршруты через Ташкент и рост предложения низкобюджетных авиакомпаний создают устойчивое давление на тарифы и стандарты обслуживания.

### IFRS S1.29(a)

По результатам оценки в качестве существенных рисков и возможностей в области удовлетворенности клиентов определены:

- Риск потери пассажиропотока вследствие ценовой неконкурентоспособности;
- Возможность роста выручки и лояльности через цифровизацию клиентского сервиса.

### IFRS S1.30(a,b), IFRS S1.32(b)



#### РИСК:

Потеря пассажиропотока вследствие ценовой неконкурентоспособности

Среднесрочный горизонт • Финансовая существенность: 0,9 баллов • CORE

Установление тарифов, не сопоставимых с предложением конкурентов, ведет к оттоку пассажиров, снижению рыночной доли и загрузки рейсов, что непосредственно сказывается на выручке и рентабельности Компании. Реализация данного риска создает давление не только на финансовое положение, но и на стратегические позиции — особенно в контексте амбиций стать ведущим транзитным хабом Центральной Азии, где ценовая конкурентоспособность является ключевым фактором привлечения транзитных пассажиров.

### Последствия реализации риска (Удовлетворенность клиентов)

#### 1 Финансовое положение

IFRS S1.21(b)(ii), IFRS S1.29(d), IFRS S1.34(b), IFRS S1.40(b)

- Снижение выручки и рентабельности при ценовом давлении конкурентов;
- Рост маркетинговых расходов на удержание клиентской базы;
- Снижение доходности маршрутов вплоть до убыточности отдельных направлений;
- Необходимость балансировать между доступностью тарифов и покрытием топливных затрат.

#### 2 Препятствия стратегическому развитию

IFRS S1.29(c), IFRS S1.32(a)

- Ослабление позиций транзитного хаба при ценовой неконкурентоспособности;
- Потеря ключевых международных маршрутов из-за оттока пассажиров к конкурентам;
- Замедление реализации стратегических инициатив при дефиците выручки;
- Репутационные риски в случае ухудшения качества сервиса при давлении на расходы.

#### 3 Цепочка создания стоимости

IFRS S1.29(b), IFRS S1.32(a)

CORE:

- Снижение загрузки смежных сервисов (наземное обслуживание, кейтеринг);
- Давление на партнерские программы и агентские сети;
- Отток пассажиров к авиакомпаниям-партнерам по код-шерингу при более низких тарифах;
- Ухудшение показателей CSAT и программ лояльности.

Результаты качественной оценки риска (Удовлетворенность клиентов)

30%

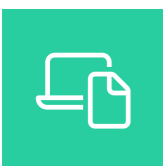
Вероятность

3/5

Масштаб воздействия

0,9/5

Финансовая существенность

**IFRS S1.30(a,b), IFRS S1.32(b)****ВОЗМОЖНОСТЬ:****Рост выручки и лояльности через цифровизацию клиентского сервиса**

Среднесрочный горизонт • Финансовая существенность: 2,25 балла • CORE

**IFRS S1.40(b)**

Помимо ценовой конкурентоспособности, развитие клиентского сервиса открывает для Компании выраженный потенциал роста. Автоматизация регистрации, обработки багажа и сопровождения пассажиров делает сервис более предсказуемым и надежным, что является одним из ключевых факторов потребительской лояльности. Снижение числа операционных сбоев на каждом этапе поездки напрямую влияет на готовность пассажира вернуться и рекомендовать перевозчика: в условиях высококонкурентного

рынка репутация надежного сервиса становится устойчивым коммерческим активом. Дополнительный эффект создает развитие цифровых клиентских сервисов: онлайн-регистрация, прямые каналы продаж, мобильные уведомления и персонализированное взаимодействие расширяют доступность услуг Компании, упрощают путешествие на всех его этапах и формируют устойчивую основу для роста выручки и ценности бренда.

**Результаты качественной оценки возможности (Удовлетворенность клиентов)****75%**

Вероятность

**3/5**

Масштаб воздействия

**2,25/5**

Финансовая существенность

**Эффект реализации возможности (Удовлетворенность клиентов)****Финансовое положение**

1

IFRS S1.21(b)(ii), IFRS S1.29(d), IFRS S1.34(b), IFRS S1.40(b)

- Рост выручки за счет повторных продаж;
- Снижение стоимости привлечения клиента при росте органических рекомендаций;
- Рост дохода через клиентские сервисы при высоком уровне доверия к бренду;
- Снижение операционных потерь от компенсаций за некачественное обслуживание.

**Стратегическое развитие**

2

IFRS S1.29(c), IFRS S1.32(a)

- Укрепление конкурентной позиции как надежного перевозчика;
- Рост привлекательности ташкентского транзитного хаба для трансферных пассажиров;
- Укрепление ESG-позиций и репутации среди институциональных инвесторов;
- Основа для долгосрочных партнерств с корпоративными клиентами.

**Цепочка создания стоимости**

3

IFRS S1.29(b), IFRS S1.32(a)

CORE:

- Повышение стандартов наземного обслуживания в аэропортах базирования;
- Рост нагрузки на смежные сервисы при увеличении лояльной клиентской базы;
- Укрепление цепочки поставок кейтеринга и сервисных партнеров;
- Распространение стандартов качества на партнерские аэропорты маршрутной сети.

## Меры реагирования

### IFRS S1.33(a)

Компания развивает клиентский опыт как самостоятельный источник конкурентного преимущества. Уже действующая цифровая среда включает официальный сайт с сервисами управления поездкой, мобильные приложения и ИИ-ассистент.

Тарифная гибкость снижает ценовой риск, а инвестиции в качество сервиса и цифровую среду одновременно реализуют возможность роста лояльности и повторных продаж — два направления, которые в совокупности укрепляют коммерческую устойчивость Компании на конкурентном рынке.

### ✓ Реализуемые меры

#### Ценовая политика (внутренние маршруты)

1

#### Тариф «Lite» и брендированная тарифная сетка<sup>2</sup>

Введена система брендированных тарифов с минимальным уровнем цен под брендом «Lite» на внутренних маршрутах.

#### Эффект

Снижение ценового риска, обеспечение четкого ценового порога и привлечение чувствительных к цене пассажиров.

#### Ценовая политика (международные маршруты)

2

#### Многоуровневая тарифная структура

Многоуровневая тарифная структура на международных направлениях с различными наборами услуг и ценовыми уровнями.

#### Эффект

Обеспечение пассажирам свободы выбора и расширение охвата сегментов — от экономных до премиальных.

#### Управление спросом

3

#### Адресные промоакции на ключевых направлениях

Регулярное проведение таргетированных промоакций на ключевых маршрутах с оперативной реакцией на конъюнктуру рынка.

#### Эффект

Гибкое управление загрузкой и поддержка конкурентоспособности в периоды спада спроса.

#### Качество сервиса

4

#### Внутренняя система стандартов обслуживания

Установленные стандарты охватывают бортовое питание, текстиль, форменную одежду. Политика качества закрепляет приоритет безопасности и комфорта.

#### Эффект

Стабильное восприятие бренда и основа для роста повторных продаж.

### 🕒 Планируемые меры

#### Цифровой клиентский опыт

#### SITA Bag Journey — отслеживание багажа

Система отслеживания зарегистрированного багажа на всех этапах перевозки с интеграцией в действующие информационные решения.

#### Эффект

Повышение прозрачности багажных операций, ускоренная обработка обращений и улучшение качества наземного обслуживания.

<sup>2</sup> Реализовано на момент публикации отчета.

**▲ Устойчивость стратегии**

**IFRS S1.29(e), IFRS S1.41**

Ключевым фактором устойчивости является многоуровневая архитектура тарифной политики: одновременное наличие тарифа «Lite» на внутренних маршрутах и многоуровневой тарифной структуры на международных направлениях позволяет Компании перераспределять пассажиропоток между ценовыми сегментами при изменении рыночной конъюнктуры, не теряя загрузку. Таким образом, реализация ценового риска на одном сегменте частично компенсируется притоком чувствительных к цене пассажиров в другой. Регулярные таргетированные промоакции формируют дополнительный инструмент оперативного реагирования на локальные спады спроса без структурного изменения тарифной сетки.

Устойчивость к риску снижения клиентской лояльности обеспечивается двумя взаимодополняющими уровнями: операционным — через внутренние стандарты обслуживания, охватывающие бортовое питание, текстиль и форменную одежду, — и цифровым, включающим сайт с сервисами управления поездкой, мобильные приложения и ИИ-ассистент. Эта комбинация снижает зависимость клиентского опыта от отдельных точек контакта: сбой в одном канале не приводит к потере взаимодействия с пассажиром на всем протяжении поездки.

Адаптационная способность Компании будет дополнительно усилена внедрением SITA Bag Journey — системы отслеживания багажа, устраняющей один из наиболее частых источников клиентских обращений. Это снизит операционную нагрузку на наземные службы и повысит предсказуемость клиентского опыта в наиболее уязвимой точке — обработке багажа.



## Социально-экономический вклад

Национальный авиаперевозчик в развивающейся экономике выполняет не только коммерческую, но и системообразующую транспортную функцию: уровень связанности страны с внешним миром непосредственно влияет на приток инвестиций, развитие туризма и деловую мобильность. Для АО «Uzbekistan Airways», действующей в условиях активной либерализации авиарынка Узбекистана и роста конкуренции со стороны иностранных перевозчиков, данная тема одновременно создает значимые возможности роста и несет риски, связанные с коммерческой устойчивостью расширения сети.

### IFRS S1.29 (a)

По результатам качественной оценки в области социально-экономического вклада для АО «Uzbekistan Airways» определены как существенные:

- Риск роста расходов вследствие нерентабельности новых маршрутов;
- Возможность роста выручки за счет расширения маршрутной сети и увеличения пассажиропотока.

### IFRS S1.30(a,b), IFRS S1.32(b)



#### РИСК:

**Рост расходов вследствие нерентабельности новых маршрутов**

Среднесрочный горизонт • Финансовая существенность: 2,5 балла • CORE

Риск определяется природой расширения маршрутной сети: каждое новое направление требует вложений в персонал, маркетинг, флот и сопутствующую инфраструктуру, тогда как коммерческий результат зависит от устойчивости спроса и достигаемой загрузки рейсов. Открытие низкорентабельных направлений при недостаточном пассажиропотоке ведет к росту операционных расходов без соответствующего прироста выручки и ограничивает возможности для дальнейшего развития. В стратегическом измерении реализация данного риска способна ограничить возможности дальнейшего расширения сети и ослабить позиции Ташкента как регионального транзитного хаба.

### Последствия реализации риска (Социально-экономический вклад)

#### 1 Финансовое положение

IFRS S1.21(b)(ii), IFRS S1.29(d), IFRS S1.34(b), IFRS S1.40(b)

- Рост операционных расходов без соответствующей выручки на новых направлениях;
- Обесценение инвестиций в маркетинг и инфраструктуру нерентабельных маршрутов;
- Необходимость перераспределения ресурсов с прибыльных маршрутов для поддержки убыточных.

#### 2 Препятствия стратегическому развитию

IFRS S1.29(c), IFRS S1.32(a)

- Ослабление позиций транзитного хаба при закрытии стыковочных направлений;
- Ограничение стратегических возможностей дальнейшего расширения сети;
- Потеря стратегических партнерств при уходе с рынка;
- Снижение инвестиционной привлекательности в случае систематических убытков.

#### 3 Цепочка создания стоимости

IFRS S1.29(b), IFRS S1.32(a)

- CORE:
- Снижение загрузки смежных сервисов при закрытии маршрутов;
  - Потеря партнерских договоренностей с туроператорами на закрытых направлениях;
  - Ухудшение показателей региональной связности, влекущее репутационные потери;
  - Косвенное влияние на туристическую отрасль регионов присутствия.

### Результаты качественной оценки риска (Социально-экономический вклад)

**50%**

Вероятность

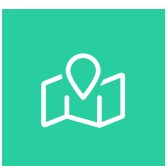
**5/5**

Масштаб воздействия

**2,5/5**

Финансовая существенность

IFRS S1.30(a,b), IFRS S1.32(b)



**ВОЗМОЖНОСТЬ:**

Рост выручки за счет расширения маршрутной сети и увеличения пассажиропотока

Среднесрочный горизонт • Финансовая существенность: 2,25 балла • CORE

Рост частоты полетов и расширение географии перевозок повышают транспортную доступность, поддерживают деловую мобильность и туризм, усиливают транзитный потенциал и создают основу для увеличения пассажиропотока и выручки. Больше направлений и рейсов — это больше пассажиров, которые выбирают Uzbekistan Airways как основного или транзитного перевозчика. Каждый новый маршрут открывает доступ к новой аудитории и новым рынкам:

туристам, деловым путешественникам, трудовым мигрантам. Рост пассажиропотока увеличивает загрузку рейсов, а значит — доход с каждого борта. Параллельно развитие транзитного потенциала Ташкента создает для Компании отдельный источник выручки: транзитные пассажиры, делающие стыковку в Ташкенте, генерируют дополнительные продажи билетов, услуг в аэропорту и сопутствующих сервисов.

Результаты качественной оценки возможности (Социально-экономический вклад)

75%

Вероятность

3/5

Масштаб воздействия

2,25/5

Финансовая существенность



Эффект реализации возможности (Социально-экономический вклад)

Финансовое положение

1

IFRS S1.21(b)(ii), IFRS S1.29(d), IFRS S1.34(b), IFRS S1.40(b)

- Рост выручки за счет новых рынков и увеличения пассажиропотока;
- Диверсификация доходов: снижение зависимости от отдельных маршрутов;
- Рост валютной выручки от международных направлений;
- Увеличение дохода от транзитных пассажиров через ташкентский хаб.

Стратегическое развитие

2

IFRS S1.29(c), IFRS S1.32(a)

- Укрепление позиций Uzbekistan Airways как ведущего регионального перевозчика;
- Развитие Ташкента как транзитного центра Центральной Азии;
- Усиление стратегических партнерств с глобальными авиакомпаниями;
- Рост привлекательности Узбекистана как туристического и инвестиционного направления.

Цепочка создания стоимости

3

IFRS S1.29(b), IFRS S1.32(a)

- CORE:
- Стимулирование туристической отрасли: рост въездного туризма, загрузки гостиниц и инфраструктуры;
  - Создание рабочих мест в смежных секторах при развитии региональных направлений;
  - Укрепление транспортной связности регионов Узбекистана;
  - Развитие агентских и туроператорских сетей в новых географиях.

## Меры реагирования

### IFRS S1.33(a)

В 2025 году количество рейсов увеличилось почти на 9% по сравнению с 2024 годом, а пассажиропоток вырос на 9,6%. Реализацию этого потенциала Компания поддерживает расширением сети и развитием международных направлений.

Компания сочетает собственное расширение маршрутной сети с партнерством с другими авиаперевозчиками, которое позволяет продавать поездку по единому билету, оформлять багаж до конечного пункта и предлагать пассажирам больше стыковочных направлений без полного наращивания собственного присутствия на каждом рынке.

### ☑ Реализуемые меры

#### Собственная сеть (внутренние маршруты)

1

#### Новый маршрут Ташкент — Андижан

В 2025 году открыты регулярные рейсы между Ташкентом и Андижаном.

#### Эффект

Расширение внутренней маршрутной сети, увеличение доступности региональных перевозок.

#### Собственная сеть (международные маршруты)

2

#### Новый маршрут Андижан — Санкт-Петербург

В 2025 году запущены прямые рейсы между Андижаном и Санкт-Петербургом.

#### Эффект

Обеспечение прямого сообщения для пассажиров региона без пересадки в Ташкенте, укрепление позиции на российском направлении.

#### Партнерская модель (интерлайн)

3

#### Соглашение с Air India<sup>3</sup>

Интерлайн-соглашение, подписанное на 81-й Генеральной ассамблее IATA: бронирование единого билета, регистрация багажа сразу до конечного пункта и получение посадочного талона на весь маршрут уже в аэропорту вылета.

#### Эффект

Обеспечение пассажирам доступа к более чем 30 внутренним направлениям в Индии через пересадку в Дели без наращивания собственного присутствия.

#### Партнерская модель (интерлайн)

4

#### Сотрудничество с Asiana Airlines

Расширение партнерства с Asiana Airlines на направлении Ташкент — Сеул.

#### Эффект

Расширение выбора стыковочных вариантов и укрепление позиции Компании на корейском рынке.

<sup>3</sup> Группа Air India включает в себя международную авиакомпанию полного сервиса AirIndia и региональный лоукостер Air India Express. Сегодня группа AirIndia насчитывает более 30 000 сотрудников, эксплуатирует свыше 300 воздушных судов и выполняет рейсы по 55 внутренним и 48 международным направлениям на пяти континентах.

## Планируемые меры

### Маршрутная сеть

1

#### 5 новых направлений + аренда двух воздушных судов

Открытие пяти новых маршрутов с одновременным пополнением флота двумя арендованными воздушными судами, что позволяет нарастить провозные мощности без значительных капиталовложений.

#### Эффект

Нижение зависимости от ограниченного числа направлений: если спрос на одном из них падает, выручку компенсируют другие. Дополнительные самолеты дают возможность обслуживать большее число рейсов, не жертвуя качеством на существующих маршрутах.

### Партнерская модель (код-шеринг)

2

#### Код-шеринговое соглашение с Etihad Airways<sup>4</sup>

Совместные рейсы по маршруту Ташкент — Абу-Даби с продажей мест под единым кодом. Пассажирам Etihad открываются 8 внутренних направлений Узбекистана; программы лояльности UzAirPlus и Etihad Guest интегрируются.

#### Эффект

Расширение доступной сети маршрутов без открытия собственных рейсов, усиление присутствия на ближневосточном рынке и удержание пассажиров через совместную программу лояльности.

### Флот (модернизация)

3

#### 2 самолета A321neo с обновленными салонами и спутниковым интернетом

В 2026 году Компания получает два новых узкофюзеляжных Airbus A321neo — следующее поколение популярного семейства A320. Самолеты оснащены обновленными бизнес-салонами Airspace Premium, современной системой бортовых развлечений и спутниковым интернетом на борту. Воздушные суда берутся в аренду у лизингодателей CALC и SMBC Aviation Capital.

#### Эффект

A321neo потребляет примерно на 20% меньше топлива, чем предыдущее поколение, что напрямую снижает себестоимость рейсов. Обновленный бортовой продукт — улучшенные кресла, интернет и развлечения — повышает воспринимаемое качество сервиса и помогает удерживать пассажиров, чувствительных к комфорту.

### Маршрутная сеть (стратегический ориентир)

4

#### Расширение до 115 направлений

Планомерное расширение маршрутной сети с текущих 99 до 115 направлений к 2027 году за счет открытия новых регулярных рейсов на приоритетных рынках.

#### Эффект

Укрепление транзитного потенциала Ташкента и снижение концентрационного риска за счет диверсификации географии маршрутной сети, уменьшение зависимости выручки от отдельных направлений.

<sup>4</sup> Код-шеринговое соглашение — соглашение между двумя авиакомпаниями, при котором одна из них размещает свой код рейса на воздушном судне другой. Пассажир покупает единый билет и летит по маршруту с пересадкой, не занимаясь самостоятельным поиском стыковочного рейса, а багаж оформляется до конечного пункта назначения.

## ▲ Устойчивость стратегии

IFRS S1.29(e), IFRS S1.41

Ключевым фактором устойчивости является сочетание двух взаимодополняющих направлений развития — собственного расширения сети и партнерской модели, основанной на интерлайн, SPA и код-шеринговых соглашениях.

По итогам 2025 года Компания располагает следующей партнерской сетью:

- 38 интерлайн-соглашений с иностранными авиакомпаниями, включая Lufthansa, Air France и Delta Air Lines;
- 26 SPA-соглашений, включая Qatar Airways, Flynas, Singapore Airlines и LOT Polish Airlines;

- 7 код-шеринговых соглашений, включая Korean Air, Air Baltic и Turkish Airlines.

В течение 2025 года Компания продолжила расширять сотрудничество с партнерами:

- заключены интерлайн-соглашения с Loong Air и Kam Air;
- подписаны SPA-соглашения с Loong Air, Air India и Kam Air;
- расширено код-шеринговое сотрудничество с S7 Airlines, Asiana Airlines и Azerbaijan Airlines.

Данная модель позволяет Компании присутствовать на дополнительных рынках и направлениях без наращивания собственных провозных мощностей: при недостаточном спросе на стыковочном направлении коммерческие потери ограничиваются агентским вознаграждением, а не прямыми операционными убытками от собственных рейсов.

Запланированное на 2026 год развитие партнерств с Etihad Airways, Air India, JetBlue, China Southern Airlines, а также с железнодорожными операторами Korail, Great Western Rail, Heathrow Express и Trenitalia через платформу AccesRail продолжает ту же логику, расширяя маршрутную доступность, усиливая стыковочные возможности и удерживая пассажиров в совместной экосистеме маршрутов и программ лояльности.

Диверсификация маршрутной сети снижает концентрационный риск: зависимость выручки от отдельных маршрутов уменьшается, а открытие новых направлений с арендованными воздушными судами позволяет наращивать мощности без значительных капиталовложений и с возможностью оперативного выхода при недостижении целевой загрузки.

Рост пассажиропотока и увеличение числа рейсов подтверждают, что текущая стратегия расширения реализуется в условиях положительного спроса, что дополнительно снижает вероятность реализации риска на краткосрочном горизонте.



## Охрана труда

Авиационная отрасль относится к числу производств с повышенными требованиями к безопасности труда: персонал Компании — технический состав, наземные службы, экипажи — работает в условиях специфических профессиональных рисков, включая работу с авиационной техникой, воздействие шума, вибрации и нестандартных эксплуатационных ситуаций. Для АО «Uzbekistan Airways», наращивающей интенсивность операций и расширяющей штат, управление данными рисками является необходимым условием непрерывности деятельности.

### IFRS S1.29(a)

По результатам качественной оценки в области охраны труда для АО «Uzbekistan Airways» определены как существенные:

- Риск финансовых потерь вследствие нарушений производственной безопасности и охраны труда;
- Возможность повышения операционной эффективности через инвестиции в культуру безопасности и развитие персонала.

### IFRS S1.30(a,b), IFRS S1.32(b)



#### РИСК:

**Финансовые потери вследствие нарушений производственной безопасности и охраны труда**

Среднесрочный горизонт • Финансовая существенность: 0,4 балла • CORE

Производственный травматизм, профессиональные заболевания и нестандартные ситуации, затрагивающие персонал, способны повлечь прямые финансовые последствия в виде компенсационных выплат пострадавшим сотрудникам, штрафных санкций со стороны надзорных органов и расходов на устранение последствий инцидентов. Если нарушения в охране труда носят систематический характер, компания начинает терять репутацию работодателя: привлекать и удерживать квалифицированных специалистов становится сложнее, а регуляторы могут ввести ограничения на операционную деятельность. Несмотря на то, что по результатам качественной оценки финансовое воздействие данной темы признано относительно низким, риски охраны труда сохраняют высокую значимость для надежности и непрерывности операций.

### Последствия реализации риска (Охрана труда)

#### 1 Финансовое положение

IFRS S1.21(b)(ii), IFRS S1.29(d), IFRS S1.34(b), IFRS S1.40(b)

- Компенсационные выплаты пострадавшим сотрудникам и пассажирам, судебные издержки и штрафы регуляторов;
- Рост страховых премий после реализации страховых случаев;
- Внеплановые затраты на расследование, устранение последствий и восстановление инфраструктуры.

#### 2 Препятствия стратегическому развитию

IFRS S1.29(c), IFRS S1.32(a)

- Угроза приостановки сертификатов IOSA и допуска к полетам в европейские аэропорты при серьезных инцидентах;
- Репутационный ущерб, влекущий отток пассажиров и ухудшение условий партнерских соглашений;
- Усиление регуляторного надзора с дополнительной административной нагрузкой.

#### 3 Цепочка создания стоимости

IFRS S1.29(b), IFRS S1.32(a)

CORE:

- Нарушение непрерывности операций при временном отстранении персонала после инцидента;
- Задержки в техническом обслуживании при расследовании инцидентов — давление на график выполнения рейсов;
- Рост нагрузки на партнеров по наземному обслуживанию и кейтерингу при нестандартных ситуациях.

Результаты качественной оценки риска (Охрана труда)

**10%**

Вероятность

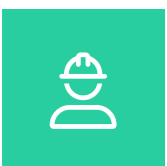
**4/5**

Масштаб воздействия

**0,4/5**

Финансовая существенность

IFRS S1.30(a,b), IFRS S1.32(b)



**ВОЗМОЖНОСТЬ:**

**Повышение операционной эффективности через инвестиции в культуру безопасности и развитие персонала**

Среднесрочный горизонт • Финансовая существенность: 1 балл • CORE

Систематические инвестиции в обучение персонала, регулярные тренинги по технике безопасности и формирование культуры ответственного поведения создают устойчивую основу для снижения операционных рисков и повышения эффективности деятельности Компании. Развитие культуры безопасности также сокращает текучесть кадров и затраты на подбор и адаптацию персонала. На репутационном и регуляторном уровне Компания укрепляет

доверие пассажиров, партнеров и надзорных органов, обеспечивает соответствие международным стандартам (IOSA, ICAO) и повышает свою привлекательность в части ESG-оценок. Для авиационной отрасли, где человеческий фактор является одним из ключевых источников инцидентов, последовательное развитие компетенций сотрудников приобретает стратегическое значение.

Результаты качественной оценки возможности (Охрана труда)

**50%**

Вероятность

**2/5**

Масштаб воздействия

**1/5**

Финансовая существенность



Эффект реализации возможности (Охрана труда)

**Финансовое положение**

1

IFRS S1.21(b)(ii), IFRS S1.29(d), IFRS S1.34(b), IFRS S1.40(b)

- Снижение компенсационных выплат пострадавшим сотрудникам и пассажирам, сокращение судебных издержек и штрафов регуляторов;
- Снижение текучести кадров и, как следствие, затрат на подбор и адаптацию новых сотрудников;
- Сокращение внеплановых затрат на расследование, устранение последствий и восстановление инфраструктуры.

**Стратегическое развитие**

2

IFRS S1.29(c), IFRS S1.32(a)

- Подтверждение и поддержание сертификации IOSA, обеспечивающей доступ к европейским аэропортам и расширение маршрутной сети;
- Укрепление репутации надежного перевозчика, рост лояльности пассажиров и привлекательности для стратегических партнеров;
- Формирование устойчивого диалога с регуляторами на основе прозрачности и высоких стандартов безопасности.

**Цепочка создания стоимости**

3

IFRS S1.29(b), IFRS S1.32(a)

CORE:

- Повышение непрерывности операций за счет сокращения случаев временного отстранения персонала;
- Сокращение задержек технического обслуживания при расследовании инцидентов — снижение давления на график выполнения рейсов;
- Снижение нагрузки на партнеров по наземному обслуживанию и кейтерингу при нештатных ситуациях.

## Меры реагирования

### IFRS S1.33(a)

#### Реализуемые меры

Управление охраной труда и промышленной безопасностью реализуется Компанией как неотъемлемая часть операционной деятельности на постоянной и плановой основе. Комплекс мероприятий включает пересмотр нормативной базы, обновление электронного фонда документов, проведение инструктажей и проверок знаний, периодические медицинские осмотры, обеспечение персонала средствами индивидуальной защиты и аттестацию рабочих мест. Такой подход обусловлен спецификой авиационной отрасли, в которой безопасность персонала — прежде всего занятого на производственных и технических участках — непосредственно влияет на операционную надежность Компании в целом.

Важным элементом системы является Учебно-тренировочный центр, обеспечивающий развитие профессиональных компетенций и корпоративной культуры безопасности посредством регулярных тренингов, аттестаций и актуализации учебных программ в соответствии с требованиями ICAO и EASA. Реализация планов по модернизации тренажерного парка и международной аккредитации инструкторов направлена на повышение квалификации персонала и снижение частоты производственных инцидентов, что в том числе укрепляет позиции Компании как надежного перевозчика на международном рынке.

В последующих периодах Компания намерена сохранять и развивать сложившуюся систему, последовательно снижая вероятность инцидентов и поддерживая соответствие национальным требованиям в области охраны труда.

#### Устойчивость стратегии

### IFRS S1.29(e), IFRS S1.41

Система управления охраной труда оценивается как устойчивая к реализации идентифицированных рисков. Превентивный и непрерывный характер мероприятий исключает накопление потенциальных рисков, а наличие Учебно-тренировочного центра обеспечивает воспроизводимость системы при изменении масштаба операций — расширении флота, найме персонала, открытии новых направлений.



## Безопасность полетов

Безопасность полетов является фундаментальным условием функционирования любой авиакомпании: авиационная отрасль работает при жестком регуляторном надзоре, а требования к безопасности со стороны ICAO, национальных авиационных властей и международных аудиторских программ неуклонно ужесточаются. Для АО «Uzbekistan Airways», активно расширяющей маршрутную сеть и наращивающей интенсивность полетов, поддержание высоких стандартов безопасности приобретает особую значимость как условие непрерывности операционной деятельности и сохранения доступа на международные рынки.

IFRS S1.30(a,b), IFRS S1.32(b)



### РИСК:

Финансовые потери вследствие авиационных инцидентов

Среднесрочный горизонт • Финансовая существенность: 0,6 балла • CORE

Риск связан с вероятностью авиационных происшествий, инцидентов и сбоев в выполнении рейсов. Любой серьезный инцидент мгновенно переводит авиакомпанию в режим кризисного управления — с прямыми финансовыми потерями, регуляторными проверками и репутационным ущербом, который восстанавливается годами.

Результаты качественной оценки риска (Безопасность полетов)

30%

Вероятность

2/5

Масштаб воздействия

0,6/5

Финансовая существенность

### Последствия реализации риска (Безопасность полетов)

#### 1 Финансовое положение

IFRS S1.21(b)(ii), IFRS S1.29(d), IFRS S1.34(b), IFRS S1.40(b)

- Прямые финансовые потери, штрафные санкции регуляторов, судебные претензии и выплаты компенсаций пострадавшим;
- Существенный репутационный ущерб, способный привести к оттоку пассажиров и снижению выручки.

#### 2 Препятствия стратегическому развитию

IFRS S1.29(c), IFRS S1.32(a)

- Серьезный инцидент или утрата международных сертификатов безопасности могут повлечь приостановку полетов на отдельных направлениях;
- Исключение из реестра IOSA и ограничение доступа на европейский рынок — критично с учетом значимости европейских маршрутов для Компании.

#### 3 Цепочка создания стоимости

IFRS S1.29(b), IFRS S1.32(a)

- CORE:
- Нарушения безопасности затрагивают наземные операции и техническое обслуживание;
  - Осложнения во взаимодействии с аэропортами и партнерскими перевозчиками.

## Меры реагирования

### IFRS S1.33(a)

#### Реализуемые меры

Реагирование на риск строится на развитии системы Safety Management System в соответствии со стандартами ICAO, IOSA, ISO 9001:2015 и национальными авиационными требованиями. Система охватывает все структурные подразделения, включая наземные операции, и опирается на цифровые инструменты, включая Meridian, для ведения документации, прослеживаемости процессов и синхронизации данных по безопасности.

Для выявления скрытых операционных рисков в реальных полетах применяется программа LOSA, то есть метод наблюдения за выполнением обычных полетов, который позволяет фиксировать угрозы, ошибки и особенности действий экипажа в штатных условиях до того, как они приведут к инцидентам. Поддержанию надежности полетов также служат сохранение статуса в IOSA Registry,

подготовка специалистов по Risk-Based IOSA и прохождение очередного аудита IOSA по обновленным требованиям. Таким образом Компания поддерживает соответствие международным отраслевым практикам и усиливает профилактическое управление рисками.

Дополнительным элементом контроля выступают регулярные инспекции по программе SAFA. Это европейская программа перронных проверок иностранных воздушных судов, действующая под координацией EASA и направленная на проверку соблюдения требований безопасности при выполнении полетов в европейских аэропортах. Участие в таких проверках и контроль летной годности снижают вероятность серьезных инцидентов и поддерживают доверие пассажиров, партнеров и регуляторов.

#### Планируемые меры

Для поддержания соответствия актуальным международным стандартам Компания планирует подготовку специалистов к обновленному формату аудита IOSA, введенному с 2025 года. В отличие от прежней модели, новый риск-ориентированный подход формирует индивидуальный объем проверки для каждой авиакомпании, исходя из ее конкретного профиля рисков. Очередной аудит по обновленным требованиям запланирован на 2027 год. Успешное его прохождение позволит Компании сохранить статус в IOSA Registry, подтвердить зрелость системы управления безопасностью и обеспечить непрерывность партнерских соглашений, условием которых является действующая сертификация IOSA.

#### Устойчивость стратегии

### IFRS S1.29(e), IFRS S1.41

Система управления безопасностью полетов оценивается как устойчивая к рискам. Многоуровневая архитектура — SMS, LOSA, SAFA, IOSA — обеспечивает взаимное дублирование контрольных механизмов: сбой или пропуск в одном из них компенсируется независимой проверкой в другом. Это принципиально снижает вероятность того, что скрытый операционный риск останется невыявленным до реализации инцидента.

Таким образом, отчетный год стал не только первым годом раскрытия, но и годом практических действий: часть выявленных возможностей перешла из стадии планирования в стадию реализации. Компания планирует внедрение экосистемы решений Amadeus, запущена система отслеживания багажа SITA Bag Journey. На операционном направлении Компания расширила маршрутную сеть и заключила партнерские соглашения.

# Климатические РИСКИ И ВОЗМОЖНОСТИ

## IFRS S1.21(b)(i)

В отчетном году Компания впервые провела комплексную работу по оценке рисков и возможностей, способных повлиять на финансовые показатели и операционную деятельность. Оценка включала качественный и количественный анализ физических и переходных рисков, а также потенциальных климатических возможностей в разрезе краткосрочного, среднесрочного и долгосрочного горизонтов планирования (см. [Управление климатическими рисками и возможностями](#)).

## IFRS S2.11, IFRS S2.12, IFRS S2.18(a,b)

При идентификации климатических рисков и возможностей Компания использовала всю обоснованную и подтверждаемую информацию, доступную на отчетную дату без несоразмерных затрат усилий, включая данные о прошлых событиях, текущих условиях и прогнозах будущих изменений климата. В качестве источников использовались сценарии МГЭИК (SSP1-2.6 и SSP2-4.5), данные климатического моделирования по маршрутной сети и регионам присутствия Компании, а также актуальные регуляторные и рыночные прогнозы в области углеродного регулирования авиации. При идентификации рисков и возможностей учитывалась отраслевая специфика авиационных перевозок, в том числе темы раскрытия, определенные для авиационной отрасли в стандарте SASB TR-AL.

## IFRS S2.9(a), S1.21(a)

Проведенная оценка климатических рисков и возможностей показала, что для АО «Uzbekistan Airways» климатическая повестка связана не только с потенциальным ростом затрат, но и с решениями, которые способны снизить будущую уязвимость бизнеса. Основными факторами риска являются ужесточение международного регулирования, требования к SAF, модернизации флота и раскрытию климатической информации, а также физические факторы, влияющие на цепочку поставок, энергоснабжение и устойчивость операций. На стороне возможностей те же факторы формируют пространство для повышения энергоэффективности, снижения углеродоемкости и укрепления операционной устойчивости. В этом — ключевой компромисс для Компании — меры, которые сегодня требуют дополнительных вложений и организационных изменений, одновременно снижают будущие издержки, регуляторную уязвимость и чувствительность к климатическим сбоям.

## IFRS S2.9(b), IFRS S2.15(a)

В отчетном году реализовался один риск, связанный с обязательным раскрытием климатической информации по IFRS S2, что потребовало дополнительных административных и операционных затрат на методологию, данные и процессы отчетности. Вместе с тем те же затраты формируют основу для более качественного управления климатической тематикой и повышают прозрачность для инвесторов и финансовых партнеров. Остальные климатические риски, а также климатические возможности, не реализовывались в отчетном году и не оказывали влияния на деятельность Компании.



## Физические климатические риски

### IFRS S2.13(b)

По результатам качественной оценки наиболее значимыми для Компании признаны физические риски, связанные с аномальной жарой (TX35), изменением индекса SPEI-12, отражающим усиление засушливости, и наводнениями в речных бассейнах. Перечень идентифицированных рисков охватывает всю цепочку создания стоимости Компании.

Результаты показывают, что наиболее чувствительные зоны воздействия сосредоточены в двух этапах цепочки создания стоимости. Первый этап — upstream, где риски возникают у поставщиков энергии, топлива, воздушных судов и авиационной техники. Второй этап — собственные операции, где климатические события напрямую влияют на регулярность авиаперевозок, доступность аэропортовой инфраструктуры и устойчивость операционной деятельности.



IFRS S2.10(a,b), IFRS S2.10(c)

## Аномальная жара и усиление засушливости (TX35 и SPEI-12)

Центральноазиатский регион относится к числу наиболее климатически уязвимых в мире: рост среднегодовых температур и усиление засушливости здесь уже превышают глобальные средние значения, а прогнозы указывают на дальнейшее ужесточение этих тенденций в обоих рассматриваемых сценариях. Для АО «Uzbekistan Airways» данные физические факторы формируют взаимосвязанные риски как на этапе upstream — в цепочке поставок воздушных судов, авиационной техники и энергоресурсов, так и для собственной деятельности.



IFRS S2.9(a), IFRS S2.10(a-c), IFRS S2.13(a,b)



## РИСК: Перебои энерго- и топливоснабжения

Физические риски • Все горизонты • Финансовый эффект: 2-5 баллов • UP

На этапе upstream риск связан с нарушениями в энергоснабжении и топливном обеспечении. Длительные периоды аномальной жары повышают нагрузку на линии электропередачи, подстанции и трансформаторы, увеличивая вероятность кратковременных отключений, просадок напряжения и аварийных переключений. Усиление засушливости дополнительно повышает вероятность природных пожаров, повреждающих объекты энергетической инфраструктуры, а также превентивных отключений для защиты населения и персонала. Для аэропортовой инфраструктуры подобные события означают угрозу непрерывности электроснабжения критических систем — освещения взлетно-посадочных полос, навигационного оборудования, топливных комплексов и серверных мощностей.

### Влияние на финансовые результаты 1

IFRS S2.9(d), IFRS S2.15(b), IFRS S1.21(b)(ii)

- Потенциальные потери выручки в результате задержек и отмен рейсов;
- Рост эксплуатационных расходов на резервное энергоснабжение;
- Рост расходов на оплату повышенных тарифов на электроэнергию в пиковые периоды.

### Стратегические последствия 2

IFRS S2.9(c)

- Снижение операционной надежности и ослабление позиции Компании в связи со систематическими сбоями электроснабжения в ключевых аэропортах маршрутной сети;
- Ограничение возможности масштабирования транзитного хаба в Ташкенте в связи с зависимостью от внешней энергетической инфраструктуры в климатически уязвимых локациях;
- Рост регуляторных требований к резервному энергоснабжению аэропортов.

### Влияние на бизнес-модель и цепочку создания стоимости 3

IFRS S2.9(b), IFRS S2.13(a)

- Усиление значимости операционной надежности как ключевого элемента ценностного предложения для пассажиров и грузоотправителей;
- Цепочечные сбои в предполетной подготовке воздушных судов из-за нарушения энергоснабжения от поставщиков топлива;
- Нагрузка на партнеров по наземному обслуживанию и аэропортовые службы из-за перебоев в работе навигационного оборудования, систем освещения ВПП и серверных мощностей;
- Риск сбоев в системах бронирования и регистрации из-за повышенной нагрузки на ИТ-инфраструктуру партнеров при аварийных переключениях.

Количественная оценка показывает, что финансовый эффект нарастает по мере удлинения горизонта; наиболее чувствительной локацией среди рассмотренных выступает Стамбул, где ожидаемые потери заметно превышают оценки по Москве и Санкт-Петербургу. В сценарии SSP2-4.5 долгосрочный ущерб выше, чем в SSP1-2.6, что указывает на более значительное влияние данных факторов при менее благоприятной климатической траектории.

## Меры реагирования

### IFRS S2.14(a)

Аэропорты базирования Компании, в первую очередь Ташкентский международный аэропорт, имеют резервные источники питания — дизельные генераторы и системы бесперебойного питания, обеспечивающие непрерывную работу залов вылета и прилета при отключениях во внешней электросети. В сочетании с отработанными процедурами реагирования операторов аэропортов данные системы являются одним из ключевых инструментов адаптации к перебоям в энергоснабжении и способствуют ограничению их влияния на операционную деятельность Компании.

IFRS S2.9(a), IFRS S2.10(a-c), IFRS S2.13(a,b)

**РИСК:****Перегрев оборудования, сбои в поставках воздушных судов и комплектующих**

Физические риски • Все горизонты • Финансовый эффект: 3-5 баллов • UP

Наиболее финансово существенный риск на этапе upstream связан с перегревом оборудования и сбоями в цепочке поставок воздушных судов и авиационной техники. Аномальная жара снижает плотность воздуха и эффективность двигателей, ухудшает взлетно-посадочные характеристики воздушных судов и повышает требования к длине ВПП, в ряде случаев ограничивая взлетную массу. Параллельно возрастает нагрузка на системы охлаждения чувствительного оборудования в транзитных аэропортах. Длительные периоды засухи дополнительно нарушают транспортную инфраструктуру и логистику поставок комплектующих.

### Влияние на финансовое положение

1

IFRS S2.9(d), IFRS S2.15(b), IFRS S1.21(b)(ii)

- Возможное смещение графика капитальных вложений в обновление флота;
- Рост долгосрочных обязательств при задержках поставок.

### Влияние на финансовые результаты

2

- Рост операционных расходов на содержание парка с более низкой топливной эффективностью;
- Компенсационные выплаты пассажирам и партнерам при отменах или замене рейсов в случае ограниченной провозной емкости.

### Влияние на денежные потоки

3

- Дополнительные инвестиционные оттоки;
- Снижение операционного потока в связи с повышенными эксплуатационными затратами.

### Стратегические последствия

4

IFRS S2.9(c)

- Замедление реализации стратегии обновления флота и декарбонизации вследствие задержек поставок Boeing 787-9 и A321neo из-за логистических сбоев;
- Ограничения взлетной массы при высоких температурах снижают коммерческую загрузку на дальних маршрутах, ослабляя конкурентную позицию Компании;
- Увеличение углеродоемкости операций из-за вынужденной эксплуатации устаревших ВС в период задержки поставок.

### Влияние на бизнес-модель и цепочку создания стоимости

5

IFRS S2.9(b), IFRS S2.13(a)

- Смещение фокуса бизнес-модели в сторону более капиталоемкой и технологически продвинутой операционной базы;
- Увеличение долгосрочной зависимости от поставщиков комплектующих и услуг технического обслуживания;
- Рост нагрузки на партнеров по техническому обслуживанию при интенсивной эксплуатации устаревших типов ВС сверх планового ресурса.

**IFRS S2.10(c)**

По масштабу потенциального ущерба данный риск является наиболее существенным среди всех оцененных физических рисков. Максимальные потери зафиксированы по узлам поставки и перегонки, связанным с Сизтлом, Парижем и Франкфуртом, а также по логистическим маршрутам, проходящим через Ташкент. В долгосрочной перспективе оценки достигают уровней, существенно превышающих краткосрочные значения; сценарий SSP2-4.5 демонстрирует более высокий ущерб, свидетельствуя о том, что усиление температурной и засушливой нагрузки способно значительно повысить чувствительность Компании к внешним ограничениям в цепочке поставок и замедлить реализацию стратегической программы обновления флота.

**Меры реагирования****IFRS S2.14(a)**

Компания реализует масштабную программу обновления флота, замещающую устаревшие воздушные суда с высоким удельным расходом топлива и менее эффективными характеристиками в условиях высоких температур. Парк воздушных судов Компании включает 47 воздушных судов, в том числе 10 A320neo, 5 A321neo и 6 Boeing 787-8, что обеспечивает повышенную топливную эффективность и улучшенные взлетно-посадочные характеристики в условиях экстремальных температур по сравнению с предыдущим поколением техники.

В рамках долгосрочной программы расширения и модернизации флота заключен ряд крупных контрактов. В сентябре 2025 года, на полях Генеральной Ассамблеи ООН, подписан крупнейший в истории Компании контракт с Boeing на поставку 14 воздушных

судов Boeing 787-9 Dreamliner с опционом на 8 дополнительных воздушных судов общей стоимостью свыше 8 млрд долл. США. Уже в ноябре 2025 года все 8 опционов были переведены в категорию твердых заказов, доведя совокупный портфель Boeing 787-9 до 22 единиц, при этом первые поставки запланированы на 2031 год. Параллельно реализуется обновление узкофюзеляжного парка: заключен лизинговый договор с SMBC Aviation Capital на A321neo с поставкой первых двух воздушных судов в 2026 году, а в ноябре 2025 года на Дубайском авиасалоне подписаны Letters of Intent с ICBC Aviation Leasing и CALC еще на 6 судов данного типа — тем самым парк A321neo Компании достигнет 15 единиц к 2029 году. Совокупная программа обновления обеспечит существенное повышение топливной эффективности и операционной устойчивости как средне-, так и дальнемагистральных операций.

Парк воздушных судов Компании  
в 2025 году

**47****воздушных судов**

## IFRS S2.10(a-c)

## Наводнения в речных бассейнах

Наводнения формируют для АО «Uzbekistan Airways» физические климатические риски на двух этапах цепочки создания стоимости — в цепочке поставок и в операционной деятельности, оказывая давление как на надежность внешнего снабжения, так и на непрерывность авиаперевозок.

## IFRS S2.9(a), IFRS S2.10(a-c), IFRS S2.13(a,b)



## РИСК: Перебои энерго- и топливоснабжения

Физические риски • Все горизонты • Финансовый эффект: 1–4 балла • UP

На этапе upstream наводнения в речных бассейнах создают риск сбоя в энерго- и топливном обеспечении. Затопление трансформаторных подстанций, насосных станций, перекачивающих узлов и резервуаров хранения топлива у внешних поставщиков может приводить к отключениям электроэнергии, ограничению выдачи топлива, его загрязнению водой и временной недоступности хранилищ.



### Влияние на финансовые результаты 1

IFRS S2.9(d), IFRS S2.15(b)

- Рост операционных расходов на поиск альтернативных источников топлива и энергоснабжения;
- Отмена рейсов и потеря выручки (в случае критических перебоев снабжения).

### Стратегические последствия 2

IFRS S2.9(c)

- Уязвимость региональной маршрутной сети в связи с концентрацией риска в Нукусе и Ургенче: систематические перебои снабжения способны поставить под вопрос коммерческую целесообразность этих направлений;
- Усиление стратегической уязвимости в связи с зависимостью от единственного поставщика топлива в малых аэропортах при отсутствии резервных источников.

### Влияние на бизнес-модель и цепочку создания стоимости 3

IFRS S2.9(b), IFRS S2.13(a)

- Потенциальная необходимость пересмотра операционной модели в регионально уязвимых аэропортах операционной модели — частоты рейсов, выбора резервных аэродромов, условий взаимодействия с локальными поставщиками;
- Усиление требований к операционной надежности маршрутной сети, особенно в региональных аэропортах с ограниченным числом поставщиков;
- Критические перебои снабжения у поставщика способны полностью приостановить операции в аэропорту, затрагивая всех партнеров по наземному обслуживанию и смежные сервисы.

**IFRS S2.10(c)**

Наибольшая чувствительность по данному риску наблюдается по направлениям Нукус и Ургенч; по Сочи оценки ниже, однако также существенно возрастают к долгосрочному горизонту. Примечательно, что оценки по сценариям SSP1-2.6 и SSP2-4.5 практически совпадают — это означает, что данный риск носит устойчивый характер вне зависимости от климатической траектории и требует управленческой реакции уже на ранних этапах планирования устойчивости цепочки поставок, не дожидаясь реализации наиболее неблагоприятного сценария.

**Меры реагирования****IFRS S2.14(a)**

Защиту аэропортовой инфраструктуры от перебоев в энерго- и топливоснабжении, вызванных наводнениями, обеспечивают резервные источники энергии — дизельные генераторы и системы бесперебойного питания, установленные в аэропортах базирования. Наиболее уязвимыми остаются региональные аэропорты — в первую очередь Нукус и Ургенч, — где круг поставщиков ограничен.

38

39

40

IFRS S2.9(a), IFRS S2.10(a-c), IFRS S2.13(a,b)



**РИСК:**

**Нарушение операционной непрерывности**

Физические риски • Все горизонты • Финансовый эффект: 1 балл • CORE

На этапе собственных операций наводнения формируют риск прямого нарушения операционной деятельности авиаперевозок. Ключевой механизм реализации — затопление магистральных дорог и подъездных путей к аэропортам, нарушающее наземную логистику и препятствующее своевременной доставке экипажей, персонала, пассажиров и грузов к терминалам.

**Влияние на финансовые результаты**

1

IFRS S2.9(d), IFRS S2.15(b), IFRS S1.21(b)(ii)

- Массовые задержки и отмены рейсов с соответствующими компенсационными выплатами пассажирам;
- Рост операционных расходов на управление нештатными ситуациями и перебронирование;
- Временное закрытие аэропорта и повреждение привокзальной инфраструктуры, влекущее капитальные затраты на восстановление (в наиболее тяжелых случаях).

**Влияние на финансовое положение**

2

- Нарушение регулярности перевозок;
- Репутационный ущерб от снижения надежности расписания.

**Стратегические последствия**

3

IFRS S2.9(c)

- Снижение пунктуальности из-за задержек и отмены рейсов при наводнениях — ключевой критерий выбора для транзитных пассажиров, что подрывает позиционирование ташкентского хаба;
- Ослабление партнерских позиций при переговорах о код-шеринге из-за репутационных потерь от вынужденных закрытий аэропортов
- Затруднение долгосрочного развития маршрутной сети в уязвимых регионах из-за накопленного ущерба репутации надежного перевозчика при повторяющихся климатически обусловленных сбоях.

**Влияние на бизнес-модель и цепочку создания стоимости**

4

IFRS S2.9 (b), IFRS S2.13(a)

- Необходимость смещения бизнес-модели в сторону более гибких сервисных продуктов: расширенные условия перебронирования, страховые опции, цифровизация каналов поддержки в кризисных ситуациях;
- Нарушение своевременной доставки экипажей, персонала, пассажиров и грузов из-за затопления подъездных дорог к аэропортам — каскадный сбой на этапе собственных операций;
- Нарушение контрактных обязательств перед туроператорами и агентами на затронутых направлениях при систематических отменах рейсов;
- Повреждение привокзальной инфраструктуры в экстремальных случаях затрагивает аэропортовых партнеров и требует совместного восстановления операционной готовности.

**IFRS S2.10(c)**

Хотя по абсолютной величине ущерба данный риск ниже рисков цепочки поставок, он имеет прямое отношение к основной деятельности Компании и сохраняет стратегическую значимость: сбои в операционной деятельности непосредственно влияют на выручку, клиентский опыт и репутацию перевозчика. Наиболее уязвимыми локациями выступают Нукус и Ургенч, где потери заметно превышают оценки по Санкт-Петербургу, Сочи и Дели. Совпадение значений по обоим сценариям подтверждает, что для ряда локаций сам факт наводнения уже формирует существенное операционное давление, не зависящее от различий в климатической траектории.

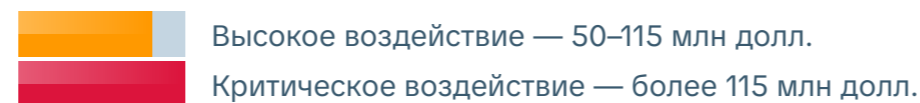
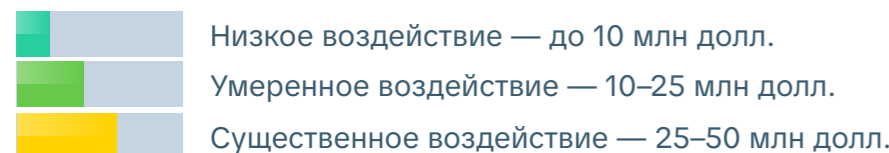
**Меры реагирования****IFRS S2.14(a)**

Управление риском нарушений операционной деятельности при наводнениях обеспечивается через координацию с операторами аэропортов базирования по протоколам реагирования на гидрологические инциденты, формирование планов на случай временной неработоспособности отдельных аэропортов, а также механизмы кризисной коммуникации и перебронирования пассажиров. В дальнейшем Компания планирует совершенствовать данные направления с учетом накапливаемого опыта реагирования и развития инструментов климатического прогнозирования.

**Финансовый эффект от реализации физических климатических рисков**

IFRS S2.9(a,b,d), S2.13(b), S2.15(b), S2.17, IFRS S2.29(c)

ЦСС	БИЗНЕС-СЕГМЕНТ	РИСК-ФАКТОР	РИСК	ОПИСАНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ РИСКА	ГОРОД	ФИНАНСОВЫЙ ЭФФЕКТ					
						КРАТКОСРОЧНЫЙ ГОРИЗОНТ		СРЕДНЕСРОЧНЫЙ ГОРИЗОНТ		ДОЛГОСРОЧНЫЙ ГОРИЗОНТ	
						SSP1-2.6	SSP2-4.5	SSP1-2.6	SSP2-4.5	SSP1-2.6	SSP2-4.5
UP	Энергоснабжение и топливное обеспечение	TX35	Сбои в электросетях/ снижение безопасности	Сбои электросетей в периоды аномальной жары могут возникать вследствие перегрузки энергетической инфраструктуры, снижения эффективности трансформаторов и оборудования подстанций. При длительных высоких температурах электрические кабели, распределительные устройства и защитная автоматика работают в условиях, близких к предельным, что повышает вероятность кратковременных отключений, просадок напряжения и аварийных переключений. Такие сбои создают угрозу непрерывности работы критических систем — освещения взлетно-посадочных полос, систем навигации, заправочных и топливных станций, серверных центров и холодильных установок. Нарушение энергоснабжения приводит к вынужденным задержкам операций, сбоям в работе ИТ-систем, увеличению эксплуатационных затрат и риску нарушения требований промышленной и авиационной безопасности.	Москва Санкт-Петербург Стамбул						
UP	Энергоснабжение и топливное обеспечение	SPEI12	Прерывание процесса/ снижение безопасности	Прерывания энергоснабжения в периоды засухи и связанных с ними природных пожаров могут возникать вследствие повреждения линий электропередачи, подстанций и вспомогательного оборудования, а также из-за превентивных отключений линий для обеспечения безопасности персонала и населения. Такие события представляют значимый операционный риск: локальные и региональные отключения и провалы напряжения способны нарушать непрерывность электропитания критических систем аэропортов — систем освещения ВПП, навигации, топливных комплексов и серверных/холодильных установок. Это приводит к задержкам операций, росту эксплуатационных затрат и угрозам для производственной и авиационной безопасности.	Ташкент Москва Санкт-Петербург Стамбул						



TX35	Аномальная жара
SPEI12	Стандартизированный индекс осадков и эвапотранспирации
IAV	Наводнения в речных бассейнах

ЦСС	БИЗНЕС-СЕКТОР	РИСК-ФАКТОР	РИСК	ОПИСАНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ РИСКА	ГОРОД	ФИНАНСОВЫЙ ЭФФЕКТ					
						КРАТКОСРОЧНЫЙ ГОРИЗОНТ		СРЕДНЕСРОЧНЫЙ ГОРИЗОНТ		ДОЛГОСРОЧНЫЙ ГОРИЗОНТ	
						SSP1-2.6	SSP2-4.5	SSP1-2.6	SSP2-4.5	SSP1-2.6	SSP2-4.5
UP	Энергоснабжение и топливное обеспечение	IAV	Сбой энерго- и топливного обеспечения	Наводнения в речных долинах могут затрагивать инфраструктуру внешних поставщиков энергии и топлива, включая трансформаторные подстанции, насосные станции, перекачивающие узлы и резервуары хранения. Затопление таких объектов приводит к отключениям электроэнергии, ограничению выдачи топлива, загрязнению топлива водой или временной недоступности хранилищ. Эти внешние нарушения напрямую отражаются на операциях аэропорта: возникают задержки в обеспечении воздушных судов (ВС) электроэнергией и топливом, сбои в предполетной подготовке и рост операционных задержек. В отдельных случаях крупные наводнения у поставщика могут полностью приостановить снабжение, создавая критические перебои в энерго- и топливообеспечении аэропортовой инфраструктуры.	Нукус Ургенч Сочи						
UP	Закупки воздушных судов и авиационной техники	TX35	Перегрев оборудования	Высокие температуры ухудшают взлетно-посадочные характеристики новых воздушных судов: при жаре снижается плотность воздуха, уменьшается подъемная сила крыла и эффективность двигателей, что требует более длинной ВПП (взлетно-посадочной полосы), увеличения скорости разбега и в отдельных случаях — ограничения взлетной массы. Это может привести к необходимости выполнения доставки с промежуточными посадками, снижению коммерческой/технической загрузки или выбору альтернативных аэропортов перегонки. Также, возрастает нагрузка на бортовые и наземные системы охлаждения, что увеличивает риск перегрева чувствительного оборудования, особенно при длительных стоянках в транзитных аэропортах.	Сизтл Гамбург Нью-Йорк Франкфурт Париж						

Низкое воздействие — до 10 млн долл.  
 Умеренное воздействие — 10–25 млн долл.  
 Существенное воздействие — 25–50 млн долл.

Высокое воздействие — 50–115 млн долл.  
 Критическое воздействие — более 115 млн долл.

TX35 Аномальная жара  
 SPE112 Стандартизированный индекс осадков и эвапотранспирации  
 IAV Наводнения в речных бассейнах

ЦСС	БИЗНЕС-СЕКТОР	РИСК-ФАКТОР	РИСК	ОПИСАНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ РИСКА	ГОРОД	ФИНАНСОВЫЙ ЭФФЕКТ					
						КРАТКОСРОЧНЫЙ ГОРИЗОНТ		СРЕДНЕСРОЧНЫЙ ГОРИЗОНТ		ДОЛГОСРОЧНЫЙ ГОРИЗОНТ	
						SSP1-2.6	SSP2-4.5	SSP1-2.6	SSP2-4.5	SSP1-2.6	SSP2-4.5
UP	Закупки воздушных судов и авиационной техники	SPEI-12	Сбой поставок	Длительные периоды засухи и снижение осадков могут привести к сбоям в глобальных цепочках поставок авиационной техники и компонентов. Засуха влияет на инфраструктуру перевозки, логистику и производство комплектующих, что затрудняет доставку новых воздушных судов, наземной техники и запчастей. Для процесса закупки воздушных судов и авиационной техники это означает: риск задержки поставок, повышения стоимости контрактов, необходимости выбирать запасные поставщиков или комплектовать технику заранее. Несвоевременная поставка может привести к снижению темпов обновления флота, использованию устаревшего оборудования, росту эксплуатационных издержек и увеличению операционных рисков.	Ташкент						
CORE	Авиаперевозки (пассажирские и грузовые рейсы)	IAV	Нарушение операционной деятельности авиаперевозок	Основная угроза для авиаперевозок от наводнений, вызванных разливом рек или ливневыми стоками, заключается в критическом нарушении транспортной доступности аэропортов. Затопление магистральных дорог и подъездных путей приводит к полному параличу наземной логистики, препятствуя доставке экипажей, персонала, пассажиров и грузов к терминалам. Это вызывает массовые задержки и отмены рейсов (например, свыше 300 задержанных рейсов в Дели), увеличивая эксплуатационные затраты и создавая риски нарушения стандартов безопасности. В экстремальных случаях, как в Сочи, наводнения могут привести к временному закрытию аэропорта и затоплению привокзальной инфраструктуры, что ведет к многомиллионному ущербу.	Нукус Ургенч Санкт-Петербург Сочи Дели						

Результаты количественной оценки показывают, что физические климатические риски затрагивают как внешнюю цепочку поставок, так и прямые операции Компании. Наиболее крупный финансовый эффект формируют риски этапа upstream, прежде всего перегрев оборудования при поставке воздушных судов и авиационной техники, а также сбои поставок и нарушения энергоснабжения под воздействием засушливости и аномальной жары. Наводнения отличаются более выраженным влиянием на операционную устойчивость и транспортную доступность аэропортов, а в части внешнего энерго- и топливного обеспечения создают риск критических перебоев снабжения.

Низкое воздействие — до 10 млн долл.  
 Умеренное воздействие — 10–25 млн долл.  
 Существенное воздействие — 25–50 млн долл.

Высокое воздействие — 50–115 млн долл.  
 Критическое воздействие — более 115 млн долл.

TX35 Аномальная жара  
 SPEI12 Стандартизированный индекс осадков и эвапотранспирации  
 IAV Наводнения в речных бассейнах

## Переходные климатические риски

### IFRS S1.21(b)(i)

На этапе идентификации Компания выявила 14 переходных климатических рисков, способных повлиять на финансовые результаты, структуру затрат и устойчивость бизнес-модели при низкоуглеродном переходе. Полный перечень приведен в [Приложении 4](#). Для количественной оценки были отобраны наиболее значимые риски, по которым можно определить вероятные финансовые последствия и сопоставить их по сценариям и временным горизонтам.

### IFRS S2.9(a), IFRS S2.10(a-c), IFRS S2.13(a,b)



#### РИСК:

**Квотирование выбросов парниковых газов на национальном уровне**

Переходные риски • Все горизонты • Финансовый эффект: 2-3 балла • CORE

Переход к регулируемым углеродным рынкам является глобальной тенденцией, охватывающей все большее число юрисдикций. Для АО «Uzbekistan Airways» как эмитента парниковых газов введение обязательного квотирования на уровне Республики Узбекистан формирует прямой и устойчивый источник дополнительных затрат, затрагивающий операционную модель Компании вне зависимости от рыночной конъюнктуры.

### IFRS S2.22(b)(ii)

Оценка данного риска основывалась на Указе Президента Республики Узбекистан от 07.07.2025 № УП-110 «О мерах по участию на международном рынке углеродных единиц», а также на факте создания Национального реестра углеродных единиц, запуск которого запланирован с 1 января 2026 года. Наличие нормативной базы, институциональной подготовки и политической поддержки на высшем уровне обуславливает высокую вероятность реализации данного риска на всех временных горизонтах в обоих рассматриваемых сценариях.

### IFRS S2.29(f)

Для оценки риска Компания применяла внутреннюю цену на углерод в размере 5,74 долл. за 1 тонну CO<sub>2</sub>e.

### Внутренняя цена на углерод

#### Цена

**5,74**

долл. США / т CO<sub>2</sub>e

#### Тип цены

Теневая цена — не отражается в управленческой отчетности, используется только для оценки будущих регуляторных и рыночных рисков.

#### Базис цены

Рыночные котировки углеродных кредитов на добровольном углеродном рынке по верифицированным стандартам Verra и Gold Standard, включая кредиты, соответствующие критериям CORSIA. Наблюдаемый диапазон средних цен по регионам в 2024 году: 5,74–29,19 долл. США / тCO<sub>2</sub>e в зависимости от типа проекта и региона происхождения кредитов (Ecosystem Marketplace, State of the Voluntary Carbon Market, 2025); дополнительно учитываются сценарные уровни цен на квоты EU ETS и UK ETS.

#### Покрытие

Scope 1 + Scope 2

## 1 Финансовые и операционные последствия

IFRS S2.9(d), IFRS S2.15(b), IFRS S1.21(b)(ii)

Финансовые последствия реализации данного риска носят прямой операционный характер, оказывая влияние на финансовые результаты и финансовое положение в целом: при превышении допустимых значений выбросов Компания будет обязана приобретать углеродные квоты, что повлечет рост операционных расходов и давление на себестоимость авиаперевозок. Увеличение себестоимости, в свою очередь, ограничивает гибкость тарифной политики и способно снизить ценовую конкурентоспособность Компании относительно перевозчиков, базирующихся в юрисдикциях с менее жестким углеродным регулированием.

## 2 Стратегические последствия

IFRS S2.9(c)

В стратегическом измерении данный риск значим не только абсолютным объемом возможных расходов, но и их предсказуемым и систематическим характером: затраты на соблюдение квотных требований возникают независимо от динамики спроса, топливных цен и иных рыночных факторов, формируя постоянную нагрузку на финансовую модель Компании.

## 3 Влияние на бизнес-модель и цепочку создания стоимости

IFRS S2.9(b), IFRS S2.13(a,b)

Введение национального режима квотирования формирует новый элемент структуры операционных расходов Компании, связанный с углеродными обязательствами. В долгосрочной перспективе это интегрирует углеродную эффективность в ключевые бизнес-решения — ценообразование, выбор маршрутов, инвестиционные приоритеты — и может повлиять на конкурентное позиционирование Компании относительно перевозчиков с более низким углеродным следом. В цепочке создания стоимости риск может привести к необходимости верификации данных по выбросам в цепочке поставок, а также повлиять на тарифные договоренности с аэропортами и наземными службами.

## IFRS S2.10(c)

Наибольшее давление формируется в кратко- и среднесрочной перспективе, когда Компания сохраняет более высокий уровень выбросов и, соответственно, более чувствительна к параметрам национального регулирования. В дальнейшем расчетная нагрузка снижается по мере реализации программы модернизации флота и сокращения углеродоемкости операций, однако риск не исчезает и сохраняет значение как устойчивый источник дополнительных затрат на всем рассматриваемом горизонте. Наиболее существенное давление наблюдается в сценарии SSP2-4.5, где возможные расходы на соблюдение квотных требований заметно выше, чем в SSP1-2.6, что отражает более высокий уровень выбросов при менее активном энергетическом переходе.

## Меры реагирования

### IFRS S2.14(a)

Подготовка к обязательному национальному квотированию ведется в рамках исполнения Указа Президента № УП-110 от 07.07.2025 «О мерах по участию на международном рынке углеродных единиц», предусматривающего запуск Национального реестра углеродных единиц с 1 января 2026 года. На уровне Компании ведется внутренняя инвентаризация выбросов Scope 1 и Scope 2 и применяется теневая цена на углерод (5,74 долл. США / т CO<sub>2</sub>e) для оценки будущей регуляторной нагрузки.

Компания планирует последовательно развивать внутреннюю методологию учета выбросов парниковых газов, расширять охват и точность расчетов, а также совершенствовать климатическую отчетность в соответствии с международными требованиями к раскрытию. Параллельно реализуются мероприятия по снижению удельных выбросов парниковых газов — прежде всего в рамках программы обновления флота, — что в совокупности направлено на снижение нагрузки данного риска по мере вступления в силу национального режима квотирования.

## IFRS S2.9(a), IFRS S2.10(a-c), IFRS S2.13(a,b)

**РИСК:****Обязательное раскрытие информации  
о климатических рисках**

Переходные риски • Все горизонты • Финансовый эффект: 1-2 балла • CORE

Требования к корпоративному раскрытию климатической информации становятся нормой делового оборота на глобальном уровне: стандарты IFRS S1 и S2 формируют единую международную рамку, к которой все активнее апеллируют инвесторы, финансирующие организации и регуляторы. Для АО «Uzbekistan Airways» данный процесс приобретает конкретный регуляторный контекст на национальном уровне, формируя устойчивый источник административной и ресурсной нагрузки.

## IFRS S2.22 (b)(ii)

Источником риска определены Указ Президента Республики Узбекистан от 30.01.2025 № УП-16, а также развитие практики раскрытия в соответствии с IFRS S1 и S2. Вероятность реализации данного риска оценена как высокая в кратко- и среднесрочной перспективе по обоим сценариям, поскольку требования к раскрытию уже институционализируются: расширяется круг охватываемых показателей, ужесточаются требования к качеству данных и их независимой верификации. К долгосрочному горизонту вероятность дополнительной нагрузки снижается по мере того, как климатическая отчетность становится частью стандартных бизнес-процессов.



## 1 Финансовые и операционные последствия

IFRS S2.9(d), IFRS S2.15(b)

Финансовые последствия реализации данного риска носят не единовременный, а накопительный характер. Речь идет о регулярной административной нагрузке на систему управления данными, методологию расчетов и процессы верификации, которая формирует постоянный слой косвенных затрат — на привлечение внешних консультантов, развитие внутренней экспертизы, выстраивание ИТ-инфраструктуры сбора и хранения данных, проведение аудиторских процедур. В совокупности это формирует дополнительные денежные оттоки, а рост операционных расходов на построение системы климатического учета оказывает непосредственное влияние на финансовые результаты Компании.

## 2 Стратегические последствия

IFRS S2.9(c)

Стратегическое значение определяется тем, что соответствие требованиям к раскрытию становится обязательным условием доступа к международному капиталу, взаимодействия с ESG-ориентированными инвесторами и поддержания репутации Компании на международных рынках. Неисполнение или ненадлежащее качество раскрытия способно повлечь регуляторные санкции, ограничение доступа к финансированию и репутационные потери, несопоставимо превышающие затраты на выстраивание системы отчетности.

## 3 Влияние на бизнес-модель и цепочку создания стоимости

IFRS S2.9(b), IFRS S2.13(a,b)

По мере ужесточения требований к раскрытию климатической информации Компания будет вынуждена выстраивать систему сбора данных по всей цепочке поставок, включая поставщиков авиатоплива, наземных служб и технического обслуживания. Поставщики, не способные предоставить верифицированные данные по выбросам, могут оказаться несовместимы с требованиями к Scope 3-отчетности, что потребует пересмотра существующих договоренностей или поиска альтернативных партнеров с надлежащим уровнем ESG-раскрытия. В совокупности это формирует дополнительный уровень операционных издержек и компетенций, который одновременно становится условием доступа к международному капиталу, партнерствам с глобальными перевозчиками и участия в программах международных финансовых институтов.

## IFRS S2.15(a), IFRS S2.16(a), IFRS S2.19(b)

Данный риск был частично реализован уже в отчетном году: в рамках подготовки настоящего отчета с учетом требований IFRS S1 и S2 Компания направила значительные усилия и ресурсы на проведение оценки ESG- и климатических факторов, выстраивание методологии раскрытия, сбор и расчет данных. Количественная оценка понесенных затрат в настоящем отчете не представляется: соответствующие данные затрагивают коммерчески чувствительную информацию о структуре операционных расходов Компании, а их обособленное измерение в рамках действующей системы учета сопряжено со значительной методологической неопределенностью. Несмотря на дополнительные статьи расхода, связанные с подготовкой климатической отчетности, ожидается положительный эффект на финансовое положение, так как выстроенная система климатической отчетности создает основу для системного управления рисками, повышает прозрачность для инвесторов и финансирующих организаций и укрепляет репутацию Компании как ответственного участника международного авиационного рынка.

## Меры реагирования

### IFRS S2.14(a)

Настоящий Отчет является первым результатом работы по системному раскрытию климатической информации с учетом IFRS S1 и S2: сформирована методология идентификации и оценки рисков, выполнены качественные и количественные оценки физических и переходных рисков, организованы процессы сбора первичных данных по потреблению топлива. В последующих отчетных периодах Компания рассмотрит расширение охвата выбросов Scope 3, будет развивать формализацию процессов внутренней верификации, а также проводить периодический пересмотр результатов оценки климатических рисков и возможностей.

## IFRS S2.9(a), IFRS S2.10(a-c), IFRS S2.13(a,b)

**РИСК:****Ужесточение международного климатического и углеродного регулирования в авиации**

Переходные риски • Все горизонты • Финансовый эффект: 2–5 балла • CORE

Международная авиация находится под нарастающим регуляторным давлением в части декарбонизации: ICAO, Европейский союз и ряд других юрисдикций последовательно ужесточают требования к выбросам, топливной эффективности и использованию устойчивого авиационного топлива. Для АО «Uzbekistan Airways», выполняющей значительную долю рейсов в европейском направлении и подпадающей под действие глобальных механизмов CORSIA, риск является наиболее масштабным среди всех рассмотренных переходных рисков.

## IFRS S2.22 (b)(ii)

Оценка основывалась на требованиях Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, стандарта ICAO Annex 16 Volume III по выбросам CO<sub>2</sub>, регулирования ReFuelEU Aviation, а также на выводах European Aviation Environmental Report 2025. Содержание риска связано с необходимостью поэтапного внедрения устойчивого авиационного топлива, модернизации и обновления парка воздушных судов, повышения энергоэффективности операционной деятельности и развития систем мониторинга, отчетности и компенсации выбросов.



## 1 Финансовые и операционные последствия

IFRS S2.9(d), IFRS S2.15(b), IFRS S1.21(b)(ii)

Ключевую долю нагрузки формируют расходы на SAF, стоимость которого в настоящее время превышает традиционный авиакеросин в 2–5 раз: при поэтапном росте обязательной доли SAF до 34% к 2040 году в сценарии SSP1-2.6 закупка устойчивого топлива становится практически неизбежной даже при сохранении высокой ценовой премии, формируя прямое и существенное давление на себестоимость перевозок. Рост топливных затрат ограничивает гибкость тарифной политики и способен снизить ценовую конкурентоспособность Компании на международных маршрутах.

Дополнительную нагрузку создают расходы на приобретение углеродных компенсационных единиц в рамках CORSIA при превышении базовых уровней выбросов, инвестиции в системы мониторинга, отчетности и верификации выбросов, а также капитальные затраты на ускоренное обновление флота в соответствии с ужесточающимися стандартами эффективности.

В совокупности рост операционных расходов и потенциальное снижение выручки при перераспределении спроса в пользу менее углеродоемких перевозчиков может оказать влияние на финансовые результаты Компании.

## 2 Стратегические последствия

IFRS S2.9(c)

В стратегическом измерении несоответствие международным регуляторным требованиям способно повлечь ограничение доступа на европейский рынок, потерю партнерских соглашений с перевозчиками, применяющими более строгие ESG-критерии к выбору партнеров по код-шерингу.

## 3 Влияние на бизнес-модель и цепочку создания стоимости

IFRS S2.9(b), IFRS S2.13(a,b)

Ужесточение международного климатического регулирования последовательно меняет структуру издержек международных операций и формирует новые требования к составу авиатоплива. Это смещает бизнес-модель Компании в сторону интеграции углеродной экономики в ценообразование международных рейсов, создает предпосылки для развития премиальных «зеленых» тарифных продуктов и формирует потребность в долгосрочных партнерствах с поставщиками устойчивого авиатоплива, включая региональных производителей в Центральной Азии.

Ужесточение международного климатического регулирования в авиации оказывает давление не только на операции Компании, но и на всю цепочку поставок. Поставщики авиатоплива столкнутся с необходимостью соответствия стандартам сертификации SAF, что неизбежно отразится на стоимости и доступности топлива для Компании. Параллельно регуляторные требования к выбросам самих поставщиков — наземных служб, технического обслуживания, кейтеринга — создадут дополнительное ценовое давление по всей цепочке поставок по мере того, как их собственные затраты будут транслироваться в стоимость услуг. В части соблюдения EU ETS и UK ETS Компания вынуждена балансировать между объемом бесплатно выделяемых квот и необходимостью приобретения дополнительных на рынке, что создает постоянную неопределенность в планировании топливных затрат.

## IFRS S2.10(c)

В SSP1-2.6 риск проявляется раньше: траектория активного энергетического перехода предполагает быстрое ужесточение климатической политики и достижение обязательной доли SAF на уровне 34% уже к 2040 году, что создает максимальное давление в краткосрочной и среднесрочной перспективе.

В SSP2-4.5 регуляторное давление смещается на более поздний период: до 2040 года риск оценивается как умеренный, однако к 2060 году существенно усиливается вследствие сочетания накопленного регуляторного давления, роста стоимости топлива и недостаточной глубины технологической модернизации. К концу века вероятность дополнительной нагрузки снижается в обоих сценариях по мере удешевления SAF и завершения технологического перехода отрасли.

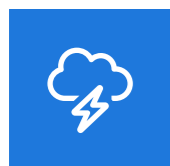
## Меры реагирования

### IFRS S2.14(a)

Ключевыми операционными мерами по управлению риском ужесточения международного климатического регулирования являются программа обновления флота и система оптимизации полетных операций SITA Mission Watch. Первая обеспечивает снижение удельных выбросов CO<sub>2</sub> за счет перехода на воздушные суда нового поколения с принципиально более высокой топливной эффективностью, вторая позволяет экономить порядка 300 тонн авиатоплива в год за счет более точного метеообеспечения и оптимизации маршрутов. Параллельно ведется мониторинг требований EU ETS, UK ETS и ReFuelEU Aviation для своевременной адаптации тарифной, инвестиционной и операционной политики Компании к изменениям международного климатического регулирования.

С точки зрения стратегического управления именно данный риск требует наиболее ранней и системной реакции: он сочетает максимальный масштаб затрат, международную обязательность исполнения и прямое влияние на операционную модель и конкурентоспособность Компании.

## IFRS S2.9(a), IFRS S2.10(a-c), IFRS S2.13(a,b)

**РИСК:****Нарушения регулярности рейсов из-за экстремальных погодных явлений**

Переходные риски • Все горизонты • Финансовый эффект: 1 балл • CORE

Надежность и регулярность выполнения рейсов являются ключевыми факторами потребительского выбора в авиации: пассажиры, систематически сталкивающиеся с задержками и отменами, переориентируются на альтернативных перевозчиков или маршруты. По мере усиления климатической нестабильности операционная надежность авиакомпаний становится все более зависимой от внешних климатических факторов, формируя устойчивый рыночный риск для АО «Uzbekistan Airways».

## IFRS S2.22(b)(ii)

Оценка данного риска основывалась на материале ICAO Aviation and Changing Wind. Риск связан с ростом частоты экстремальных погодных явлений — жары, сильных ветров, ливней и пыльных бурь, которые приводят к отменам и задержкам рейсов, ухудшению пунктуальности и увеличению операционных сбоев.



## Финансовые и операционные последствия

1

IFRS S2.9(d), IFRS S2.15(b)

Финансовые последствия реализации данного риска носят прямой коммерческий характер, оказывая влияние как на финансовые результаты, так и на денежные потоки, и проявляются в нескольких взаимосвязанных измерениях.

- В краткосрочной перспективе каждый эпизод задержек и отмен влечет прямые операционные потери — компенсационные выплаты пассажирам, расходы на их размещение и перебронирование, дополнительные затраты на обслуживание отложенных рейсов.
- В среднесрочной и долгосрочной перспективе накопление подобных эпизодов оказывает давление на потребительский спрос: устойчивое ухудшение репутации перевозчика по критерию пунктуальности способно повлечь отток пассажиров к конкурентам, снижение загрузки рейсов и, как следствие, давление на выручку и маржинальность.

## Стратегические последствия

2

IFRS S2.9(c)

В стратегическом измерении снижение операционной надежности затрудняет реализацию амбиций Компании по развитию ташкентского транзитного хаба, поскольку транзитные пассажиры особенно чувствительны к рискам срыва стыковок.

## Влияние на бизнес-модель и цепочку создания стоимости

3

IFRS S2.9(b), IFRS S2.13(a,b)

Рост числа нештатных ситуаций создает нарастающее давление на партнеров по наземному обслуживанию, вынужденных обеспечивать оперативное реагирование в нестандартных условиях. Кейтеринговые партнеры несут дополнительную нагрузку при массовых задержках и перебронировании рейсов. Снижение надежности выполнения расписания подрывает доверие агентских и туроператорских партнерств, выстроенных на предсказуемости перевозчика. Косвенным следствием становится снижение туристической привлекательности маршрутной сети в целом, что в конечном счете затрагивает весь круг партнеров, чья деятельность зависит от стабильного пассажиропотока. Таким образом, риск повышает значимость операционной устойчивости и гибкости как элементов ценностного предложения Компании. В долгосрочной перспективе он стимулирует развитие сервисных продуктов, ориентированных на компенсацию последствий нарушений (гибкие тарифы, страховые продукты, расширенная сервисная гарантия), а также усиливает роль цифровых каналов обслуживания и автоматизированного перебронирования в общей бизнес-модели Компании.

## IFRS S2.10(c)

Профиль данного риска по сценариям различается по срокам нарастания. В SSP1-2.6 существенное усиление происходит после 2060 года, когда рост частоты экстремальных явлений становится более выраженным и начинает сильнее влиять на регулярность перевозок. В SSP2-4.5 риск оценивается как реализующийся уже к 2040 году и сохраняющий высокую вероятность на последующих горизонтах вследствие умеренного, но устойчивого роста климатической нестабильности; к концу века в данной сценарии формируется наиболее неблагоприятная динамика.

## Меры реагирования

### IFRS S2.14(a)

В целях управления данным риском АО «Uzbekistan Airways» заключило соглашение о внедрении системы SITA Mission Watch — решения нового поколения, интегрирующего данные о позициях воздушных судов с метеорологической информацией в режиме реального времени. Это позволяет диспетчерскому составу заблаговременно реагировать на изменение погодных условий и снижать операционные нарушения, обусловленные экстремальными погодными явлениями. Эффект от внедрения — предотвращение операционных потерь свыше 600 тыс. долл. США ежегодно за счет минимизации погодных инцидентов, а также сокращение расхода топлива на 300 тонн. В дальнейшем Компания рассматривает расширение цифровых инструментов в области оптимизации руления и управления оборотом воздушных судов, что повысит операционную устойчивость к погодным нарушениям и обеспечит дополнительное снижение выбросов CO<sub>2</sub> и повышение пунктуальности рейсов.

По абсолютной величине финансовый эффект данного риска ниже, чем у регуляторных рисков, однако его аналитическая значимость определяется не масштабом разовой потери, а регулярностью повторяющегося воздействия на пунктуальность, клиентский опыт и коммерческую привлекательность маршрутной сети: при накоплении подобных эффектов давление на выручку и маржинальность Компании может становиться все более существенным.

### Результаты качественной и количественной оценки переходных климатических рисков

IFRS S2.9(a,b,d), IFRS S2.15(b), IFRS S2.17, IFRS S2.29(b)

РИСК-ФАКТОР		КРАТКОСРОЧНЫЙ ГОРИЗОНТ		СРЕДНЕСРОЧНЫЙ ГОРИЗОНТ		ДОЛГОСРОЧНЫЙ ГОРИЗОНТ		
		SSP1-2.6	SSP2-4.5	SSP1-2.6	SSP2-4.5	SSP1-2.6	SSP2-4.5	
<b>Политические и правовые</b>								
Политические и правовые	Вероятность							
	Квотирование выбросов ПГ на национальном уровне	Финансовый эффект						
		Значимость						
Введение обязательного раскрытия информации о климатических рисках	Вероятность							
	Финансовый эффект							
	Значимость							
Ужесточение международного климатического и углеродного регулирования в авиации	Вероятность							
	Финансовый эффект							
	Значимость							
<b>Рыночные</b>								
Нарушения регулярности рейсов из-за экстремальных погодных явлений	Вероятность							
	Финансовый эффект							
	Значимость							

Низкое воздействие — до 10 млн долл.  
 Умеренное воздействие — 10–25 млн долл.

Существенное воздействие — 25–50 млн долл.  
 Высокое воздействие — 50–115 млн долл.

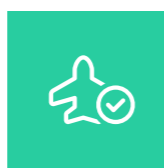
Критическое воздействие — более 115 млн долл.

## Климатические возможности

### IFRS S1.21(b)(i)

Наряду с климатическими рисками АО «Uzbekistan Airways» выявило ряд климатических возможностей, которые могут оказать положительное влияние на ее деятельность и финансовые результаты. Полный перечень идентифицированных климатических возможностей приведен в [Приложении 5](#). Для целей количественной оценки из общего перечня были отобраны наиболее значимые возможности — те, по которым представляется возможным определить вероятные финансовые выгоды с достаточной степенью обоснованности.

### IFRS S2.9(a), IFRS S2.10(a,c), IFRS S2.13(a,b)



#### ВОЗМОЖНОСТЬ:

**Повышение энергоэффективности воздушного флота**

Климатические возможности • Все горизонты • Финансовый эффект: 3-5 баллов • CORE

Переход к низкоуглеродной экономике и ужесточение международных требований к топливной эффективности авиации формируют для Компании значимую возможность: поэтапная замена устаревших воздушных судов на современные энергоэффективные модели позволяет одновременно снизить углеродоемкость деятельности, сократить операционные затраты на топливо и укрепить конкурентные позиции.

Воздушные суда семейства Boeing 787 Dreamliner обеспечивают сокращение расхода топлива и выбросов парниковых газов на 20–25% по сравнению с предыдущими моделями, что в условиях роста углеродных издержек приобретает прямое финансовое измерение.



Эффект реализации возможности (Повышение энергоэффективности воздушного флота)

**1**  
Финансовые  
результаты

IFRS S1.21(b)(ii), IFRS S2.9(d), IFRS S2.15(b)

- Снижение топливных затрат на 15–45% на ВС нового поколения — прямая операционная экономия;
- Снижение CORSIA-обязательств и регуляторных комплаенс-затрат при меньшей углеродоемкости;
- Рост конкурентоспособности по тарифам при более низкой себестоимости перевозок;
- Снижение чувствительности к волатильности топливных цен.

**2**  
Стратегическое  
развитие

IFRS S2.9(c)

- Лидирующая позиция по энергоэффективности среди региональных перевозчиков;
- Соответствие SAF-требованиям EU ETS и ReFuelEU Aviation;
- Привлекательность для ESG-инвесторов;
- Укрепление репутации как ответственного перевозчика.

**3**  
Бизнес-модель и цепочка  
создания стоимости

IFRS S2.9(b)

- Основа для долгосрочного устойчивого роста рентабельности при сохранении основной бизнес-модели;
- Повышение привлекательности для аэропортов с льготами за низкоуглеродный флот;
- Соответствие требованиям партнеров по код-шерингу с ESG-критериями;
- Развитие практики экологических операций на всей цепочке поставок.

**IFRS S2.10(c)**

С точки зрения сценарного анализа, финансовая ценность данной возможности актуальна в обоих рассматриваемых сценариях. В сценарии SSP1-2.6, предполагающем активный энергетический переход и ужесточение регуляторных требований, эффект наиболее выражен в среднесрочной перспективе — к горизонту 2060 года — за счет опережающего роста углеродных издержек для операторов с устаревшим флотом. В сценарии SSP2-4.5 выгода реализуется более равномерно и устойчиво нарастает к 2100 году на фоне сохраняющейся волатильности топливных цен.

Меры реагирования

**IFRS S2.14(a)**

В целях реализации данной возможности АО «Uzbekistan Airways», являясь первым оператором Boeing 787 Dreamliner в Центральной Азии, последовательно реализует долгосрочную программу модернизации флота.

В сентябре 2025 года Компания подписала крупнейший в своей истории контракт с Boeing на приобретение 14 самолетов Boeing 787-9 Dreamliner с возможностью приобретения еще 8 воздушных судов; поставки запланированы начиная с 2031 года. Данное решение закрепляет стратегическую приверженность Компании курсу на декарбонизацию и обеспечивает долгосрочную основу для извлечения финансовых выгод из климатической возможности.

IFRS S2.9(a), IFRS S2.10(a,c), IFRS S2.13(a,b)

**ВОЗМОЖНОСТЬ:****Совершенствование цифровой системы оптимизации полетов**

Климатические возможности • Все горизонты • Финансовый эффект: 1 балл • CORE

Цифровизация летных операций открывает для Компании возможность сокращения топливных затрат и углеродного следа без капиталоемких инвестиций в инфраструктуру. Повышение точности расчета маршрутов, оптимизация управления топливом и сокращение времени простоя воздушных судов на земле формируют прямую операционную экономию, финансовая ценность которой возрастает по мере усиления регуляторного давления в области выбросов.



## Эффект реализации возможности (Совершенствование цифровой системы оптимизации полетов)

### 1 Финансовые результаты

IFRS S1.21(b)(ii), IFRS S2.9(d), IFRS S2.15(b)

- Ежегодная экономия от внедрения SITA Mission Watch;
- Сокращение расхода топлива — прямое снижение топливных затрат;
- Снижение затрат на CORSIA-компенсации при меньшем объеме выбросов;
- Повышение рентабельности каждого рейса за счет оптимизации маршрута.

### 2 Стратегическое развитие

IFRS S2.9(c)

- Повышение пунктуальности — рост привлекательности для транзитных пассажиров;
- Укрепление позиции ташкентского хаба как надежного транзитного узла;
- Технологическое лидерство среди региональных перевозчиков;
- Основа для дальнейшего внедрения ИИ в операционное планирование.

### 3 Бизнес-модель и цепочка создания стоимости

IFRS S2.9(b)

- Снижение нагрузки на наземные службы за счет сокращения нештатных ситуаций;
- Улучшение метеорологической готовности снижает нагрузку на партнерские аэродромы;
- Распространение лучших практик на партнеров в рамках код-шеринговых операций.

### IFRS S2.10(c), IFRS S1.21(a)

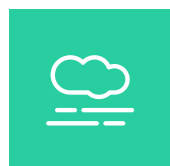
Финансовая ценность данной возможности актуальна в обоих сценариях. В сценарии SSP1-2.6 она возрастает по мере расширения углеродного ценообразования: точная маршрутная оптимизация обеспечивает не только прямую топливную экономию, но и снижение углеродных обязательств Компании. В сценарии SSP2-4.5 выгода нарастает постепенно — к 2060–2100 годам — по мере усиления волатильности топливных цен и климатических воздействий на маршрутную сеть.

## Меры реагирования

### IFRS S2.14(a)

Для реализации данной возможности АО «Uzbekistan Airways» заключило соглашение о внедрении системы SITA Mission Watch — решения нового поколения, интегрирующего данные о позициях воздушных судов с метеорологической информацией в режиме реального времени. Ожидаемый эффект от внедрения — ежегодная экономия свыше 600 000 долл. США за счет предотвращения погодных инцидентов и сокращение расхода топлива на 300 тонн. В дальнейшем Компания рассматривает расширение цифровых инструментов за счет оптимизации руления и управления оборотом воздушных судов, что создает дополнительный потенциал для снижения выбросов CO<sub>2</sub> и повышения пунктуальности рейсов.

IFRS S2.9(a), IFRS S2.10(a,c), IFRS S2.13(a,b)

**ВОЗМОЖНОСТЬ:****Внедрение «зеленого тарифа» и устойчивого авиационного топлива**Климатические возможности • SSP1-2.6: долгосрочный горизонт, SSP2-4.5: все горизонты  
Финансовый эффект: 2-5 баллов • CORE

Рост спроса на низкоуглеродные перевозки со стороны пассажиров, корпоративных клиентов и инвесторов формирует для Компании возможность одновременного сокращения выбросов и создания нового источника дохода. Внедрение «зеленого тарифа» — специальной категории билетов, предусматривающей использование устойчивого авиационного топлива и компенсацию остаточных выбросов CO<sub>2</sub> через сертифицированные климатические проекты, — позволяет монетизировать климатическую повестку, улучшить ESG-показатели и укрепить репутацию среди институциональных инвесторов и партнеров. SAF обеспечивает сокращение выбросов парниковых газов в жизненном цикле топлива до 80% по сравнению с традиционным авиационным керосином.

SAF обеспечивает сокращение  
выбросов парниковых газов до**80%**

## Эффект реализации возможности (Внедрение «зеленого тарифа» и устойчивого авиационного топлива)

### Финансовые результаты

1

IFRS S2.9(d), IFRS S2.15(b), IFRS S1.21(b)(ii)

- Новый источник дохода: выручка от зеленых тарифов от пассажиров, выбирающих экологичный перелет;
- Частичная компенсация доп. затрат на SAF за счет ценовой премии зеленых тарифов;
- Возможности привлечения зеленого финансирования за счет улучшения ESG-показателей;
- Долгосрочная экономия при снижении цены SAF и росте регуляторного обязательства.

### Стратегическое развитие

2

IFRS S2.9(c)

- Улучшение ESG-рейтинга и репутации среди институциональных инвесторов;
- Монетизация климатической повестки через продуктивное предложение;
- Привлекательность для корпоративных клиентов с net-zero обязательствами;
- Соответствие требованиям ReFuelEU Aviation при росте доли SAF.

### Бизнес-модель и цепочка создания стоимости

3

IFRS S2.9(b)

- Новый источник дохода в рамках действующей бизнес-модели без структурных изменений;
- Расширение линейки сервисных продуктов с целевым клиентским сегментом, чувствительным к устойчивому развитию — корпоративные клиенты, международные пассажиры;
- Благоприятная национальная динамика: проект SAF/e-SAF в Узбекистане — доступ к отечественному источнику;
- Снижение зависимости от импортного авиакеросина в долгосрочной перспективе;
- Развитие партнерства с производителями и сертифицированными SAF.

### IFRS S2.10(c)

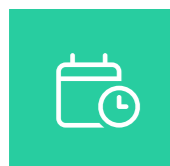
С точки зрения сценарного анализа, в сценарии SSP1-2.6, предполагающем активный энергетический переход и ужесточение регуляторных требований, дополнительные затраты на SAF в краткосрочной перспективе (горизонт 2040 года) могут превышать доходы от «зеленого тарифа». Однако начиная с горизонта 2060 года — по мере снижения стоимости SAF, расширения регуляторных обязательств и роста осознанного потребительского спроса — данная возможность обретает устойчивый положительный финансовый эффект. В сценарии SSP2-4.5 «зеленый тариф» обеспечивает компенсацию затрат на всех временных горизонтах — 2040, 2060 и 2100 годах, — поскольку в условиях умеренного перехода корпоративные клиенты и индивидуальные пассажиры сохраняют готовность платить премию за снижение углеродного следа. Таким образом, данная возможность одновременно решает три ключевые задачи: сокращает выбросы парниковых газов, формирует дополнительный доход и укрепляет репутацию Компании как ответственного участника авиационной отрасли.

## Меры реагирования

### IFRS S2.14(a)

Необходимо учитывать, что переход на SAF сопряжен с дополнительными затратами, поскольку в настоящее время его стоимость превышает традиционный авиакеросин, что само по себе является переходным климатическим риском (подробнее — в разделе «Переходные климатические риски»). Вместе с тем внедрение «зеленого тарифа» создает механизм частичного перераспределения этих затрат, обеспечивая их компенсацию за счет премиального дохода от пассажиров, добровольно выбирающих экологичный перелет. Реализации данной возможности также способствует благоприятная национальная динамика: в Республике Узбекистан запланировано создание производственного комплекса SAF и e-SAF совокупной мощностью свыше 160 000 тонн в год при объеме инвестиций порядка 6,08 млрд долл. США, что в перспективе может обеспечить Компании доступ к отечественному источнику устойчивого топлива.

IFRS S2.9(a), IFRS S2.10(a,c), IFRS S2.13(a,b)



**ВОЗМОЖНОСТЬ:**

**Адаптация расписаний и маршрутов к экстремальным климатическим условиям**

Климатические возможности • Все горизонты • Финансовый эффект: 1 балл • CORE

Усиление экстремальных климатических явлений — жары, пыльных бурь, тумана и ливней — оказывает непосредственное воздействие на регулярность и безопасность полетов. Вместе с тем именно в этом контексте формируется значимая возможность: авиакомпании, заблаговременно интегрирующие климатические данные в операционное планирование, способны обеспечить более высокую регулярность выполнения рейсов по сравнению с конкурентами, повысить клиентский опыт и тем самым усилить коммерческую привлекательность маршрутной сети. Сокращение числа задержек и отмен рейсов напрямую транслируется в снижение операционных потерь, расходов на компенсации пассажирам и укрепление лояльности клиентской базы.



## Эффект реализации возможности (Адаптация расписаний и маршрутов к экстремальным климатическим условиям)

### Финансовые результаты

1

IFRS S1.21(b)(ii), S2.9(d), IFRS S2.15(b)

- Снижение операционных потерь от задержек и отмен рейсов;
- Снижение компенсационных выплат пассажирам при климатически обусловленных сбоях;
- Более высокая загрузка рейсов при репутации надежного расписания;
- Долгосрочная экономия по мере усиления физических климатических воздействий.

### Стратегическое развитие

2

IFRS S2.9(c)

- Конкурентное преимущество по пунктуальности среди региональных перевозчиков;
- Укрепление позиции ташкентского транзитного хаба как надежного стыковочного узла;
- Технологическое лидерство в области климатически устойчивых операций;
- Формирование стандартов климатической адаптации для отрасли.

### Бизнес-модель и цепочка создания стоимости

3

IFRS S2.9(b)

- Снижение нагрузки на аэропортовую инфраструктуру при сокращении нештатных ситуаций;
- Снижение нагрузки на наземные службы при более предсказуемом расписании;
- Улучшение взаимодействия с партнерами по код-шерингу при росте пунктуальности;
- Снижение эффекта «домино» задержек для партнерских рейсов.

### IFRS S2.10(c)

В разрезе климатических сценариев финансовая ценность данной возможности возрастает по мере усиления физических климатических воздействий. В сценарии SSP1-2.6 выгоды от адаптации расписаний устойчиво нарастают от 2040 к 2100 году ввиду накопленной инерции климатической системы. В сценарии SSP2-4.5, предполагающем более значительный рост температур и учащение экстремальных явлений, потенциальная экономия от снижения климатически обусловленных операционных потерь к горизонту 2100 года существенно превышает соответствующий показатель сценария SSP1-2.6, что подчеркивает стратегическую ценность своевременного инвестирования Компании в климатическую устойчивость операционной модели.

## Меры реагирования

### IFRS S2.14(a)

В целях реализации данной возможности АО «Uzbekistan Airways» планирует интегрировать прогнозные климатические данные и историческую метеостатистику в процессы формирования расписаний, выбора резервных аэродромов и планирования технического обслуживания воздушных судов в периоды наименьших климатических рисков. Операционной основой для этой работы служит внедренная система SITA Mission Watch, обеспечивающая диспетчерский состав метеорологической информацией в режиме реального времени.

### Результаты качественной и количественной оценки климатических возможностей

IFRS S2.9(a,b,d), IFRS S2.15(b), IFRS S2.17, IFRS S2.29(b)

ВОЗМОЖНОСТЬ		КРАТКОСРОЧНЫЙ ГОРИЗОНТ		СРЕДНЕСРОЧНЫЙ ГОРИЗОНТ		ДОЛГОСРОЧНЫЙ ГОРИЗОНТ	
		SSP1-2.6	SSP2-4.5	SSP1-2.6	SSP2-4.5	SSP1-2.6	SSP2-4.5
<b>Ресурсная эффективность</b>							
	Вероятность						
Повышение энергоэффективности воздушного флота	Финансовый эффект						
	Значимость						
Совершенствование цифровой системы оптимизации полетов	Вероятность						
	Финансовый эффект						
	Значимость						
<b>Продукты и услуги</b>							
	Вероятность						
Внедрение «зеленого тарифа» и устойчивого авиационного топлива	Финансовый эффект						
	Значимость						
<b>Рыночные</b>							
	Вероятность						
Адаптация расписаний и маршрутов к экстремальным климатическим условиям	Финансовый эффект						
	Значимость						

Низкое воздействие — до 10 млн долл.  
 Умеренное воздействие — 10–25 млн долл.

Существенное воздействие — 25–50 млн долл.  
 Высокое воздействие — 50–115 млн долл.

Критическое воздействие — более 115 млн долл.

**IFRS S2.16(c)(i), IFRS S2.16(d), IFRS S2.22(a)(i)-(iii), IFRS S1.21(a)**

Результаты количественной оценки показывают, что основной финансовый эффект для Компании формируют политико-правовые и международные регуляторные риски. На краткосрочном горизонте финансовые результаты Компании подвержены нарастающему давлению комплаенс-затрат в рамках CORSIA, EU ETS и UK ETS, а также административных расходов, связанных с выстраиванием системы климатической отчетности.

На среднесрочном горизонте эксплуатация новых воздушных судов обеспечит снижение удельного расхода топлива приблизительно на 20% относительно замещаемых типов, что выразится в сокращении топливных расходов на единицу провозной емкости. Поэтапный характер программы обновления флота сохраняет гибкость в части корректировки темпа капитальных вложений при изменении внешних условий. Отсутствие контрактных обязательств по SAF обеспечивает дополнительную адаптационную способность в части выбора поставщика и сроков перехода на альтернативное топливо. По результатам сценарного анализа устойчивость Компании оценивается как умеренная на данном горизонте при обоих рассматриваемых сценариях: в SSP1-2.6 опережающий рост регуляторной нагрузки частично нивелируется снижением топливных затрат по мере обновления флота; в SSP2-4.5 регуляторное давление нарастает медленнее, однако физические

климатические риски реализуются с большей интенсивностью к 2040 году, что потребует дополнительных мер операционной адаптации в уязвимых локациях маршрутной сети.

На долгосрочном горизонте потенциальный доступ к отечественному производству SAF/e-SAF в Республике Узбекистан формирует основу для структурного снижения углеродоемкости и регуляторной нагрузки. Физические климатические риски — в первую очередь связанные с экстремальной жарой и наводнениями в регионах присутствия Компании — могут повлечь дополнительные операционные затраты и потери выручки вследствие нарушений расписания, масштаб которых возрастает по мере реализации сценария SSP2-4.5.

Оценка климатической устойчивости сопряжена со значимыми источниками неопределенности: темпы ужесточения требований к доле SAF, ценовая динамика на рынке углеродных квот, сроки реализации SAF-проекта в Республике Узбекистан, а также степень реализации физических климатических рисков в ключевых локациях маршрутной сети. Указанные факторы не поддаются точному прогнозированию на горизонте более пяти лет, что ограничивает точность количественных оценок финансовых эффектов.



# Климатическая стратегия

## IFRS S2.9(e), IFRS S2.14(a)(iv)

Отчетный год стал для Компании первым опытом систематической работы с климатической повесткой с учетом требований IFRS S2. Основные усилия были направлены на выявление и оценку климатических рисков и возможностей, формирование методологической базы и выстраивание внутренних процессов мониторинга. Результатом этой работы стало содержательное понимание климатического профиля Компании, которое ляжет в основу формализованной климатической стратегии, разработка и утверждение которой будут реализованы в последующих отчетных периодах.

Вместе с тем Компания последовательно реализует меры климатической направленности в рамках текущей операционной и инвестиционной деятельности, которые формируют фундамент будущей климатической стратегии и уже сегодня работают на снижение углеродоемкости бизнеса.

## IFRS S2.14(a)(i), IFRS S2.16(c)(i)-(ii)

Основным инструментом адаптации бизнес-модели к климатическим вызовам является плановая замена воздушных судов с высоким удельным расходом топлива на технику нового поколения. Капитальные вложения в обновление флота отражают переориентацию инвестиционной программы Компании в направлении сни-

жения углеродоемкости операций: контракт на 22 Boeing 787-9 (2031–2036 гг.) и договоры на A321neo (2026–2031 гг.) формируют долгосрочные капитальные обязательства с измеримым климатическим эффектом. По мере ввода новых воздушных судов предусматривается поэтапное выведение из парка воздушных судов с более высоким удельным расходом топлива. Инвестиции в инициативы, не закрепленные контрактными обязательствами, в том числе связанные с SAF и адаптацией инфраструктуры к физическим климатическим рискам, будут определены по мере утверждения климатического переходного плана.

## IFRS S2.14(a)(ii)

К числу реализуемых прямых мер относятся: поэтапное выведение из эксплуатации воздушных судов с низкой топливной эффективностью, оптимизация маршрутов и профилей полетов посредством SITA Mission Watch, мероприятия по сокращению времени руления и оптимизации оборота воздушных судов на земле. Дополнительным элементом является инвестирование в цифровые инструменты оперативного управления, обеспечивающие снижение расхода топлива без капиталоемкого переоснащения. Внедрение SITA Mission Watch одновременно формирует операционный буфер против физических климатических рисков, обеспечивая метеорологическую информацию в режиме реального времени и возможность оперативной корректировки маршрутов при экстремальных погодных явлениях.

## IFRS S2.14(a)(iii)

Участие в схемах CORSIA, EU ETS и UK ETS обеспечивает компенсацию выбросов, не поддающихся прямому сокращению на текущем этапе. Мониторинг комплаенс-позиции ведется в постоянном режиме, что позволяет своевременно реагировать на изменения регуляторных требований. Партнерская модель развития маршрутной сети дополнительно снижает стратегическую уязвимость, ограничивая зависимость от собственного присутствия на каждом рынке и сохраняя гибкость при изменении регуляторной среды.

## IFRS S2.14(b)

Финансирование климатических инициатив в отчетном периоде осуществлялось в рамках действующей инвестиционной программы Компании. Отдельного климатического бюджета на отчетную дату не сформировано; выделение целевого финансирования предусматривается по мере утверждения климатического переходного плана.

- 84 — Инновации и цифровизация процессов
- 85 — Удовлетворенность клиентов
- 86 — Социально-экономический вклад
- 87 — Безопасность полетов
- 88 — Энергоэффективность
- 89 — Выбросы парниковых газов
- 90 — Раскрытие ESG-показателей в соответствии с требованиями SASB

# Метрики и цели

# 7

**IFRS S1.49, IFRS S1.50(c)**


Выбор метрик для раскрытия основан на применимых требованиях IFRS S1, IFRS S2, отраслевых метриках SASB для авиационной отрасли и внутренних управленческих показателях Компании. Метрики SASB используются для раскрытия отраслевых показателей, сопоставимых с практикой авиационного сектора. Собственные метрики Компании определяются на основе данных управленческого учета и не проходили внешнюю валидацию третьей стороной.

**IFRS S1.46(b), IFRS S1.48, IFRS S1.50(a,b)**

Доля онлайн-бронирований (50,58%) и объем ИТ-инвестиций выбраны как показатели, характеризующие два взаимосвязанных эффекта цифровизации. Первый — коммерческий: прямые продажи снижают зависимость от агентской комиссии и повышают маржинальность на билет. Второй — операционный: система SITA Mission Watch, внедрение ИИ-чат-бота и цифровые инструменты управления экипажами снижают чувствительность операций к внешним нарушениям, в том числе погодным. Отсутствие киберинцидентов раскрывается в контексте кибербезопасности как существенной темы DMA, хотя на текущем этапе это отражает факт отсутствия событий, а не результат формализованной системы мониторинга.

Компания не ведет учет доли повторных покупок; показатель капитальных затрат на ИТ в процентах от выручки не рассчитывается регулярно (при раскрытии расчет произведен на основе представленных данных). Показатели «Количество киберинцидентов» и «Потери дохода от сбоев ИТ» отражают фактическое отсутствие соответствующих событий в отчетном периоде, а не результаты формализованной системы мониторинга.

# Инновации и цифровизация процессов

**Показатели по цифровым сервисам и ИТ**

Показатель	Единица измерения	2025
Количество скачиваний мобильного приложения (IOS)	раз	488 000
Количество скачиваний мобильного приложения (Android)	раз	1 000 000
Количество активных пользователей приложения	чел.	179 000
Уровень удовлетворенности цифровыми сервисами	%	90
Количество бронирований, оформленных онлайн в 2025 году	ед.	3 531 115
Доля онлайн-бронирований (%)	%	50,58
Объем вложений в развитие ИТ в 2025 году	долл. США	3 000 000
Капитальные затраты на ИТ и доля инвестиций в ИТ по выручке (%)	%	0,20
Потери дохода из-за сбоев систем	долл. США	0
Количество киберинцидентов		0

# Удовлетворенность КЛИЕНТОВ

## IFRS S1.46(b), IFRS S1.48, IFRS S1.50(a,b)

В качестве операционных индикаторов удовлетворенности клиентов выбраны OTP и Delay Rate, так как задержки и нерегулярность рейсов представляют собой наиболее непосредственное проявление воздействия физических климатических рисков на деятельность Компании. Оценка по сценариям SSP, проведенная в разделе «Стратегия», показала, что Ташкент, Нукус и Ургенч относятся к наиболее уязвимым точкам маршрутной сети по критериям жары и наводнений. OTP в 74% по прибытию — это базовый уровень, от которого будет измеряться влияние климатических факторов в последующих периодах. CSAT и данные по жалобам дополняют картину тем, как операционные нарушения транслируются в клиентский опыт и финансовые потери (компенсации).

## IFRS S1.50(d)

- CSAT определяется как: (Количество удовлетворенных клиентов / Общее количество ответов) × 100%. Рассчитывается по результатам опросов, проводимых по пассажирам бизнес-класса (С) и экономического класса (У). Показатель является абсолютным процентным выражением.
- On-Time Performance и Delay Rate — рассчитываются на основе данных операционной статистики полетов по факту прибытия/отправления относительно планового расписания с допуском ±15 минут, в соответствии с SASB TR-AL.
- Количество жалоб и компенсаций — данные системы работы с обращениями; включают случаи задержек, отмен рейсов, отказов в посадке, утраты или повреждения багажа.

## Показатели по качеству обслуживания пассажиров

Показатель	Единица измерения	2025
CSAT	%	I кв. — 92,10%; II кв. — 93,23%
Количество участников опроса	чел.	5 635 (I–II кв.)
Количество направленных анкет	ед.	10 000 (I–II кв.)
Процент отклика (С класс / У класс)	%	I кв.: 12,9% / 87,1%; II кв.: 13,2% / 86,8%
On-Time Performance (прибытие)	%	74
On-Time Performance (отправление)	%	68
Delay Rate (прибытие)	%	26
Delay Rate (отправление)	%	32
Количество нерегулярных рейсов (прибытие)	ед.	9 516
Количество нерегулярных рейсов (отправление)	ед.	11 445
Количество жалоб от пассажиров	ед.	967
Количество удовлетворенных претензий	ед.	402 из 967
Общая сумма компенсаций пассажирам	долл. США	115 844
Совокупные затраты на обслуживание обращений	сум	Информация отсутствует

# Социально-экономический вклад

## IFRS S1.46(b), IFRS S1.48, IFRS S1.50(a,b)

Пассажиропоток по новым направлениям выбран как метрика, которая связывает инвестиционные решения Компании с их социальным результатом. Открытие рейсов из Андижана в 2025 году — это не просто коммерческое решение: Ферганская долина с населением более 4 млн человек исторически имела ограниченный доступ к авиасообщению. В течение отчетного года по новым направлениям было перевезено 37 306 пассажиров, что свидетельствует о востребованности расширенной маршрутной сети и вкладе Компании в повышение транспортной доступности региона. Общий пассажиропоток раскрывается для оценки масштаба данного вклада в динамике.

## IFRS S1.50(d)

- Пассажиропоток — абсолютное суммарное количество перевезенных пассажиров за отчетный период по всей маршрутной сети Компании.
- Темп роста пассажиропотока — относительный показатель, рассчитываемый как отношение изменения пассажиропотока к показателю базового периода.
- Пассажиропоток по новым направлениям — количество пассажиров, перевезенных по маршрутам, введенным в эксплуатацию в течение отчетного года.
- Капитальные вложения в обновление флота — объем инвестиций в приобретение и модернизацию воздушных судов.
- Новые направления, открытые в 2025 году: Ташкент–Исламабад, Ташкент–Мадрид, Андижан–Стамбул, Андижан–Москва, Андижан–Санкт-Петербург, Андижан–Новосибирск. Открытие рейсов из Андижана отражает вклад Компании в развитие региональной авиадоступности.

## Показатели пассажиропотока и развития маршрутной сети

Показатель	Единица измерения	2024	2025	Изменения
Пассажиропоток	пасс.	6 032 147	6 611 974	9,6%
Количество новых направлений	ед.	5	6	20%
Пассажиропоток по новым направлениям	пасс.	38 600	37 306	(3,35%)



# Безопасность полетов

## IFRS S1.46(b), IFRS S1.48, SASB TR-AL-540a.1

В соответствии с «Руководством по управлению безопасностью полетов АО Uzbekistan Airways» в Компании действует Система управления безопасностью полетов, соответствующая стандартам ICAO и IATA.

В 2025 году СУБП охватывала обязательства руководства, управление рисками, внутренние аудиты и проверки, мониторинг показателей безопасности, подготовку персонала и готовность к чрезвычайным ситуациям. Политика безопасности была интегрирована в ключевые производственные процессы, включая выполнение полетов, техническое обслуживание, обучение персонала и взаимодействие с подрядными организациями.

Компания продолжила выявление опасных факторов через систему обязательных и добровольных сообщений, оценку рисков и внедрение корректирующих мероприятий. Также проводились внутренние проверки, инспекции, анализ показателей безопасности и мероприятия по поддержанию готовности персонала к действиям в нестандартных ситуациях.

По итогам 2025 года Компания продолжила развитие культуры безопасности, обработку выявленных несоответствий и реализацию корректирующих мер. Взаимодействие с международными организациями и национальными авиационными властями сохранялось как один из элементов совершенствования СУБП.

## Показатели по безопасности полетов

Тема	Показатель	Единица измерения	SASB код	2024	2025
Управление авариями и безопасностью	Авиационные инциденты	количество	TR-AL-540a.2	0	15
	Применение мер государственного регулирования в области авиационной безопасности	количество	TR-AL-540a.3	0	0

В отчетном периоде количество авиационных инцидентов составило 15 единиц против нулевого значения предыдущего года. Изменение показателя связано главным образом с техническими факторами эксплуатации воздушных судов и со случаями столкновения с птицами и не свидетельствует о системном ухудшении уровня безопасности полетов.



# Энергоэффективность

## IFRS S1.46(b), IFRS S1.48, IFRS S1.50(a,b), IFRS S2.29(e)

Авиационное топливо составляет около 28% операционных расходов Компании — это крупнейшая статья затрат, непосредственно чувствительная к двум типам рисков, описанных в разделе «Стратегия». Переходный риск: введение обязательной доли SAF и рост цен на углеродные квоты в рамках CORSIA и EU ETS увеличат стоимость каждого рейса независимо от операционных решений Компании. Физический риск: экстремальная жара в хабовом аэропорту Ташкента (рост дней с  $TX > 35^{\circ}\text{C}$  более чем на 30%) увеличивает расход топлива на взлет из-за снижения плотности воздуха. Раскрытие общего потребления топлива и капитальных вложений в обновление флота позволяет отслеживать, как программа замены воздушных судов на A321NEO и Boeing 787-9 транслируется в снижение удельного расхода и в снижение операционных затрат.

## IFRS S1.50(d), IFRS S2.32

- Потребление топлива — раскрывается в гигаджоулях в соответствии со стандартом SASB TR-AL-110a.3 в разбивке по видам: авиационный керосин, дизельное топливо (автомобили и генераторы), бензин, природный газ, смазочные масла.
- Потребление альтернативного и устойчивого топлива — раскрывается отдельно для мониторинга декарбонизационной повестки. На отчетную дату Компания не использует SAF, биотопливо, синтетическое или электросинтетическое топливо.

Удельные расходы на топливо — рассчитаны как отношение общих расходов на топливо к пассажиропотоку за отчетный период.

## Показатели пассажиропотока и развития маршрутной сети

Показатель	Единица измерения	SASB код	2024	2025	Изменения
(1) Общее потребление топлива	ГДж	TR-AL-110a.3	19 799 713,37	19 965 152,28	+0,84%
(2) Объем потребления альтернативного топлива	%	TR-AL-110a.3	0	0	—
(3) Объем потребления устойчивого топлива	%	TR-AL-110a.3	0	0	—
Расходы на топливо	млрд UZS	—	5 082	5 192	+2,2%
Операционные расходы	млрд UZS	—	14 676	16 540	+12,7%
Выручка	млрд UZS	—	17 799	19 211	+7,9%
Объем капитальных вложений на обновление флота	млн USD	—	30,7	93,7	+205,2%
Общая сумма денежных средств (ОРЕХ, CAPEX, инвестиции, финансирование), направленных на инициативы в области изменения климата и энергоэффективности.	млрд UZS	—	—	33	—

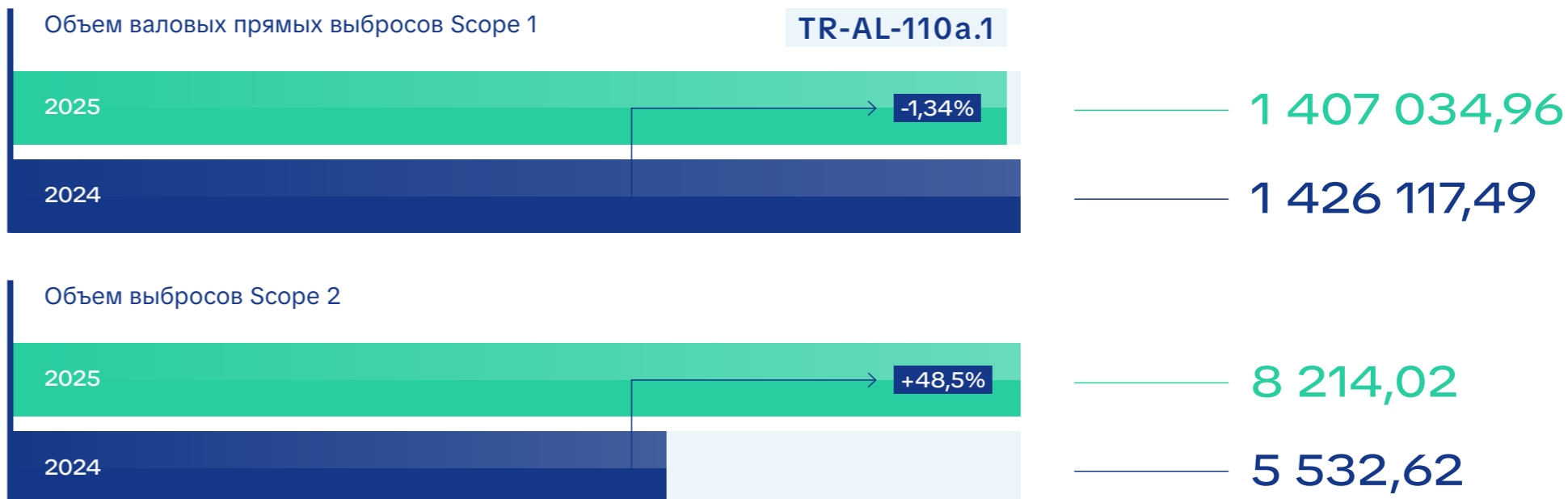
# Выбросы парниковых газов

## IFRS S2.28, IFRS S2.29(a)(i,ii-v), IFRS S2.B19–B29

Расчет выбросов парниковых газов выполнен в соответствии с GHG Protocol Corporate Standard. Компания раскрывает показатели, позволяющие пользователям отчетности оценить результативность управления климатическими рисками и возможностями, включая объем выбросов парниковых газов и методологию их расчета. Для определения организационных границ учета выбросов Компания применяет control approach. Выбранный подход используется для консолидации выбросов по источникам, находящимся под операционным или финансовым контролем Компании, в зависимости от применяемой методологии учета. Выбросы Scope 1 и Scope 2 относятся к консолидированной группе Компании. Данные по прочим объектам инвестиций, не включенным в периметр консолидации финансовой отчетности, в отчетном периоде не выделялись отдельно.

Прямые выбросы рассчитаны с применением Руководящих принципов МГЭИК 2006, включая Том 2 «Энергетика» по стационарному и мобильному сжиганию топлива и Том 3 «Промышленные процессы и использование продукции» по релевантным категориям. Для расчетов выбросов от сжигания топлива использованы коэффициенты уровня 1 по умолчанию, включая значения низшей теплоты сгорания и доли окисления для авиационного керосина, дизельного топлива, бензина и природного газа. Для неэнергетического использования нефтепродуктов и хладагентов применены соответствующие подходы уровня 1. Агрегирование выбросов выполнено в CO<sub>2</sub>-эквиваленте с использованием значений GWP-100 из Шестого оценочного доклада МГЭИК. Косвенные энергетические выбросы Scope 2 рассчитаны по подходу location-based на основе национальных удельных коэффициентов выбросов для электро- и теплоэнергии по данным МЭА Emissions Factors, издание 2024.

## Показатели Scope 1 и Scope 2 , метрические тонны (т) CO<sub>2</sub>-е



## IFRS S2.33–35

В 2024 году утвержденные краткосрочные и долгосрочные количественные цели по сокращению прямых выбросов Scope 1 в Компании отсутствовали. Компания раскрывает данный факт, поскольку на отчетную дату не были утверждены количественные целевые показатели по сокращению выбросов парниковых газов. При этом Компания раскрывает фактические значения выбросов за отчетные периоды, что позволяет оценить динамику показателей и базовый уровень для последующей постановки климатических целей.

## IFRS S2.29(a)(i)(3), IFRS S2.C4

В 2024–2025 годах Компания не осуществляла расчет выбросов парниковых газов категории Scope 3.

# Раскрытие ESG-показателей в соответствии с требованиями SASB

## Показатели трудовых практик и конкурентного поведения

Тема	Показатель	Единица измерения	SASB код	2024	2025
Трудовые практики	Доля работников, охваченных коллективными договорами	%	TR-AL-310a.1	100%	100%
	Количество остановок работы и общее число дней простоя	количество, дни простоя	TR-AL-310a.2	0	0
Конкурентное поведение	Общая сумма денежных убытков в результате судебных разбирательств, связанных с антиконкурентным поведением	валюта	TR-AL-520a.1	0 UZS	0 UZS

## Метрики деятельности АО «Uzbekistan Airways» и ООО «Uzbekistan Helicopters»

Показатель	Единица измерения	SASB код	Метрики деятельности АО «Uzbekistan Airways»		Метрики деятельности ООО «Uzbekistan Helicopters»	
			2024	2025	2024	2025
Доступные кресло-километры	ASK	TR-AL-000.A	19 677 522	19 820 130	224 627	256 809
Коэффициент загрузки пассажирских кресел	%	TR-AL-000.B	83,12%	82,25%	89,6%	61,0% <sup>5</sup>
Доходные пассажиро-километры	RPK	TR-AL-000.C	16 354 960	20 246 220	180 604	222 516
Доходные тонно-километры	RTK	TR-AL-000.D	1 741 032	1 706 854	–	–
Количество вылетов	число	TR-AL-000.E	37 051	38 943	8 256	10 310
Средний возраст флота	количество лет	TR-AL-000.F	8	8,2	7	7

<sup>5</sup> Показатель рассчитан с учетом вертолетных операций. Сопоставимость с предыдущими периодами может быть ограничена различиями в структуре воздушного флота и выполненными рейсами.

# Приложения

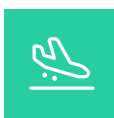
- 91 — Приложение 1. Методология оценки двойной существенности
- 94 — Приложение 2. Перечень финансовых рисков и возможностей в области устойчивого развития
- 96 — Приложение 3. Реестр физических климатических рисков
- 101 — Приложение 4. Реестр переходных климатических рисков
- 103 — Приложение 5. Реестр климатических возможностей
- 107 — Приложение 6. Матрицы значимости физических климатических рисков
- 110 — Приложение 7. Таблица показателей IFRS S1
- 115 — Приложение 8. Таблица показателей IFRS S2
- 121 — Приложение 9. Глоссарий

## Приложение 1. Методология оценки двойной существенности

IFRS S1.17-18

Оценка двойной существенности (в дальнейшем — DMA) стала для АО «Uzbekistan Airways» основой при определении тем устойчивого развития, подлежащих приоритетному раскрытию в отчетности, и проводилась с учетом подходов The European Sustainability Reporting Standards, а также международных стандартов и рекомендаций Global Reporting Initiative, SASB, IFRS S1 и IFRS S2.

Примененный подход позволил увязать требования Corporate Sustainability Reporting Directive и ESRS, учитывающие существенность воздействия и финансовую существенность, с логикой ISSB, где состав и глубина раскрытия определяются через финансово существенные риски и возможности. Оценка строилась на анализе воздействий, рисков и возможностей (в дальнейшем — ВРВ), связанных с деятельностью Компании и ее цепочкой создания стоимости, поскольку именно они формируют основу для определения существенных тем. Для целей настоящего отчета, подготовленного с учетом IFRS S1 и IFRS S2, приоритет был отдан тем ВРВ, которые могут повлиять на денежные потоки, доступ к финансированию, стоимость капитала и устойчивость бизнес-модели Компании.



### Воздействие<sup>6</sup>

Фактическое или потенциальное влияние Компании на окружающую среду и людей, связанное с ее деятельностью и цепочкой создания стоимости.



### Риски<sup>7</sup>

Связанные с устойчивым развитием события или условия с отрицательными финансовыми последствиями, возникающие в результате экологических, социальных или управленческих факторов и способные негативно повлиять на финансовое положение, финансовые результаты, денежные потоки, доступ к финансированию или стоимость капитала Компании в кратко-, средне- или долгосрочной перспективе.



### Возможности<sup>8</sup>

Связанные с устойчивым развитием события или условия с положительными финансовыми последствиями, возникающие в результате экологических, социальных или управленческих аспектов и способные положительно повлиять на финансовое положение, финансовые результаты, денежные потоки, доступ к финансированию или стоимость капитала Компании в кратко-, средне- или долгосрочной перспективе.

#### В DMA применялись два аспекта двойной существенности — существенность воздействия и финансовая существенность.

→ **Существенность воздействия<sup>1</sup>** – это фактическое или потенциальное, положительное или отрицательное воздействие Компании на людей или окружающую среду. Такое воздействие связано с ее собственной деятельностью, upstream и downstream цепочкой создания стоимости, продуктами, услугами или деловыми отношениями и является значимым в кратко-, средне- или долгосрочной перспективе.

→ **Финансовая существенность<sup>1</sup>** – значимое влияние рисков и возможностей, связанных с темой устойчивого развития, на финансовое положение, результаты деятельности, денежные потоки, доступ к финансированию или стоимость капитала компании в кратко-, средне- или долгосрочной перспективе.

#### Методология DMA выстроена как последовательный процесс из нескольких этапов.

Этап	Результат
1 Определение целей и охвата оценки	→ Определены цели DMA, границы отчетности и охват цепочки создания стоимости
2 Определение ключевых заинтересованных сторон	→ Сформирован перечень внутренних и внешних заинтересованных сторон, их ожиданий и точек взаимодействия
3 Формирование первоначального перечня тем устойчивого развития	→ Сформирован предварительный перечень релевантных тем с учетом стандартов, отраслевой специфики и особенностей деятельности компании
4 Идентификация воздействий, рисков и возможностей	→ По каждой теме определены воздействия, риски и возможности, возникающие в собственной деятельности и по цепочке создания стоимости
5 Предварительная валидация перечня тем и ВРВ	→ Перечень тем, воздействий, рисков и возможностей прошел первичную проверку с учетом экспертной оценки и мнений заинтересованных сторон
6 Оценка существенности	→ Воздействия, риски и возможности оценены по аспектам существенности воздействия и финансовой существенности с применением критериев, шкал и пороговых значений
7 Формирование итоговой матрицы существенных тем	→ Результаты систематизированы в итоговой матрице существенных тем для дальнейшего раскрытия в отчетности

<sup>6</sup> Определения воздействий, рисков и возможностей сформированы на основе терминологии ESRS, приведенной в [Annex II «Acronyms and Glossary of Terms»](#).

<sup>7</sup> Определения воздействий, рисков и возможностей сформированы на основе терминологии ESRS, приведенной в [Annex II «Acronyms and Glossary of Terms»](#).

<sup>8</sup> Определения воздействий, рисков и возможностей сформированы на основе терминологии ESRS, приведенной в [Annex II «Acronyms and Glossary of Terms»](#).

На первом этапе Компания проанализировала исходные документы, необходимые для понимания бизнес-модели, организационной структуры, географии деятельности и контекста устойчивого развития Uzbekistan Airways. К таким документам относятся финансовая и управленческая отчетность, внутренние политики и процедуры, сведения о дочерних предприятиях, маршрутах, ключевых поставщиках, клиентах и заинтересованных сторонах.

На основе данного анализа Компания определила периметр оценки двойной существенности для целей отчетности. Периметр включает дочерние предприятия, географию деятельности и цепочку создания стоимости Uzbekistan Airways, включая ключевые этапы создания и оказания услуг, а также связанные с ними потоки ресурсов, услуг, информации и финансов.

Методология оценки двойной существенности предполагает не только анализ собственной операционной деятельности Компании, но и ее цепочки создания стоимости, включая upstream и downstream. Upstream охватывает входящие ресурсы, товары и услуги, без которых невозможна операционная деятельность Компании. Для Uzbekistan Airways данный блок включает закупку воздушных судов и авиационной техники, поставки топлива и энергоресурсов, материалы, ИТ-сервисы, кадровые и образовательные услуги, а также финансовое и страховое сопровождение. Основным блоком оценки составляют собственные операции Uzbekistan Airways, включая пассажирские и грузовые авиаперевозки, техническое обслуживание и ремонт воздушных судов Uzbekistan Airways Technics, подготовку пилотов, бортпроводников и диспетчеров, вертолетные перевозки ООО «Uzbekistan Helicopters» и бортовое обслуживание ООО «Кетринг». Downstream охватил внешние контуры деятельности Компании после оказания авиационных услуг. Данный блок включает взаимодействие с пассажирами и грузоотправителями, клиентский опыт, программы лояльности, доступность сервисов, а также партнерские соглашения с другими авиакомпаниями. По итогам этапа Компания сформировала карту цепочки создания стоимости, которая использована как основа для дальнейшей оценки ВРВ по каждому блоку деятельности (см. Подробнее [«Профиль Компании»](#)).

На основе карты цепочки создания стоимости Компания перешла к формированию предварительного перечня тем устойчивого развития, подлежащих последующей оценке. Перечень был составлен с учетом требований и подходов GRI, SASB и ESRS, результатов ESG-бенчмаркинга, а также тем, используемых рейтинговыми агентствами. При его формировании учитывались специфика деятельности Uzbekistan Airways, профиль бизнес-процессов авиакомпании и особенности ее цепочки создания стоимости.

Проведение оценки двойной существенности представляет собой оценку воздействий, рисков и возможностей, связанных с темами устойчивого развития. После определения предварительного перечня тем Компания перешла к идентификации связанных с ними воздействий, рисков и возможностей. Анализ проводился с использованием внутренних и внешних источников, включая корпоративные документы, отчетные материалы, стратегии и исследования. По каждой теме были зафиксированы фактические и потенциальные положительные и отрицательные воздействия, а также финансовые риски и возможности, которые могут повлиять на финансовое положение, результаты деятельности, денежные потоки, доступ к финансированию.

Далее Компания провела приоритизацию тем устойчивого развития и связанных с ними воздействий, рисков и возможностей. Оценка проводилась по 5-балльной шкале с участием внутренних экспертов, а также на основе анкетирования внутренних и внешних заинтересованных сторон. Цель этапа заключалась в определении наиболее значимых ВРВ, требующих приоритетного внимания и дальнейшего учета в системе управления.

На этапе оценки Компания применила два аспекта двойной существенности — существенность воздействия и финансовую существенность. В части существенности воздействия анализ проводился с учетом 4-х критериев: масштаб возможных последствий, охват затрагиваемых сторон и процессов, степень необратимости и вероятность реализации.

→ Масштаб отражал глубину и значимость возможных последствий для людей, общества и окружающей среды.

- Охват показывал, насколько широко соответствующее воздействие распространяется по затрагиваемым сторонам, процессам или участкам цепочки создания стоимости.
- Степень необратимости позволяла оценить, насколько трудно устранить последствия такого воздействия или вернуть ситуацию к исходному состоянию.
- Вероятность реализации применялась прежде всего к потенциальным воздействиям и показывала, насколько высока возможность их наступления.

Это позволило определить, какие воздействия являются для Uzbekistan Airways наиболее значимыми с точки зрения внешней среды и заинтересованных сторон. В части финансовой существенности оценивались риски и возможности, которые могут повлиять на выручку, затраты, денежные потоки, стоимость активов и обязательств, потребность в инвестициях, а также доступ Компании к финансированию и ключевым ресурсам. Для такой оценки были зафиксированы временные горизонты по каждому элементу ВРВ, чтобы определить, в какой перспективе соответствующее влияние может проявиться — в краткосрочном, среднесрочном или долгосрочном периоде.

Одновременно были установлены пороговые значения, которые позволили выделить темы, признанные существенными для Uzbekistan Airways с точки зрения воздействия на внешнюю среду или возможного влияния на бизнес, и отделить их от тем, чья значимость по результатам оценки оказалась ниже и потому не требовала приоритетного раскрытия в отчетном периоде. На основе исходных данных, экспертной информации и мнений заинтересованных сторон каждому воздействию, риску и возможности были присвоены оценки, сформировавшие основу итогового ранжирования тем.

На завершающем этапе результаты оценки были консолидированы в итоговой матрице существенных тем. Она отразила положение каждой темы по двум аспектам двойной существенности, позволила провести итоговое ранжирование тем и определить, какие из них подлежат приоритетному раскрытию в отчетности. Полученная матрица закрепила результаты DMA и задала основу для дальнейшего раскрытия стратегически значимых тем, а также связанных с ними рисков и возможностей.

## Приложение 2. Перечень финансовых рисков и возможностей в области устойчивого развития

### IFRS S1.30(a,b)

№	НАИМЕНОВАНИЕ РИСКА ИЛИ ВОЗМОЖНОСТИ	КАТЕГОРИЯ (РИСК/ВОЗМОЖНОСТЬ)	ОЦЕНКА ФИНАНСОВОЙ СУЩЕСТВЕННОСТИ	ГОРИЗОНТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ РИСКА/ВОЗМОЖНОСТИ
<b>Инновации и цифровизация процессов</b>					
1	Цифровая трансформация: новые источники дохода	Финансовые возможности		Среднесрочный	Возможность заключается в том, что внедрение современных платформ бронирования открывает для авиакомпаний новые источники выручки за счет продажи персонализированных услуг, выходящих за рамки базового билета, включая апгрейд класса, выбор мест, дополнительные багажные опции, страхование, питание и партнерские сервисы в аэропорту. Для Uzbekistan Airways переход на систему Amadeus Altéa создал технологическую основу для гибкого управления цифровыми сервисами и расширения дополнительных предложений: онлайн-оплата багажа, апгрейд обслуживания, заказ питания, бронирование гостиниц. Это увеличивает средний доход на пассажира и способствует диверсификации бизнес-модели. Дополнительно, дочерняя структура Uzbekistan Helicopters может монетизировать премиальный сегмент, предлагая VIP-перелеты и чартеры через цифровую платформу. В совокупности такие шаги формируют устойчивую базу для роста доходов, повышают конкурентоспособность авиакомпании и снижают зависимость от традиционной модели авиаперевозок.
2	Цифровая трансформация: некупаемость инвестиций	Финансовый риск		Долгосрочный	Цифровая трансформация в авиации требует значительных первоначальных инвестиций в ИТ-инфраструктуру, лицензии на специализированное программное обеспечение, интеграцию с глобальными системами бронирования, а также обучение персонала. Для авиакомпаний это означает краткосрочный рост расходов, который может превысить ожидаемую отдачу, особенно при нестабильных доходах и высоких ценах на топливо. Переход Uzbekistan Airways на платформу Amadeus Altéa сопровождался значительными вложениями в программное обеспечение, адаптацию внутренних процессов и обучение сотрудников. Система обеспечивает интеграцию продаж, бронирования и управления дополнительными услугами в единую цифровую среду, что повышает эффективность работы и удобство для пассажиров. В Uzbekistan Airways Technics цифровизация технического обслуживания и ремонта самолетов связана с внедрением специализированных ИТ-решений для мониторинга состояния воздушных судов и планирования ремонтов, что приводит к росту капитальных затрат, включая закупку программного обеспечения, модернизацию оборудования и подготовку персонала.
<b>Удовлетворенность клиентов</b>					
3	Ценовая политика и доступность	Финансовый риск		Среднесрочный	Риск заключается в том, что установление тарифов, не сопоставимых с ценами конкурентов, приводит к оттоку клиентов, снижению рыночной доли, выручки и рентабельности, что подрывает финансовую устойчивость авиакомпании. Для Uzbekistan Airways управление этим риском реализуется через внедрение новой системы тарифов с более доступными ценами и увеличение числа билетов по минимальным тарифам, что направлено на привлечение клиентов и удержание позиций на рынке.
4	Качество наземного обслуживания	Финансовые возможности		Среднесрочный	Возможность заключается в том, что инвестиции в автоматизацию процессов регистрации, обработку багажа и обучение персонала повышают качество обслуживания, укрепляют конкурентные преимущества и обеспечивают стабильный рост пассажиропотока и доходов. Для Uzbekistan Airways это реализуется через внедрение систем Amadeus и SITA, а также партнерство с Çelebi Aviation, что позволяет ускорить регистрацию, повысить эффективность работы с багажом и улучшить общий клиентский опыт.

№	НАИМЕНОВАНИЕ РИСКА ИЛИ ВОЗМОЖНОСТИ	КАТЕГОРИЯ (РИСК/ВОЗМОЖНОСТЬ)	ОЦЕНКА ФИНАНСОВОЙ СУЩЕСТВЕННОСТИ	ГОРИЗОНТ	ОПРЕДЕЛЕНИЕ РИСКА/ВОЗМОЖНОСТИ
5	Цифровое качество сервисов	Финансовые возможности		Среднесрочный	Возможность заключается в том, что внедрение онлайн-сервисов, мобильных приложений и цифровых решений повышает удобство для пассажиров, снижает нагрузку на персонал и повышает удовлетворенность клиентов. Для Uzbekistan Airways это уже реализуется через онлайн-регистрацию, мобильные уведомления и продажи билетов через цифровые каналы. Дальнейшее развитие сервисов, включая чат-боты, гибкие тарифы и персонализированные предложения, позволит укрепить конкурентоспособность авиакомпании и сократить операционные издержки.
<b>Охрана труда</b>					
6	Управление безопасностью и ЧС	Финансовый риск		Среднесрочный	Риск заключается в том, что отсутствие или неэффективность мер безопасности может привести к травмам, профессиональным заболеваниям и даже гибели сотрудников, что влечет за собой судебные иски, штрафы, компенсационные выплаты и репутационные потери. Для Uzbekistan Airways минимизация этого риска осуществляется через регулярные медосмотры персонала, занятого на вредных работах, проведение инструктажей и проверок знаний по охране труда, обучение и аттестацию технического персонала, а также испытания средств индивидуальной защиты от поражения электрическим током и падения с высоты.
<b>Безопасность полетов</b>					
7	Управление безопасностью и ЧС	Финансовый риск		Среднесрочный	Риск заключается в том, что аварии, погодные катаклизмы или другие чрезвычайные ситуации без наличия четких планов реагирования могут привести к значительным финансовым потерям, штрафам и искам. Для Uzbekistan Airways управление этим риском реализуется через создание комиссий по расследованию инцидентов, разработку планов действий на случай ЧС и регулярное обучение персонала, занятого на объектах повышенной опасности. Такие меры снижают вероятность серьезных последствий и помогают минимизировать финансовые потери. Реализация планов по модернизации тренажерного парка и международной аккредитации инструкторов обеспечивает рост квалификации персонала, снижение производственных инцидентов и повышение эффективности работы.
<b>Социально-экономический вклад</b>					
8	Развитие маршрутной сети и региональное развитие	Финансовые возможности		Среднесрочный	Возможность заключается в развитии новых авиамаршрутов, открытии хабов и партнерстве с туристическими агентствами, что создает потенциал для увеличения пассажиропотока и доли рынка. Это напрямую влияет на рост доходов, а также способствует увеличению доходов от туризма в стране, что укрепляет финансовое положение компании. Для Uzbekistan Airways это реализуется через прямые рейсы в Европу, Азию и на Ближний Восток, что стимулирует въездной туризм, повышает загрузку гостиниц и инфраструктуры, а также способствует развитию транзитных перевозок через ташкентский хаб. Такой подход позволяет компании диверсифицировать доходы, увеличить валютную выручку и снизить зависимость от внутренних колебаний спроса.
9	Развитие маршрутной сети и региональное развитие	Финансовый риск		Среднесрочный	Риск заключается в том, что открытие направлений и развитие хабов требует значительных инвестиций в маркетинг, персонал и инфраструктуру. При низкой загрузке рейсов или высокой конкуренции эти вложения могут привести к убыткам и снижению рентабельности. Для Uzbekistan Airways такая ситуация означает повышенную уязвимость при расширении маршрутной сети и необходимость тщательной оценки спроса и экономической целесообразности новых направлений. Одновременно существует риск упустить перспективные направления, поскольку конкуренты часто выходят на те рынки, которые ранее развивались Uzbekistan Airways, что приводит к снижению загрузки рейсов и уменьшению выручки.

## Приложение 3. Реестр физических климатических рисков

№	ПРОЦЕССЫ И ВИДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	РИСК-ФАКТОР	РИСК	ОПИСАНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ РИСКА	ГОРОД	
UP	1	Энергоснабжение и топливное обеспечение	<b>Аномальная жара</b>	Сбои в электросетях/снижение безопасности	Сбои электросетей в периоды аномальной жары могут возникать вследствие перегрузки энергетической инфраструктуры, снижения эффективности трансформаторов и оборудования подстанций. При длительных высоких температурах электрические кабели, распределительные устройства и защитная автоматика работают в условиях, близких к предельным, что повышает вероятность кратковременных отключений, просадок напряжения и аварийных переключений. Такие сбои создают угрозу непрерывности работы критических систем — освещения взлетно-посадочных полос, систем навигации, заправочных и топливных станций, серверных центров и холодильных установок. Нарушение энергоснабжения приводит к вынужденным задержкам операций, сбоям в работе ИТ-систем, увеличению эксплуатационных затрат и риску нарушения требований промышленной и авиационной безопасности.	Ташкент, Москва, Стамбул, Сочи, Санкт-Петербург
UP	2	Энергоснабжение и топливное обеспечение	<b>Аномальная жара</b>	Нарушение топливообеспечения	Аномальная жара ухудшает эксплуатационные свойства авиационного топлива: повышение температуры ускоряет его испарение, снижает устойчивость и меняет физико-химические параметры, влияющие на качество заправки и работу топливных систем. При нагреве выше технологически допустимых порогов топливо может быстрее насыщаться парами, что повышает риск кавитации в насосах, образования паровых пробок в магистралях и нестабильности давления при перекачке. Возрастает вероятность технологических ограничений со стороны аэропортовых служб, например, перераспределения мощности энергосистемы, временного сокращения доступности отдельных систем обеспечения или ограничений в работе топливных хранилищ и перекачивающего оборудования. Такие ограничения могут приводить к задержкам в подготовке воздушных судов и замедлять процессы заправки, что усложняет планирование вылетов, увеличивает нагрузку на персонал и повышает вероятность отклонений от графика.	Рига, Москва, Сеул, Стамбул, Сочи, Ургенч, Нукус
UP	3	Энергоснабжение и топливное обеспечение	<b>Изменение индекса SPEI-12</b>	Нарушение устойчивости водо- и энергоснабжения аэропортов	Колебания индекса SPEI-12, отражающие чередование засушливых и влажных периодов, приводят к нестабильности водоснабжения и электроэнергии на стороне аэропортовой инфраструктуры. Засушливые периоды повышают риск дефицита воды для систем охлаждения, пожаротушения и санитарного обеспечения, тогда как влажные периоды увеличивают вероятность подтопления подземных коммуникаций и кратковременных отключений энергии. Данные колебания выражаются в задержках наземного обслуживания, удлинении операций GPU/ACU, повышении эксплуатационных затрат и необходимости дополнительного планирования резервных слотов.	Ташкент, Дели, Рига, Москва, Сеул, Дубай, Стамбул, Сочи, Санкт-Петербург, Алматы, Ургенч, Нукус
UP	4	Энергоснабжение и топливное обеспечение	<b>Изменение индекса SPEI-12</b>	Прерывание процесса/снижение безопасности	Прерывания энергоснабжения в периоды засухи и связанных с ними природных пожаров могут возникать вследствие повреждения линий электропередачи, подстанций и вспомогательного оборудования, а также из-за превентивных отключений линий для обеспечения безопасности персонала и населения. Такие события представляют значимый операционный риск: локальные и региональные отключения и провалы напряжения способны нарушать непрерывность электропитания критических систем аэропортовых комплексов и серверных/холодильных установок. Это приводит к задержкам операций, росту эксплуатационных затрат и угрозам для производственной и авиационной безопасности.	Ташкент, Рига, Москва, Дубай, Стамбул, Сочи, Санкт-Петербург, Ургенч, Нукус

№	ПРОЦЕССЫ И ВИДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	РИСК-ФАКТОР	РИСК	ОПИСАНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ РИСКА	ГОРОД	
UP	5	Энергоснабжение и топливное обеспечение	<b>Наводнения в речных бассейнах</b>	Сбой энерго- и топливного обеспечения	Наводнения в речных долинах могут затрагивать инфраструктуру внешних поставщиков энергии и топлива, включая трансформаторные подстанции, насосные станции, перекачивающие узлы и резервуары хранения. Затопление таких объектов приводит к отключениям электроэнергии, ограничению выдачи топлива, загрязнению топлива водой или временной недоступности хранилищ. Эти внешние нарушения напрямую отражаются на операциях аэропорта: возникают задержки в обеспечении воздушных судов (ВС) электроэнергией и топливом, сбои в предполетной подготовке и рост операционных задержек. В отдельных случаях крупные наводнения у поставщика могут полностью приостановить снабжение, создавая критические перебои в энерго- и топливообеспечении аэропортовой инфраструктуры.	Ташкент, Нукус, Ургенч, Санкт-Петербург, Сочи, Дели, Дубай
UP	6	Закупки воздушных судов и авиационной техники	<b>Аномальная жара</b>	Перегрев оборудования	Высокие температуры ухудшают взлетно-посадочные характеристики новых воздушных судов: при жаре снижается плотность воздуха, уменьшается подъемная сила крыла и эффективность двигателей, что требует более длинной ВПП (взлетно-посадочной полосы), увеличения скорости разбега и в отдельных случаях — ограничения взлетной массы. Это может привести к необходимости выполнения рейсов с промежуточными посадками, снижению коммерческой/технической загрузки или выбору альтернативных аэропортов повышается нагрузка на бортовые и наземные системы охлаждения, что увеличивает риск перегрева чувствительного оборудования, особенно при длительных стоянках в транзитных аэропортах.	Ташкент, Сиэтл, Тулуза, Гамбург, Нью-Йорк, Франкфурт, Париж
UP	7	Закупки воздушных судов и авиационной техники	<b>Аномальная жара</b>	Сбой поставок	В периоды аномальной жары аэропорты могут вводить ограничения на выполнение полетов в дневные часы, снижать пропускную способность ВПП или увеличивать интервалы между вылетами из-за перегрева покрытия и наземного оборудования. Это приводит к переносу перегонных рейсов ВС на раннее утро или ночные часы, что смещает фактические сроки поставки и увеличивает общую длительность логистического цикла.	Сиэтл, Тулуза, Гамбург, Нью-Йорк, Франкфурт, Париж
UP	8	Закупки воздушных судов и авиационной техники	<b>Изменение индекса SPEI-12</b>	Сбой поставок	Длительные периоды засухи и снижение осадков могут привести к сбоям в глобальных цепочках поставок авиационной техники и компонентов. Засуха влияет на инфраструктуру перевозки, логистику и производство комплектующих, что затрудняет доставку новых воздушных судов, наземной техники и запчастей. Для процесса закупки воздушных судов и авиационной техники это означает риск задержки поставок, повышения стоимости контрактов, необходимости выбирать запасных поставщиков или комплектовать технику, несвоевременная поставка может привести к снижению темпов обновления флота, использованию устаревшего оборудования, росту эксплуатационных издержек и увеличению операционных рисков.	Ташкент, Сиэтл, Нью-Йорк
UP	9	Закупки воздушных судов и авиационной техники	<b>Наводнения в речных бассейнах</b>	Сбой поставок	Наводнения могут временно нарушать работу аэропортов, расположенных в долинах рек или на территориях с низкой отметкой, где находятся заводы-производители, базы доставки или транзитные узлы. Затопление ВПП, рулежных дорожек, складов и производственных помещений приводит к приостановке сборочных операций, задержкам тестовых полетов и временной невозможности выполнения перегонных рейсов ВС. В таких условиях поставщики вынуждены переносить сроки передачи самолетов, перестраивать маршруты перегонки или ожидать восстановления аэродромной готовности, что увеличивает длительность поставок и усиливает неопределенность для авиакомпании.	Ташкент, Нукус, Ургенч, Санкт-Петербург, Сочи, Дели, Дубай
UP	10	Закупки товаров и услуг	<b>Рост средней температуры</b>	Снижение доступности зимних подрядчиков и материалов	При росте средней температуры и уменьшении холодных дней может снижаться потребность в “тяжелых” зимних материалах и услугах (например, зимнее покрытие ВПП, интенсивная уборка снега), что может изменить спецификации закупок и привести к сокращению числа подрядчиков, работающих в зимний период. Это повышает риск дефицита материалов и услуг при редких аномальных холодах, снижает гибкость реагирования и увеличивает уязвимость аэропорта к внезапным морозам и снегопадам, а также повышаются операционные и финансовые риски в случае экстремальных зимних событий.	Москва, Санкт-Петербург

№	ПРОЦЕССЫ И ВИДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	РИСК-ФАКТОР	РИСК	ОПИСАНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ РИСКА	ГОРОД
UP	11 Закупки товаров и услуг	<b>Аномальная жара</b>	Сбой поставок	Аномальная жара может приводить к сбоям в работе поставщиков и логистических компаний, особенно тех, чьи производственные мощности или склады расположены в регионах с высокой температурой. В условиях экстремальной жары возрастают риски остановок оборудования, замедления работы персонала и сокращения рабочих смен, что снижает скорость выполнения заказов. Жара также может вызывать перебои в транспортировке товаров — ограничения на работу грузовиков, перегрев оборудования на логистических терминалах и задержки вылетов грузовых рейсов. В результате увеличиваются сроки поставки критически важных материалов, расходников и сервисных услуг для авиакомпании.	Ташкент, Нью-Йорк, Франкфурт, Париж
UP	12 Закупки товаров и услуг	<b>Наводнения в речных бассейнах</b>	Сбой поставок	Наводнения могут нарушать цепочки поставок товаров и услуг, если поставщики, склады или транспортные узлы находятся в прибрежных или низменных районах. Затопление складских помещений, производственных площадок или транспортной инфраструктуры приводит к срывам контрактов, задержкам доставки или временной недоступности отдельных видов услуг. Перебои в работе транспортных компаний и подрядчиков влияют на своевременное обеспечение авиакомпании запчастями, спецоборудованием, расходными материалами и работами, увеличивая операционные риски.	Ташкент, Нукус, Ургенч, Санкт-Петербург, Сочи, Дели, Дубай
UP	13 Закупки товаров и услуг	<b>Изменение индекса SPEI-12</b>	Сбой поставок	Изменение SPEI-12 влияет на поставщиков, чья деятельность зависит от погодных условий — это транспортные компании, сервисные подрядчики, производители материалов или оборудования. Засуха повышает риск пылевых бурь, что может приводить к ограничениям транспортировки и временной недоступности складов и логистических центров. Чрезмерные осадки создают риски затоплений, нарушений дорожной сети и срывов графиков транспортировки. Для авиакомпании это означает рост вероятности задержек поставок критически важных товаров и услуг, а также необходимость создавать буферные запасы.	Ташкент, Нью-Йорк
CORE	14 Авиаперевозки (пассажирские и грузовые рейсы)	<b>Аномальная жара</b>	Перегрев и ограничения взлетной массы	Рост числа дней с температурой воздуха выше 35 °C снижает плотность воздуха и ухудшает аэродинамическую эффективность ВС при разбеге. На аэродромах с фиксированной длиной ВПП это приводит к необходимости снижать доступную взлетную массу, включая частичную выгрузку багажа, ограничение загрузки пассажиров или перераспределение коммерческой нагрузки. Повышенная температура также увеличивает потребность в тяге и может приводить к дополнительному расходу топлива для обеспечения требуемых режимов взлета.	Ташкент, Москва, Стамбул, Сочи, Санкт-Петербург
CORE	15 Авиаперевозки (пассажирские и грузовые рейсы)	<b>Аномальная жара</b>	Отмена или перенос рейсов	При температуре, приближающейся к 40 °C, возрастает риск перегрева отдельных систем ВС и снижается доступный диапазон эксплуатационных параметров двигателей во время взлета. В таких условиях аэропорты могут вводить временные ограничения на операции в часы пиковой дневной жары, включая ограничения по массе, удлинение разбега или перераспределение трафика на иные временные слоты. Это повышает вероятность задержек, смещения вылетов на утренние или вечерние периоды и необходимости переноса рейсов, что увеличивает общую операционную нагрузку на авиаперевозчика.	Рига, Москва, Сеул, Стамбул, Сочи, Ургенч, Нукус
CORE	16 Авиаперевозки (пассажирские и грузовые рейсы)	<b>Наводнения в речных бассейнах</b>	Нарушение операционной деятельности авиаперевозок	Основная угроза для авиаперевозок от наводнений, вызванных разливом рек или ливневыми стоками, заключается в критическом нарушении транспортной доступности аэропортов. Затопление магистральных дорог и подъездных путей приводит к полному параличу наземной логистики, препятствуя доставке экипажей, персонала, пассажиров и грузов к терминалам. Это вызывает массовые задержки и отмены рейсов (например, свыше 300 задержанных рейсов в Дели), увеличивая эксплуатационные затраты и создает риски нарушения стандартов безопасности. В экстремальных случаях, как в Сочи, наводнения могут привести к временному закрытию аэропорта и затоплению привокзальной инфраструктуры, что ведет к многомиллионному ущербу.	Ташкент, Нукус, Ургенч, Санкт-Петербург, Сочи, Дели, Дубай

№	ПРОЦЕССЫ И ВИДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	РИСК-ФАКТОР	РИСК	ОПИСАНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ РИСКА	ГОРОД
CORE 17	Авиaperевозки (пассажирские и грузовые рейсы)	<b>Рост средней температуры</b>	Повышение расхода топлива и выбросов CO <sub>2</sub>	Постепенный рост средней температуры воздуха (включая переходные сезоны) приводит к увеличению требуемой тяги двигателей, удлинению разбега и росту топлива потребления. Более высокая температура также увеличивает нагрузку на кондиционирование салона на земле. Для Uzbekistan Airways это приводит к росту затрат на топливо, особенно на рейсах средней протяженности. Увеличение температуры даже на 1 °C способно повысить потребление топлива на 0,5-1 %, что делает данный риск финансово значимым.	Москва, Санкт-Петербург
CORE 18	Авиaperевозки (пассажирские и грузовые рейсы)	<b>Рост минимальной температуры</b>	Изменение условий операций	Рост минимальной температуры оказывает мульти фазовое воздействие на эксплуатацию воздушных судов и наземных систем эксплуатации. Более мягкие ночные и утренние температуры уменьшают естественное охлаждение топлива и стоящих на перроне воздушных судов, что повышает зависимость от наземных систем кондиционирования и охлаждения. Одновременно меньшая глубина охлаждения топлива сокращает период, в течение которого оно обладает оптимальной плотностью для заправки, что увеличивает число корректировок при расчетах заправочной массы и влияет на планирование нагрузки. Рост минимальных температур также снижает эффективность охлаждения гидравлических жидкостей, масел и электронных блоков, что может увеличить время прогрева или перенастройки систем в утренние часы. Наконец, ухудшение плотности воздуха из-за более теплого начала дня может незначительно повысить требования к тяге и длину разбега.	Ташкент, Рига, Москва, Санкт-Петербург, Алматы
CORE 19	Авиaperевозки (пассажирские и грузовые рейсы)	<b>Сокращение количества дней с температурой ниже 0 °C</b>	Рост эксплуатационных расходов и изменение сезонных режимов обслуживания	При сокращении количества холодных периодов уменьшается естественная просушка учебных помещений и технических зон FFS/CBT-комплексов. Более высокая минимальная температура в холодный сезон повышает базовый уровень влажности внутри зданий, что влияет на стабильность работы систем кондиционирования и точность поддержания микроклимата. Для высокоточных тренажерных систем это критично: повышенная влажность ускоряет коррозию контактных групп, окисление разъемов, деградацию пайки и снижает срок службы сервоприводов и приводных модулей платформы движения. Кроме того, рост минимальной температуры ухудшает эффективность теплоотвода от графических станций, серверных модулей и проекторов купольных FFS, что увеличивает вероятность перегрева и требует более частых технических остановок для обслуживания. В таких условиях возрастает необходимость в регулярной перекалибровке систем визуализации и движительных платформ, а также увеличивается частота плановых техосмотров для предотвращения отказов во время учебных сессий.	Дели, Дубай
CORE 20	Наземные операции (техническое обслуживание, кейтеринг)	<b>Аномальная жара</b>	Снижение производительности и рост теплового стресса персонала	Температуры выше 35 °C приводят к экстремальному нагреву перронных зон (до 50-60 °C), что снижает работоспособность персонала, ухудшает когнитивные функции и повышает вероятность ошибок в техобслуживании и загрузке воздушных судов. Одновременно увеличивается частота отказов наземного оборудования — аккумуляторов, гидравлических приводов, холодильных установок кейтеринга — вследствие теплового ускорения деградации компонентов. Эффективность наземных операций при температуре выше 35 °C снижается на 15–25 %, что повышает риск задержек рейсов и себестоимость обслуживания.	Ташкент, Москва, Стамбул, Сочи, Санкт-Петербург
CORE 21	Наземные операции (техническое обслуживание, кейтеринг)	<b>Аномальная жара</b>	Инфраструктурные сбои	Температуры, достигающие или превышающие 40 °C в городах Центральной Азии (Ургенч, Нукус) и экстремальные волны жары 35–39 °C в крупных узловых аэропортах (Стамбул, Сеул, Москва, Сочи), приводят к критическому нагреву аэродромных покрытий и снижению эффективности работы наземного оборудования. Повышенная температура ухудшает теплоотвод буксировщиков, кондиционеров, GPU, ACU, холодильных установок и топливозаправочных агрегатов, увеличивая вероятность отказов ключевых гидравлических и электрических узлов. Анализ аэропортов с сопоставимыми уровнями жары фиксирует рост отказов энергоемкого оборудования до 30–40 % в периоды температурных аномалий. Дополнительно сильная жара сокращает допустимое непрерывное рабочее время персонала почти вдвое, увеличивая длительность наземных операций и задерживая загрузку/разгрузку воздушных судов. В совокупности это приводит к росту времени оборота ВС и повышенной вероятности нарушения расписания.	Рига, Москва, Сеул, Стамбул, Сочи, Ургенч, Нукус

№	ПРОЦЕССЫ И ВИДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	РИСК-ФАКТОР	РИСК	ОПИСАНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ РИСКА	ГОРОД
CORE 22	Наземные операции (техническое обслуживание, кейтеринг)	<b>Рост средней температуры</b>	Влияние на наземные операции	Постепенный рост средней температуры в Москве и Санкт-Петербурге приводит к увеличению тепловой нагрузки на перронное оборудование и персонал, особенно в летний период при росте числа дней с температурой 28–33 °С. Более теплый климат ускоряет деградацию аккумуляторов и гидравлических узлов наземной техники, увеличивает потребность в охлаждении рефрижераторных установок кейтеринга и повышает температурный стресс персонала. Одновременно возрастает температура перронных поверхностей, что приводит к более интенсивному износу шин буксировщиков, снижению эффективности GPU/ACU и увеличению расхода топлива автотранспорта. В совокупности это увеличивает эксплуатационные расходы, количество мелких отказов оборудования и длительность наземных операций в пиковые периоды.	Москва, Санкт-Петербург
CORE 23	Наземные операции (техническое обслуживание, кейтеринг)	<b>Рост минимальной температуры</b>	Нарушение эффективности холодильной инфраструктуры	Рост минимальной температуры (например, –5°С → –2°С) снижает естественное ночное охлаждение холодильных камер и рефрижераторного транспорта, увеличивая энергопотребление на 1,5–3 % и удлиняя время выхода оборудования на рабочий режим. Более теплые ночи повышают влажность, ускоряют коррозию контактов и увеличивают риск мелких отказов компрессоров и датчиков, что повышает потребность в обслуживании на 15–25 %. В результате возрастает вероятность утренних задержек в подготовке и доставке кейтеринга на борт.	Ташкент, Рига, Москва, Санкт-Петербург, Алматы
CORE 24	Наземные операции (техническое обслуживание, кейтеринг)	<b>Сокращение количества дней с температурой ниже 0 °С</b>	Деградация охлаждающей инфраструктуры	Сокращение количества дней с температурой ниже 0°С в Дели и Дубае приводит к хронической тепловой нагрузке на наземную инфраструктуру, исключая естественные периоды охлаждения оборудования. Отсутствие «зимней разгрузки» увеличивает круглогодичную работу HVAC и холодильных систем в режимах максимальной мощности, повышая энергопотребление на 1,5–3 % на каждый дополнительный градус окружающей температуры. Постоянное тепло ускоряет деградацию аккумуляторов GPU/ACU и наземного транспорта — в условиях круглогодичных высоких температур срок службы батарей сокращается до 50 %. Теплый и влажный климат усиливает коррозию контактов, снижая эффективность теплообмена на 10–30 % и увеличивая вероятность кратковременных отказов компрессоров, датчиков и систем охлаждения. Это повышает потребность в техническом обслуживании на 15–25 % и увеличивает риск утренних задержек в доставке кейтеринга и наземном обслуживании, удлиняя время оборота воздушных судов.	Дели, Дубай
CORE 25	Наземные операции (техническое обслуживание, кейтеринг)	<b>Изменение индекса SPEI-12</b>	Нестабильность водного и климатического режима	Колебания SPEI-12 приводят к чередованию засушливых и влажных периодов в регионах деятельности Uzbekistan Airways. В засушливые фазы (Ташкент, Ургенч, Нукус, Алматы, Дубай, Дели, Стамбул) растет дефицит воды для HVAC и охлаждения; эффективность GPU/ACU и холодильных установок падает на 10–30 %, а запыленность ускоряет износ фильтров на 40–60 %. Во влажные фазы (Рига, Москва, Санкт-Петербург, Сочи, Сеул) повышенная влажность ускоряет коррозию оборудования в 2–4 раза и увеличивает риск подтоплений технических зон на 30–50 %. Совокупно эксплуатационные расходы возрастают на 15–25 %, а риск задержек наземных операций увеличивается на 10–20 %.	Ташкент, Дели, Рига, Москва, Сеул, Дубай, Стамбул, Сочи, Санкт-Петербург, Алматы, Ургенч, Нукус
CORE 26	Вспомогательные операции (обучение)	<b>Аномальная жара</b>	Нарушение операционной готовности учебных центров и тренажеров	Температуры выше 35 °С создают дополнительную нагрузку на системы охлаждения учебных центров и тренажерных комплексов. При перегреве помещений растет вероятность сбоев в работе FFS-тренажеров, компьютерных тренажеров, серверов СВТ-курсов и аудиовизуального оборудования. Перегретый воздух ухудшает концентрацию слушателей, снижает эффективность инструктажей и экзаменационных процедур. При недостаточной мощности HVAC-систем увеличивается частота вынужденных перерывов, отмен тренировок и переносов занятий в непииковые часы. Это приводит к задержкам в программах подготовки пилотов, бортпроводников и техников.	Ташкент, Москва, Стамбул, Сочи, Санкт-Петербург
CORE 27	Вспомогательные операции (обучение)	<b>Сокращение количества дней с температурой ниже 0 °С</b>	Потеря естественного зимнего охлаждения	Сокращение числа холодных дней меняет условия эксплуатации учебных зданий и оборудования, усиливая зависимость от охлаждения вместо естественного зимнего снижения нагрузки. В регионах с уверенным трендом к потеплению учебные центры сталкиваются с постоянным тепловым фоном даже зимой, что приводит к круглогодичной нагрузке на тренажеры, кондиционеры и серверы. Отсутствие холодных периодов исключает естественную просушку помещений, в результате повышается влажность и растет риск коррозии контактов. Системы VR/FFS перегреваются быстрее, увеличивая частоту технических перерывов. Влияние на обучаемых проявляется через рост утомляемости и снижение качества симуляционных сессий.	Дели, Дубай

## Приложение 4. Реестр переходных климатических рисков

№	КАТЕГОРИЯ	РИСК-ФАКТОР	РИСК	ОПИСАНИЕ РИСКА
<b>Политические и правовые</b>				
1	Политические и правовые	Квотирование выбросов ПГ на национальном уровне	Рост издержек	Рост издержек из-за введения углеродного регулирования в Узбекистане, в частности при выборе формата системы торговли выбросами (СТВ), предусматривающей пороговые значения по удельным выбросам ПГ. Это может привести к необходимости покупки квот в случае превышения нормативов, что увеличит операционные затраты и снизит ценовую конкурентоспособность продукции.
2	Политические и правовые	Введение обязательного раскрытия информации о климатических рисках	Рост издержек	Рост издержек из-за введения требований по раскрытию нефинансовой информации в соответствии со стандартами IFRS S1 и S2. Это требует дополнительных ресурсов на сбор, верификацию и подготовку отчетности, что увеличивает административную нагрузку и издержки компании.
3	Политические и правовые	Ужесточение международного климатического и углеродного регулирования в авиации (ICAO, IATA, CORSIA)	Рост издержек	Международные требования ICAO, IATA и механизма CORSIA предусматривают поэтапное сокращение выбросов парниковых газов в авиации и достижение углеродной нейтральности к 2050 году. Для соблюдения данных требований Компании необходимо внедрение устойчивого авиационного топлива, модернизация и обновление парка воздушных судов, повышение энергоэффективности операционной деятельности, а также развитие систем мониторинга, отчетности и компенсации выбросов. Реализация указанных мер приводит к росту капитальных и операционных затрат, включая увеличение стоимости топлива, инвестиции в инфраструктуру и модернизацию флота, а также дополнительные расходы на соответствие международным регуляторным требованиям.
<b>Технологические</b>				
4	Технологические	Ограниченная доступность устойчивого авиационного топлива (SAF)	Рост издержек	Рост издержек, вызванный высокой стоимостью и ограниченной доступностью устойчивого авиационного топлива. Производство SAF обходится в 2–5 раз дороже традиционного авиационного керосина, при этом мировые объемы производства пока не достигают промышленных масштабов и покрывают менее 1 % от общего спроса. Недостаток предложений и высокая зависимость от зарубежных поставщиков создают риск дефицита и нестабильности цен на топливо, что приводит к росту операционных расходов и затрудняет заключение долгосрочных контрактов. В результате переход Компании к низкоуглеродным технологиям замедляется, повышается зависимость от импорта и возрастает риск несоответствия международным климатическим инициативам (ICAO CORSIA, IATA Net Zero 2050)
5	Технологические	Зависимость от импортных технологий и необходимость модернизации авиационного и наземного оборудования	Рост издержек	Рост издержек из-за высокой зависимости от иностранных поставщиков техники, комплектующих и цифровых решений, а также из-за необходимости частого обновления авиационного и наземного оборудования в связи с быстрым развитием энергоэффективных и «зеленых» технологий. Это приводит к увеличению капитальных и операционных затрат, валютным рискам и росту себестоимости эксплуатации.
<b>Рыночные</b>				
6	Рыночные	Ограничение доступа к устойчивому и льготному финансированию из-за несоответствия климатическим требованиям	Рост издержек	Рост издержек из-за снижения доступности льготных кредитов, лизинговых программ и инвестиций для авиакомпаний, не демонстрирующих прогресс в сокращении выбросов парниковых газов. Международные финансовые институты и лизингодатели все чаще требуют подтверждения климатической стратегии, участия в программах CORSIA и использования устойчивого авиационного топлива. Несоответствие этим требованиям может привести к удорожанию заимствований, снижению инвестиционной привлекательности и необходимости привлечения капитала на менее выгодных условиях.

№	КАТЕГОРИЯ	РИСК-ФАКТОР	РИСК	ОПИСАНИЕ РИСКА
7	Рыночные	Снижение доходов из-за уменьшения спроса на авиаперевозки	Снижение прибыли	Снижение выручки из-за роста частоты экстремальных погодных явлений — жары, сильных ветров, ливней и пыльных бурь, которые приводят к отменам и задержкам рейсов, снижению пунктуальности и увеличению операционных сбоев. Это вызывает уменьшение пассажиропотока и деловых поездок, особенно на направлениях с нестабильными погодными условиями. Дополнительно возрастает нагрузка на операционные службы и расходы на компенсации.
8	Рыночные	Снижение спроса на авиаперевозки на коротких маршрутах из-за перераспределения пассажиропотока в пользу железнодорожного транспорта и других низкоуглеродных альтернатив.	Снижение прибыли	Снижение спроса на авиаперевозки на внутренних маршрутах в Узбекистане из-за развития и модернизации железнодорожной инфраструктуры (включая скоростные и межрегиональные направления), повышения качества сервиса и доступности билетов, а также появления регуляторных и рыночных стимулов в пользу низкоуглеродных видов транспорта. В результате часть пассажиропотока на внутренних и близлежащих международных направлениях может сместиться в сторону ж/д и автобусных перевозок, что приведет к снижению загрузки рейсов, давлению на выручку и маржинальность по короткой «сетке», необходимости пересматривать маршрутную сеть и частоты, а также к росту конкуренции по цене.
9	Рыночные	Недостаточный прогресс в снижении углеродного следа авиаперевозок	Потеря конкурентоспособности	Снижение выручки из-за потери части пассажиропотока и корпоративных клиентов, ориентированных на выбор авиаперевозчиков с более низким углеродным следом. Ограниченные темпы внедрения низкоуглеродных технологий и устойчивого авиационного топлива могут затруднить выполнение международных климатических обязательств и снизить конкурентоспособность Uzbekistan Airways на зарубежных рынках, особенно в Европе. Это также может ограничить доступ к международным партнерствам и финансовым инструментам с льготными условиями, а участие в системах углеродного регулирования (CORSIA, EU ETS) приведет к росту издержек на компенсацию выбросов парниковых газов.
10	Рыночные	Удорожание авиационного топлива из-за углеродного регулирования и дефицита SAF	Рост издержек	Рост издержек из-за повышения налогов и сборов на использование традиционного авиационного керосина, направленных на стимулирование перехода к более чистым видам топлива. Одновременно с этим внедрение обязательных требований по использованию SAF, производство которого остается дорогим и ограниченным, вызывает дальнейшее увеличение совокупной стоимости топлива. Это приведет к росту себестоимости полетов, снижению рентабельности авиаперевозок.
<b>Репутационные</b>				
11	Репутационные	Недостижение поставленных целей по декарбонизации	Негативное восприятие компании	Рост репутационных рисков из-за недостижения заявленных целей по декарбонизации. Это может привести к негативному восприятию компании со стороны заинтересованных сторон, снижению доверия инвесторов, ослаблению позиций в ESG-рейтингах и потере конкурентных преимуществ на устойчивых рынках.
12	Репутационные	Недостаточное раскрытие климатической информации	Снижение доверия со стороны инвесторов	Недостаточная прозрачность и нерегулярное раскрытие ESG- и климатической информации (включая данные о выбросах парниковых газов, углеродном следе рейсов и стратегии декарбонизации) подрывают доверие институциональных инвесторов, кредиторов и корпоративных партнеров. Отсутствие проверяемой отчетности ограничивает доступ к «зеленому» финансированию, может привести к отказу от сотрудничества со стороны международных клиентов и снижению загрузки рейсов, особенно на рынках, где климатическая отчетность становится обязательным условием участия в тендерах и альянсах.
13	Репутационные	Отставание от конкурентов в сфере внедрения SAF	Потеря конкурентоспособности и удорожание операций	Недостаточная доля Устойчивого Авиационного Топлива в структуре закупок (по сравнению с европейскими и ближневосточными конкурентами) воспринимается как технологическая отсталость. Это, кроме репутационного ущерба, может привести к вынужденной уплате штрафов или сборов на рынках с обязательными мандатами на SAF.
14	Репутационные	Дефицит квалифицированной рабочей силы	Замедление реализации климатических проектов	Нехватка специалистов по топливной эффективности, ESG-аналитиков и инженеров для работы с новыми "зелеными" технологиями. Этот дефицит замедляет цифровую трансформацию и внедрение климатических инициатив, что негативно сказывается на операционной эффективности и репутации компании как современного и инновационного работодателя.

## Приложение 5. Реестр климатических возможностей

№	КАТЕГОРИЯ	ФАКТОР	ЭФФЕКТ	ВОЗМОЖНОСТЬ
<b>Ресурсная эффективность</b>				
1	Ресурсная эффективность	Использование более энергоэффективных самолетов	Повышение энергоэффективности и сокращение расхода топлива	Повышение энергоэффективности воздушного флота достигается за счет поэтапной замены устаревших самолетов на современные энергоэффективные модели с улучшенными двигателями, аэродинамикой и цифровыми системами управления полетами. Уже введенные в эксплуатацию воздушные суда нового поколения обеспечивают сокращение расхода топлива и выбросов парниковых газов на 15–45 % по сравнению с предыдущими моделями, а дальнейшее обновление флота, включая планируемое введение широкофюзеляжных Boeing 787-9 Dreamliner, позволит закрепить этот эффект и еще больше повысить энергоэффективность авиаперевозок. Комплексная модернизация флота снижает углеродоемкость деятельности и операционные затраты, повышает надежность и устойчивость перевозок, а также укрепляет конкурентоспособность Uzbekistan Airways в условиях перехода к низкоуглеродной экономике.
2	Ресурсная эффективность	Развитие системы утилизации и вторичного использования компонентов самолетов	Минимизация отходов и выбросов через эффективное управление жизненным циклом авиационных компонентов	Повышение ресурсной эффективности может быть достигнуто за счет передачи списанных самолетов Uzbekistan Airways в партнерские центры технического обслуживания, одобренные в соответствии с требованиями Commission Regulation (EU) No 1321/2014, Annex II (Part-145). Такие организации обеспечивают демонтаж, инспекцию и сертификацию пригодных узлов и агрегатов (двигатели, шасси, авионика, интерьерные элементы) для их повторного использования, а металлические и композитные материалы направляют на переработку. Участие авиакомпании в международных инициативах, таких как Airbus Lifecycle / Satair USM и Boeing Used Serviceable Materials Program, позволит вернуть часть стоимости активов через механизмы trade-in и buy-back компонентов. Это создает возможности для снижения потребности в производстве новых комплектующих, сокращения расхода первичных ресурсов и выбросов CO <sub>2</sub> , а также получения дополнительной выручки от реализации восстановленных деталей и вторсырья.
3	Ресурсная эффективность	Совершенствование цифровой системы оптимизации полетов	Сокращение расхода топлива	Повышение эффективности за счет дальнейшего развития внедренной системы SITA Mission Watch, которая создает возможность повышения точности расчета маршрутов, интеграции с метеорологическими и навигационными данными в реальном времени, а также более эффективного управления топливом и расписанием. Дополнительно компания может внедрить цифровые решения для оптимизации рулежки самолетов и планирования оборота воздушных судов, что обеспечит сокращение времени простоя и расхода топлива на земле. Это позволит дополнительно сократить расход топлива и выбросы CO <sub>2</sub> , повысить пунктуальность рейсов и энергоэффективность полетов.
<b>Переход на низкоуглеродные источники</b>				
4	Переход на низкоуглеродные источники	Альтернативные низкоуглеродные виды авиационного топлива	Снижение углеродоемкости полетов и повышение энергоэффективности авиапарка	Переход на использование альтернативных низкоуглеродных видов авиационного топлива, таких как: устойчивое авиационное топливо, синтетические электро-топлива и водород, является ключевым направлением декарбонизации авиационной отрасли. Эти виды топлив позволяют значительно сократить выбросы парниковых газов по сравнению с традиционным авиационным керосином, при этом не требуя существенных изменений в существующей инфраструктуре. Это позволит компании существенно снизить углеродоемкость полетов, стабилизировать операционные издержки за счет снижения зависимости от цен на ископаемое топливо и повысить соответствие международным климатическим инициативам.

№	КАТЕГОРИЯ	ФАКТОР	ЭФФЕКТ	ВОЗМОЖНОСТЬ
5	Переход на низкоуглеродные источники	Модернизация инфраструктуры с применением «зеленых» технологий	Рост инвестиционной привлекательности	Рост инвестиционной привлекательности возможен благодаря внедрению принципов энергоэффективности и устойчивого развития в офисных и сервисных операциях Uzbekistan Airways, включая арендуемые и партнерские объекты обслуживания пассажиров — бизнес-залы, лаунж-пространства и терминальные зоны. В рамках сотрудничества с аэропортовыми операторами и поставщиками услуг авиакомпания может способствовать внедрению энергоэффективных технологий, таких как LED-освещение, системы микроклимата с рекуперацией тепла, использование «зеленой» электроэнергии и солнечных панелей. Реализация подобных мер позволяет снизить энергопотребление и углеродный след операций, повысить комфорт клиентских зон и улучшить экологические характеристики предоставляемых услуг. В результате авиакомпания укрепляет свою экологическую репутацию, демонстрирует приверженность международным стандартам устойчивости и получает дополнительные возможности для участия в программах «зеленого» финансирования и устойчивых инвестиций.
6	Переход на низкоуглеродные источники	Электрификация наземных операций	Снижение эксплуатационных затрат и выбросов за счет электрификации внутреннего транспорта и сервисного автопарка	Снижение затрат за счет электрификации парка наземной техники и спецоборудования. Переход на электрические автомобили, автобусы, используемые для перевозки персонала, запасных частей, оборудования и грузов между офисами, ангарами и учебным центром, позволяет существенно сократить расходы на топливо, техническое обслуживание и ремонт. Электротранспорт отличается более высокой энергоэффективностью, меньшим уровнем шума и отсутствием локальных выбросов загрязняющих веществ.
<b>Продукты и услуги</b>				
7	Продукты и услуги	Внедрение «зеленого тарифа» с интеграцией устойчивого авиационного топлива	Рост инвестиционной привлекательности	Рост инвестиционной привлекательности и увеличение дохода за счет внедрения «зеленого тарифа». Новая категория билетов, предусматривает использование устойчивого авиационного топлива и компенсацию остаточных выбросов CO <sub>2</sub> через сертифицированные климатические проекты. Такая модель позволит пассажирам выбирать экологичный вариант перелета и снизит совокупные выбросы парниковых газов в жизненном цикле топлива до 80% по сравнению с традиционным авиационным керосином. Реализация инициативы будет способствовать улучшению климатических показателей авиакомпании, повышению доверия со стороны инвесторов и партнеров.
<b>Финансирование</b>				
8	Финансирование	Привлечение «зеленых» облигаций / кредитов	Рост инвестиционной привлекательности	АО «Uzbekistan Airways» может привлекать устойчивые кредиты от международных банков и фондов развития для финансирования проектов по декарбонизации, модернизации флота и внедрению SAF. Такие инструменты обеспечивают льготные условия кредитования, привязку процентной ставки к ESG-результатам и повышение инвестиционной привлекательности компании. Для получения SLL необходимо установить верифицируемые ESG-цели, например, долю SAF в общем объеме топлива или снижение удельных выбросов CO <sub>2</sub> .
9	Финансирование	Участие в проектах SAF	Снижение зависимости от рыночных колебаний	Участие в инвестиционных проектах по производству устойчивого авиационного топлива является ключевым инструментом снижения зависимости авиакомпаний от волатильности цен на традиционный авиакеросин. Инвестируя в производственные мощности или в совместные предприятия, авиакомпания укрепляет стратегические позиции в цепочке поставок топлива и получает частичный контроль над формированием себестоимости. Такое участие позволяет фиксировать будущие операционные расходы и снижать влияние геополитических и рыночных факторов, вызывающих ценовые колебания на нефтяном рынке. Инвестиции в производство SAF также обеспечивают долгосрочную стабильность поставок экологически чистого топлива, которое, несмотря на более высокую текущую стоимость, имеет предсказуемую ценовую динамику и меньше подвержено внезапным рыночным шокам.

№	КАТЕГОРИЯ	ФАКТОР	ЭФФЕКТ	ВОЗМОЖНОСТЬ
10	Финансирование	Создание фонда устойчивого развития внутри компании	Перераспределение капитала на проекты низкоуглеродного перехода	Создание целевого внутреннего фонда устойчивого развития позволяет авиакомпании институционализировать свой переход к низкоуглеродной экономике, защищая важные ESG-проекты от краткосрочного давления на прибыль. Этот фонд действует как внутренний банк развития, обеспечивая гарантированное, предсказуемое финансирование для критически важных инициатив, таких как закупки SAF, модернизация флота или инвестиции в «зеленые» технологии аэропортов. Фонд позволяет компании перераспределять капитал от традиционных активов к инновационным, ускоряя сроки окупаемости экологических проектов и повышая их привлекательность для внешних ESG-инвесторов.
<b>Репутация и бренд</b>				
11	Репутация и бренд	Публикация амбициозных целей	Подтверждение соответствия глобальному курсу на Net-Zero	Публичное объявление научно обоснованных целей сокращения выбросов демонстрирует стратегическую ориентацию авиакомпании на долгосрочный курс Net Zero к 2050 году, установленный ICAO. Подобная прозрачность является важным индикатором для инвесторов, рейтинговых агентств и финансовых институтов, оценивающих климатические риски. Разработка дорожной карты SBTi с промежуточными целями (2030, 2040 гг.) и регулярная отчетность в ESG-разделах повышают доверие к корпоративному управлению. Такая практика также позволяет компании участвовать в глобальных климатических инициативах и устойчивом авиакластерном финансировании. Она усиливает конкурентные позиции бренда на международных рынках, где «climate alignment» становится обязательным критерием делового партнерства.
12	Репутация и бренд	Сертификация и независимая оценка	Сертификация и независимая оценка	Прохождение независимой экологической сертификации IEnvA подтверждает системный подход авиакомпании к устойчивому управлению и снижению воздействия на окружающую среду. Данный стандарт оценивает соответствие корпоративных процессов международным требованиям ISO 14001, ICAO Annex 16 и принципам устойчивого развития OACI. Сертификация повышает доверие регуляторов, инвесторов и партнеров, а также служит доказательной базой при раскрытии данных ESG. Uzbekistan Airways может использовать результаты IEnvA в качестве инструмента репутационной защиты и продвижения в маркетинговых кампаниях. Наличие внешней оценки устойчивости также упрощает доступ к «зеленому» финансированию и международным программам SAF и CORSIA.
<b>Рынки</b>				
13	Рынки	Долгосрочная глобальная цель ICAO	Стратегическое ориентирование и давление рынка	Введение LTAG (Net Zero к 2050 году) формирует единый ориентир для международной отрасли и перезапускает ожидания на ключевых рынках с высоким ESG-спросом. Для авиакомпании это открывает возможность позиционирования как «climate-aligned» перевозчика, чья стратегия развития и обновления парка соотнесена с траекторией декарбонизации отрасли. Такой профиль облегчает диалог с регуляторами и повышает привлекательность для корпоративных клиентов, инвесторов и партнеров, которые выбирают поставщиков, соответствующих долгосрочным климатическим целям.
14	Рынки	Схема компенсации CORSIA	Уменьшение требований к компенсациям через использование устойчивого топлива	Наличие глобальной схемы CORSIA создает прозрачные и сопоставимые правила углеродной ответственности для международных перевозчиков и формирует новый слой рыночной дисциплины. Для авиакомпании это возможность продемонстрировать предсказуемость издержек, качество измерения и отчетности по выбросам и способность управлять углеродным следом в соответствии с мировыми практиками.
<b>Устойчивость и адаптация</b>				

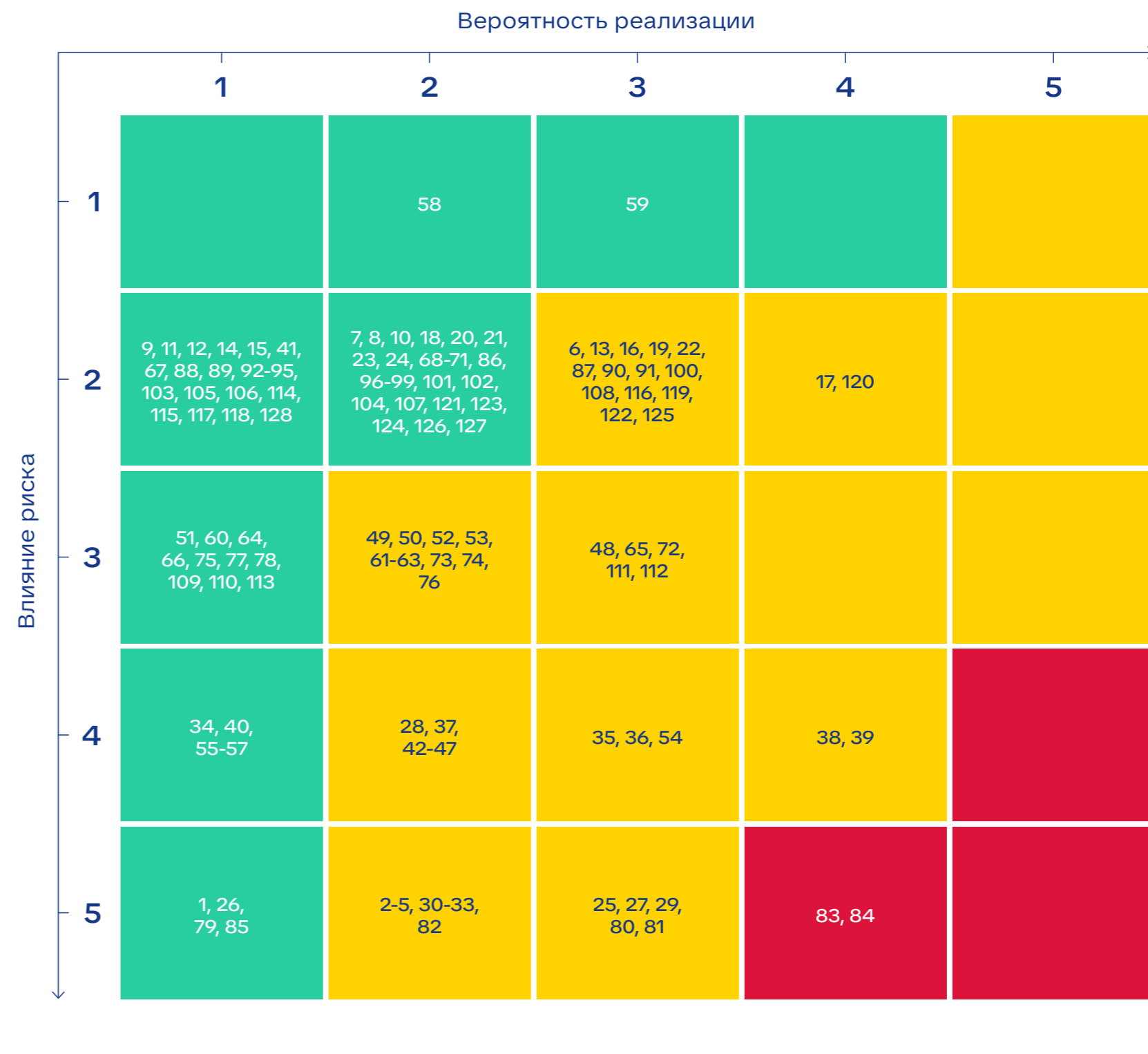
№	КАТЕГОРИЯ	ФАКТОР	ЭФФЕКТ	ВОЗМОЖНОСТЬ
15	Устойчивость и адаптация	Рост экстремальных температур	Снижение отмен и задержек	<p>Изменение климата приводит к росту частоты экстремальных погодных явлений — жары, пылевых бурь, тумана и сильных ливней, которые напрямую влияют на безопасность и регулярность полетов.</p> <p>Адаптация расписаний и маршрутов с учетом сезонных климатических особенностей позволяет авиакомпаниям снизить риск задержек и отмен рейсов. Использование прогнозных климатических данных и исторической метеостатистики помогает оптимизировать периоды вылетов, выбирать резервные аэродромы и планировать техническое обслуживание воздушных судов в периоды наименьших климатических рисков. Такая стратегия повышает надежность выполнения рейсов, устойчивость графика перевозок и способствует улучшению клиентского опыта, особенно в регионах с экстремальными температурами или частыми погодными колебаниями. Мера полностью соответствует рекомендациям ICAO по управлению операционными рисками, связанными с климатом, и принципам адаптации транспортной инфраструктуры.</p>
16	Устойчивость и адаптация	Ливневые осадки и подтопления: дренаж и защита критической инфраструктуры	Снижение простоев/ущерба	<p>Интенсивные осадки и наводнения уже входят в число главных климатических угроз для аэропортов в Азии и Центральной Азии (по данным WMO и ICAO). Подтопления наносят значительный ущерб аэродромным покрытиям, электросетям и ИТ-инфраструктуре, вызывают простои и задержки.</p> <p>Модернизация систем водоотведения и инженерной защиты включает: обновление ливневой канализации, повышение устойчивости насосных систем, герметизацию электрических и ИТ-узлов, а также проектирование инфраструктуры с учетом возможных сценариев экстремальных осадков.</p> <p>Заранее проведенные инвестиции в эти меры позволяют избежать дорогостоящих аварий, сократить время простоя аэропортов, повысить устойчивость инфраструктуры и соответствовать международным стандартам безопасности и экологической устойчивости.</p>
17	Устойчивость и адаптация	Климатический риск-скрининг и план адаптации (ICAO/ACI)	Снижение климатических рисков	<p>Климатический риск-скрининг и адаптационное планирование — ключевые элементы стратегического управления авиационными активами в условиях климатических изменений.</p> <p>Для авиакомпаний и аэропортов (включая Uzbekistan Airways и базовые аэродромы) это означает необходимость анализа, как жара, ливни, пылевые бури, ветровые сдвиги и турбулентность могут повлиять на инфраструктуру, безопасность, энергоснабжение и операционные процессы.</p> <p>На основе этой оценки разрабатывается план адаптации, включающий инженерные, операционные и организационные меры: модернизация покрытий, усиление систем электроснабжения, обновление стандартов обслуживания, пересмотр аварийных процедур.</p> <p>Такие планы соответствуют рекомендациям ICAO и ACI, обеспечивают долгосрочную устойчивость авиакомпании, повышают доверие регуляторов и инвесторов, а также дают возможность получения поддержки через международные климатические программы и фонды.</p>

## Приложение 6. Матрицы значимости физических климатических рисков

SSP1-2.6 | Краткосрочный горизонт (до 2040)



SSP2-4.5 | Краткосрочный горизонт (до 2040)



SSP1-2.6 | Среднесрочный горизонт (2041–2060)

SSP2-4.5 | Среднесрочный горизонт (2041–2060)



■ Низкий (1–5)    ■ Средний (6–19)    ■ Критический (20–25)

SSP1-2.6 | Долгосрочный горизонт (2081–2100)

SSP2-4.5 | Долгосрочный горизонт (2081–2100)



■ Низкий (1–5)    ■ Средний (6–19)    ■ Критический (20–25)

## Приложение 7. Таблица показателей IFRS S1

ПАРАГРАФ	СОДЕРЖАНИЕ ТРЕБОВАНИЯ	РАЗДЕЛ ОТЧЕТА
<b>Conceptual Foundations — Концептуальная основа (S1.10–S1.24)</b>		
<b>S1.11–S1.16</b>	Достоверное представление: полный, нейтральный, точный охват всех существенных рисков/возможностей; обязанность раскрывать дополнительную информацию при необходимости	Раздел 1.2
<b>S1.17</b>	Обязанность раскрывать материальную (существенную) информацию о рисках и возможностях	Раздел 3 «Оценка существенности»
<b>S1.18</b>	Определение существенности: информация существенна, если ее пропуск или искажение могут повлиять на решения первичных пользователей	Раздел 3 «Оценка существенности»
<b>S1.19</b>	Для выявления существенной информации применяется руководство в Appendix B (параграфы B13–B37)	Раздел 3 «Оценка существенности»
<b>S1.20</b>	Отчитывающаяся организация и связанная информация. Раскрытия, связанные с устойчивым развитием, должны охватывать ту же отчитывающуюся организацию, что и связанная финансовая отчетность.	Раздел 1.3
<b>S1.21</b>	Организация должна представлять информацию таким образом, чтобы пользователи финансовой отчетности общего назначения могли понять следующие виды связей:	
<b>S1.21 (a)</b>	связи между объектами, к которым относится информация, — например, связи между различными рисками и возможностями в области устойчивого развития, которые могут обоснованно повлиять на перспективы организации; и	Раздел 6.2. «Климатические риски и возможности» 6.2.3. «Климатические возможности»
<b>S1.21 (b)</b>	связи между раскрытиями, представленными организацией:	
<b>S1.21 (b)(i)</b>	в рамках ее финансовых раскрытий в области устойчивого развития — например, связи между раскрытиями по корпоративному управлению, стратегии, управлению рисками и метрикам, и целям; и	Раздел 3. «Оценка существенности» Раздел 5. «Управление рисками» Раздел 6. «Стратегические риски и возможности»

ПАРАГРАФ	СОДЕРЖАНИЕ ТРЕБОВАНИЯ	РАЗДЕЛ ОТЧЕТА
<b>S1.21 (b)(ii)</b>	между ее финансовыми раскрытиями в области устойчивого развития и иной финансовой отчетностью общего назначения, публикуемой организацией, — например, ее соответствующей финансовой отчетностью	Раздел 6.1 «Риски и возможности устойчивого развития» 6.1.1. «Инновации и цифровизация процессов» 6.1.2. «Удовлетворенность клиентов» 6.1.3. «Социально-экономический вклад» 6.1.4. «Охрана труда» 6.1.5. «Безопасность полетов» 6.2.1. «Физические климатические риски» 6.2.2. «Переходные климатические риски» 6.2.3. «Климатические возможности»
<b>S1.22</b>	Обязанность указать финансовую отчетность, к которой относятся раскрытия об устойчивом развитии	Раздел 1.2
<b>S1.23</b>	Данные и допущения в раскрытиях должны быть согласованы с соответствующими данными и допущениями в финансовой отчетности	Раздел 1.2
<b>S1.24</b>	При указании денежных сумм использовать валюту представления связанной финансовой отчетности	Раздел 1.2
<b>Core Content — Основное содержание (S1.25–S1.53)</b>		
<b>S1.25</b>	Обязанность раскрывать информацию по четырем элементам: Governance, Strategy, Risk Management, Metrics & Targets	Разделы 4–7
<b>Governance — Управление (S1.26–S1.27)</b>		
<b>S1.27(a)</b>	Орган управления (совет, комитет), ответственный за надзор: идентификация, полномочия, компетенции, частота информирования, учет рисков при стратегических решениях	Раздел 4.1

ПАРАГРАФ	СОДЕРЖАНИЕ ТРЕБОВАНИЯ	РАЗДЕЛ ОТЧЕТА
<b>S1.27(a)(i)</b>	Как ответственность за устойчивое развитие отражена в мандатах, должностных инструкциях и политиках надзорного органа	Раздел 4.1
<b>S1.27(a)(ii)</b>	Как орган управления определяет наличие необходимых компетенций для надзора за стратегиями управления рисками/возможностями	Раздел 4.1
<b>S1.27(a)(iii)</b>	Как и с какой частотой орган управления информируется о рисках/возможностях в области устойчивого развития	Раздел 4.1
<b>S1.27(a)(iv)</b>	Как орган управления учитывает риски/возможности при надзоре за стратегией, крупными сделками и риск-менеджментом	Раздел 4.1
<b>S1.27(a)(v)</b>	Как орган управления надзирает за установлением целей и мониторингом прогресса, включая привязку к вознаграждению менеджмента	В компании отсутствуют установленные цели в области устойчивого развития
<b>S1.27(b)</b>	Роль менеджмента в процессах управления и мониторинга рисков/возможностей	Раздел 4.2
<b>S1.27(b)(i)</b>	Делегирование роли конкретной должности или комитету уровня менеджмента и порядок надзора за ней	Раздел 4.2
<b>S1.27(b)(ii)</b>	Использование менеджментом контрольных процедур для поддержки надзора за рисками/возможностями и их интеграция с другими внутренними функциями	Раздел 4.2
<b>Strategy — Стратегия (S1.28–S1.42)</b>		
<b>S1.29</b>	Организация должна раскрыть информацию, позволяющую пользователям отчетности общего назначения понять стратегию управления рисками и возможностями, связанными с устойчивым развитием, в части перечисленных ниже аспектов.	Раздел 6.1 «Риски и возможности устойчивого развития» 6.1.1. «Инновации и цифровизация процессов» 6.1.2. «Удовлетворенность клиентов» 6.1.3. «Социально-экономический вклад» 6.1.4. «Охрана труда» 6.1.5. «Безопасность полетов»
<b>S1.29(a)</b>	Риски и возможности, связанные с устойчивым развитием, которые могут обоснованно повлиять на перспективы организации.	
<b>S1.29(b)</b>	Текущее и ожидаемое влияние таких рисков и возможностей на бизнес-модель и цепочку создания стоимости.	

ПАРАГРАФ	СОДЕРЖАНИЕ ТРЕБОВАНИЯ	РАЗДЕЛ ОТЧЕТА
<b>S1.29(c)</b>	Влияние таких рисков и возможностей на стратегию и процесс принятия решений.	Раздел 6.1 «Риски и возможности устойчивого развития» 6.1.1. «Инновации и цифровизация процессов» 6.1.2. «Удовлетворенность клиентов» 6.1.3. «Социально-экономический вклад» 6.1.4. «Охрана труда» 6.1.5. «Безопасность полетов»
<b>S1.29(d)</b>	Влияние на финансовое положение, финансовые результаты и денежные потоки за отчетный период, а также ожидаемое влияние в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе с учетом отражения этих рисков и возможностей в финансовом планировании.	
<b>S1.29(e)</b>	Устойчивость стратегии и бизнес-модели к таким рискам.	
<b>S1.30</b>	Организация должна раскрыть информацию, позволяющую пользователям понять риски и возможности, связанные с устойчивым развитием, которые могут обоснованно повлиять на ее перспективы. В частности, организация должна:	
<b>S1.30 (a)</b>	Описать риски и возможности, связанные с устойчивым развитием, которые могут обоснованно повлиять на перспективы организации.	Приложение 2. Перечень финансовых рисков и возможностей в области устойчивого развития
<b>S1.30 (b)</b>	Указать временные горизонты — краткосрочный, среднесрочный или долгосрочный — на которых обоснованно ожидается возникновение последствий каждого из этих рисков и возможностей.	Раздел 6.1 «Риски и возможности устойчивого развития» 6.1.1. «Инновации и цифровизация процессов» 6.1.2. «Удовлетворенность клиентов» 6.1.3. «Социально-экономический вклад» 6.1.4. «Охрана труда» 6.1.5. «Безопасность полетов»
<b>S1.30 (c)</b>	Объяснить, как организация определяет «краткосрочный», «среднесрочный» и «долгосрочный» периоды и как эти определения связаны с горизонтами планирования, используемыми ею для принятия стратегических решений.	Раздел 6.1 «Риски и возможности устойчивого развития»
<b>S1.31</b>	Краткосрочный, среднесрочный и долгосрочный горизонты варьируются между компаниями в зависимости от отраслевой специфики и циклов планирования	Раздел 6.1 «Риски и возможности устойчивого развития»

ПАРАГРАФ	СОДЕРЖАНИЕ ТРЕБОВАНИЯ	РАЗДЕЛ ОТЧЕТА
<b>S1.32</b>	Организация должна раскрыть информацию, позволяющую пользователям понять текущее и ожидаемое влияние рисков и возможностей, связанных с устойчивым развитием, на ее бизнес-модель и цепочку создания стоимости.	Раздел 6.1 «Риски и возможности устойчивого развития» 6.1.1. «Инновации и цифровизация процессов»
<b>S1.32 (a)</b>	Описание текущего и ожидаемого влияния рисков и возможностей, связанных с устойчивым развитием, на бизнес-модель и цепочку создания стоимости организации.	6.1.2. «Удовлетворенность клиентов» 6.1.3. «Социально-экономический вклад»
<b>S1.32 (b)</b>	Описание того, в каких частях бизнес-модели и цепочки создания стоимости такие риски и возможности сосредоточены (например, географические районы, объекты и типы активов).	6.1.4. «Охрана труда» 6.1.5. «Безопасность полетов»
<b>S1.33</b>	Организация должна раскрыть информацию, позволяющую пользователям понять влияние рисков и возможностей, связанных с устойчивым развитием, на ее стратегию и процесс принятия решений.	Раздел 6.1 «Риски и возможности устойчивого развития» 6.1.1. «Инновации и цифровизация процессов»
<b>S1.33 (a)</b>	Как организация реагирует и планирует реагировать на риски и возможности, связанные с устойчивым развитием, в своей стратегии и процессе принятия решений.	6.1.2. «Удовлетворенность клиентов» 6.1.3. «Социально-экономический вклад»
<b>S1.33 (b)</b>	Прогресс в реализации планов, раскрытых в предыдущих отчетных периодах, включая количественную и качественную информацию.	6.1.4. «Охрана труда» 6.1.5. «Безопасность полетов»
<b>S1.33 (c)</b>	Компромиссы между рисками и возможностями, связанными с устойчивым развитием, которые организация рассматривала (например, при выборе местоположения новых объектов могли учитываться экологические последствия и возможности занятости для местных сообществ).	Раздел 6.1 «Риски и возможности устойчивого развития»
<b>S1.34</b>	Организация должна раскрыть информацию, позволяющую пользователям понять:	
<b>S1.34 (a)</b>	Влияние рисков и возможностей, связанных с устойчивым развитием, на финансовое положение, финансовые результаты и денежные потоки за отчетный период (текущие финансовые эффекты).	В отчетном периоде не были реализованы риски и возможности устойчивого развития

ПАРАГРАФ	СОДЕРЖАНИЕ ТРЕБОВАНИЯ	РАЗДЕЛ ОТЧЕТА
<b>S1.34 (b)</b>	Ожидаемое влияние рисков и возможностей, связанных с устойчивым развитием, на финансовое положение, финансовые результаты и денежные потоки в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе с учетом их отражения в финансовом планировании организации (ожидаемые финансовые эффекты).	Раздел 6.1 «Риски и возможности устойчивого развития» 6.1.1. «Инновации и цифровизация процессов» 6.1.2. «Удовлетворенность клиентов» 6.1.3. «Социально-экономический вклад» 6.1.4. «Охрана труда» 6.1.5. «Безопасность полетов»
<b>S1.35-S1.38</b>	Значительные риски существенной корректировки балансовой стоимости активов и обязательств в следующем годовом отчетном периоде	В настоящее время количественная оценка рисков и возможностей устойчивого развития не проводится
<b>S1.39</b>	Организация не обязана представлять количественную информацию об ожидаемых финансовых последствиях риска или возможности, связанных с устойчивым развитием, если она не располагает необходимыми навыками, компетенциями или ресурсами для подготовки такой количественной информации.	Раздел 6 «Стратегические риски и возможности» 6.1. «Риски и возможности устойчивого развития»
<b>S1.40</b>	Если организация определяет, что она не обязана предоставлять количественную информацию о текущих или ожидаемых финансовых последствиях риска или возможности, связанных с устойчивым развитием, применяя критерии, изложенные в пунктах 38–39, организация должна:	
<b>S1.40 (a)</b>	объяснить, почему количественная информация не была предоставлена;	Раздел 6.1 «Риски и возможности устойчивого развития»
<b>S1.40 (b)</b>	предоставить качественную информацию о таких финансовых последствиях, включая указание статей, итоговых и промежуточных показателей в соответствующей финансовой отчетности, которые, вероятно, будут затронуты или уже были затронуты таким риском или возможностью, связанными с устойчивым развитием; и	Раздел 6.1 «Риски и возможности устойчивого развития» 6.1.1. «Инновации и цифровизация процессов» 6.1.2. «Удовлетворенность клиентов» 6.1.3. «Социально-экономический вклад» 6.1.4. «Охрана труда» 6.1.5. «Безопасность полетов»

ПАРАГРАФ	СОДЕРЖАНИЕ ТРЕБОВАНИЯ	РАЗДЕЛ ОТЧЕТА
<b>S1.40 (c)</b>	предоставить количественную информацию о совокупных финансовых последствиях такого риска или возможности, связанных с устойчивым развитием, вместе с другими рисками или возможностями, связанными с устойчивым развитием, и другими факторами, за исключением случаев, когда организация определяет, что количественная информация о совокупных финансовых последствиях не была бы полезной.	Неприменимо
<b>S1.41</b>	Устойчивость стратегии: описание способности адаптироваться к рискам/возможностям	Раздел 6.1 «Риски и возможности устойчивого развития» 6.1.1. «Инновации и цифровизация процессов» 6.1.2. «Удовлетворенность клиентов» 6.1.3. «Социально-экономический вклад» 6.1.4. «Охрана труда» 6.1.5. «Безопасность полетов»
<b>Risk Management — Управление рисками (S1.43–S1.44)</b>		
<b>S1.43(a)</b>	Понимать процессы, которые организация использует для выявления, оценки, приоритизации и мониторинга рисков и возможностей, связанных с устойчивым развитием, включая то, интегрированы ли эти процессы в общий процесс управления рисками организации и каким образом они его информируют	
<b>S1.43(b)</b>	Оценить общий профиль рисков организации и общий процесс управления рисками	
<b>S1.44</b>	Для достижения этой цели организация должна раскрыть информацию о:	Раздел 5 «Управление рисками»
<b>S1.44(a)</b>	Процессах и связанных политиках, которые организация использует для выявления, оценки, приоритизации и мониторинга рисков, связанных с устойчивым развитием, включая информацию о:	Раздел 5 «Управление рисками»
<b>S1.44(a)(i)</b>	Входных данных и параметрах, которые организация использует, например информации об источниках данных и охвате операций, включенных в эти процессы	Раздел 5 «Управление рисками»
<b>S1.44(a)(ii)</b>	Использует ли организация сценарный анализ для выявления рисков, связанных с устойчивым развитием, и каким образом	Раздел 5 «Управление рисками»
<b>S1.44(a)(iii)</b>	Как организация оценивает характер, вероятность и масштаб воздействия этих рисков, например учитывает ли организация качественные факторы, количественные пороговые значения или иные критерии	Раздел 5 «Управление рисками»

ПАРАГРАФ	СОДЕРЖАНИЕ ТРЕБОВАНИЯ	РАЗДЕЛ ОТЧЕТА
<b>S1.44 (a)(iv)</b>	Приоритизирует ли организация риски, связанные с устойчивым развитием, по отношению к другим видам рисков, и каким образом	Раздел 5 «Управление рисками»
<b>S1.44 (a)(v)</b>	Каким образом организация осуществляет мониторинг рисков, связанных с устойчивым развитием	Раздел 5 «Управление рисками»
<b>S1.44 (a)(vi)</b>	Изменяла ли организация процессы, которые она использует, по сравнению с предыдущим отчетным периодом, и каким образом	Раздел 5 «Управление рисками»
<b>S1.44(b)</b>	Процессы, которые организация использует для выявления, оценки, приоритизации и мониторинга возможностей, связанных с устойчивым развитием	Раздел 5 «Управление рисками»
<b>S1.44(c)</b>	Степень, в которой процессы выявления, оценки, приоритизации и мониторинга рисков и возможностей, связанных с устойчивым развитием, интегрированы в общий процесс управления рисками организации и информируют его	Раздел 5 «Управление рисками»
<b>Metrics &amp; Targets — Метрики и цели (S1.45–S1.53)</b>		
<b>S1.46</b>	Организация должна раскрывать по каждому риску и каждой возможности, связанным с устойчивым развитием, которые могут обоснованно ожидать как влияющие на перспективы организации:	
<b>S1.46(a)</b>	Метрики, требуемые применимым стандартом раскрытия информации об устойчивом развитии IFRS	
<b>S1.46(b)</b>	Метрики, которые организация использует для измерения и мониторинга	
<b>S1.46(b)(i)</b>	Данного риска или данной возможности, связанных с устойчивым развитием	
<b>S1.46(b)(ii)</b>	своей результативности в отношении данного риска или данной возможности, связанных с устойчивым развитием, включая прогресс в достижении любых целей, установленных организацией, и любых целей, которые организация обязана выполнять по закону или нормативному регулированию	Раздел 7.1 «Энергоэффективность»
<b>S1.47–S1.50</b>	Требования к показателям GHG: методология расчета, применяемые стандарты (GHG Protocol), базовые годы, консолидация, исключения	Раздел 7 (Методология)

ПАРАГРАФ	СОДЕРЖАНИЕ ТРЕБОВАНИЯ	РАЗДЕЛ ОТЧЕТА
<b>S1.51</b>	Раскрытие целей: характеристики каждой цели, включая временные горизонты, базовые уровни, единицы измерения и охват	Не применимо
<b>S1.52–S1.53</b>	Прогресс в достижении целей в отчетном периоде; изменения в целях и причины изменений	Не применимо
<b>General Requirements — Общие требования (S1.54–S1.73)</b>		
<b>S1.54–S1.59</b>	Источники руководства: применение IFRS Sustainability Disclosure Standards; обязанность рассматривать применимость SASB Standards (стандарт TR-AL для авиации)	Разделы 1.2, 7
<b>S1.60–S1.63</b>	Местонахождение раскрытий: доступность в одном месте или четкие перекрестные ссылки; форматные требования	Раздел 1.2
<b>S1.64–S1.69</b>	Сроки подготовки: совпадение отчетного периода с финансовой отчетностью	Раздел 1.2
<b>S1.70–S1.71</b>	Сравнительная информация: обязанность раскрывать данные за предшествующий период по всем показателям	Раздел 1.2
<b>S1.72</b>	Заявление о соответствии IFRS S1 и S2: применяется, когда раскрытие подготовлено в соответствии со всеми требованиями стандартов	Раздел 1.2
<b>S1.73</b>	Отступления от требований стандарта: обстоятельства и влияние на раскрытие (применяется при частичном несоответствии)	Не применимо, так как Отчет составлен с неполным соответствием стандартам IFRS S1/S2

ПАРАГРАФ	СОДЕРЖАНИЕ ТРЕБОВАНИЯ	РАЗДЕЛ ОТЧЕТА
<b>Judgements, Uncertainties and Errors — Суждения, неопределенность и ошибки (S1.74–S1.86)</b>		
<b>S1.74–S1.76</b>	Judgements — суждения: применение суждений при подготовке раскрытий, использование SASB Standards и отраслевого опыта	Раздел 1.2
<b>S1.77–S1.82</b>	Measurement uncertainty — неопределенность измерений: раскрытие источников неопределенности, ключевых допущений и диапазонов чувствительности	Раздел 1.2
<b>S1.83–S1.86</b>	Errors — ошибки: исправление существенных ошибок предшествующего периода в раскрытиях об устойчивом развитии	Не применимо
<b>Appendix E — Переходные послабления</b>		
<b>S1.E1</b>	Освобождение от представления сравнительной информации за первый отчетный период применения стандарта	Раздел 1.2
<b>S1.E2</b>	Освобождение от требования совпадения отчетного периода с финансовым при первом применении стандарта	Не применимо
<b>S1.E3</b>	Освобождение от требований к связанной информации с финансовой отчетностью в первом периоде	Раздел 1.2
<b>S1.E4</b>	Освобождение от обязанности применять SASB Standards в первом периоде (если применяется S1.E3)	Не применимо
<b>S1.E5</b>	Раскрытие информации только о климатических рисках и возможностях (IFRS S2) в первом годовом отчетном периоде	Не применимо
<b>S1.E6</b>	(если применяется S1.E5)	Не применимо

## Приложение 8. Таблица показателей IFRS S2

ПАРАГРАФ	СОДЕРЖАНИЕ ТРЕБОВАНИЯ	РАЗДЕЛ ОТЧЕТА
<b>Governance — Управление климатической повесткой (S2.6–S2.9)</b>		
<b>S2.6(a)</b>	Орган управления, ответственный за надзор за климатическими рисками: идентификация, компетенции, частота информирования, учет при стратегических решениях, надзор за целями и вознаграждением	Раздел 4.1
<b>S2.6(a)(i)</b>	Как ответственность за климатические риски/возможности отражена в мандатах и политиках надзорного органа	Раздел 4.1
<b>S2.6(a)(ii)</b>	Как орган управления определяет наличие необходимых климатических компетенций	Раздел 4.1
<b>S2.6(a)(iii)</b>	Как и с какой частотой орган управления информируется о климатических рисках/возможностях	Раздел 4.1
<b>S2.6(a)(iv)</b>	Как орган управления учитывает климатические риски/возможности при надзоре за стратегией и крупными транзакциями	Раздел 4.1
<b>S2.6(a)(v)</b>	Как орган управления надзирает за климатическими целями и включением климатических метрик в вознаграждение менеджмента	В компании отсутствуют установленные климатические цели
<b>S2.6(b)</b>	Роль менеджмента в процессах управления климатическими рисками/возможностями	Раздел 4.2
<b>S2.6(b)(i)</b>	Делегирование роли конкретной должности или комитету менеджмента, порядок надзора	Раздел 4.2
<b>S2.6(b)(ii)</b>	Использование менеджментом контрольных процедур; интеграция с другими внутренними функциями	Раздел 4.2
<b>S2.7</b>	Дополнительные governance-требования: идентификация климатических тем, поднадзорных органу управления; дополнительная информация о процессах управления	Раздел 4

ПАРАГРАФ	СОДЕРЖАНИЕ ТРЕБОВАНИЯ	РАЗДЕЛ ОТЧЕТА
<b>Strategy — Стратегия (S2.10–S2.22)</b>		
<b>S2.9</b>	Организация должна раскрыть информацию, позволяющую пользователям отчетности общего назначения понять стратегию управления климатическими рисками и возможностями в части перечисленных ниже аспектов.	Раздел 6.2. «Климатические риски и возможности» 6.2.1. «Физические климатические риски» 6.2.2. «Переходные климатические риски» 6.2.3. «Климатические возможности»
<b>2.9(a)</b>	Климатические риски и возможности, которые могут обоснованно повлиять на перспективы организации.	Раздел 6.2. «Климатические риски и возможности» 6.2.1. «Физические климатические риски» 6.2.2. «Переходные климатические риски» 6.2.3. «Климатические возможности»
<b>2.9(b)</b>	Текущее и ожидаемое влияние климатических рисков и возможностей на бизнес-модель и цепочку создания стоимости.	Раздел 6.2. «Климатические риски и возможности» 6.2.1. «Физические климатические риски» 6.2.2. «Переходные климатические риски» 6.2.3. «Климатические возможности»
<b>2.9(c)</b>	Влияние климатических рисков и возможностей на стратегию и процесс принятия решений, включая информацию о климатическом плане перехода	Раздел 6.2. «Климатические риски и возможности» 6.2.1. «Физические климатические риски» 6.2.2. «Переходные климатические риски» 6.2.3. «Климатические возможности»
<b>2.9(d)</b>	Влияние климатических рисков и возможностей на финансовое положение, финансовые результаты и денежные потоки за отчетный период, а также ожидаемое влияние в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе с учетом отражения в финансовом планировании.	Раздел 6.2. «Климатические риски и возможности» 6.2.1. «Физические климатические риски» 6.2.2. «Переходные климатические риски» 6.2.3. «Климатические возможности»
<b>2.9(e)</b>	Климатическую устойчивость стратегии и бизнес-модели к климатическим изменениям, событиям и неопределенностям с учетом выявленных климатических рисков и возможностей.	6.3. «Климатическая стратегия»
<b>S2.10</b>	Организация должна раскрыть информацию, позволяющую пользователям понять климатические риски и возможности, способные обоснованно повлиять на ее перспективы. В частности, организация должна:	

ПАРАГРАФ	СОДЕРЖАНИЕ ТРЕБОВАНИЯ	РАЗДЕЛ ОТЧЕТА
<b>S2.10 (a)</b>	Описать климатические риски и возможности, которые могут обоснованно повлиять на ее перспективы.	Раздел 6.2. «Климатические риски и возможности» 6.2.1. «Физические климатические риски» 6.2.2. «Переходные климатические риски» 6.2.3. «Климатические возможности»
<b>S2.10 (b)</b>	Указать для каждого выявленного климатического риска, относится ли он к климатическим физическим рискам или к климатическим переходным рискам.	
<b>S2.10 (c)</b>	Указать временные горизонты — краткосрочный, среднесрочный или долгосрочный — на которых обоснованно ожидается возникновение последствий каждого климатического риска и возможности.	
<b>S2.10 (d)</b>	Объяснить, как организация определяет «краткосрочный», «среднесрочный» и «долгосрочный» периоды и как эти определения связаны с горизонтами планирования, используемыми ею для принятия стратегических решений.	Раздел 5.1. «Управление климатическими рисками и возможностями»
<b>S2.11</b>	При выявлении климатических рисков и возможностей, которые, как можно обоснованно ожидать, могут повлиять на перспективы организации, организация должна использовать всю обоснованную и подтверждаемую информацию, доступную ей на отчетную дату без чрезмерных затрат или усилий, включая информацию о прошлых событиях, текущих условиях и прогнозах будущих условий.	Раздел 6.2. «Климатические риски и возможности»
<b>S2.12</b>	При выявлении климатических рисков и возможностей, которые, как можно обоснованно ожидать, могут повлиять на перспективы организации, организация должна обращаться к отраслевым темам раскрытия, определенным в Отраслевом руководстве по применению IFRS S2, и учитывать их применимость.	Раздел 6.2. «Климатические риски и возможности»
<b>S2.13</b>	Организация должна раскрыть информацию, позволяющую пользователям понять текущее и ожидаемое влияние климатических рисков и возможностей на ее бизнес-модель и цепочку создания стоимости.	
<b>S2.13 (a)</b>	Описание текущего и ожидаемого влияния климатических рисков и возможностей на бизнес-модель и цепочку создания стоимости.	Раздел 6.2. «Климатические риски и возможности» 6.2.1. «Физические климатические риски» 6.2.2. «Переходные климатические риски» 6.2.3. «Климатические возможности»
<b>S2.13 (b)</b>	Описание того, в каких частях бизнес-модели и цепочки создания стоимости такие климатические риски и возможности сосредоточены (например, географические районы, объекты и типы активов).	

ПАРАГРАФ	СОДЕРЖАНИЕ ТРЕБОВАНИЯ	РАЗДЕЛ ОТЧЕТА
<b>S2.14</b>	Организация должна раскрыть информацию, позволяющую пользователям понять влияние климатических рисков и возможностей на ее стратегию и процесс принятия решений.	
<b>S2.14(a)</b>	Информация о том, как организация реагирует и планирует реагировать на климатические риски и возможности в своей стратегии и процессе принятия решений, включая планы по достижению любых установленных климатических целей (собственных или обязательных по закону), в том числе:	
<b>S2.14(a)(i)</b>	Текущие и ожидаемые изменения в бизнес-модели, включая распределение ресурсов, для реагирования на климатические риски и возможности (например: планы по управлению или выводу из эксплуатации операций с интенсивным использованием углерода, энергии или воды; перераспределение ресурсов вследствие изменений спроса или цепочки поставок; распределение ресурсов на капитальные затраты или НИОКР; приобретения и продажи активов).	Раздел 6.3. «Климатическая стратегия»
<b>S2.14(a)(ii)</b>	Текущие и ожидаемые прямые меры по смягчению и адаптации (например: изменения производственных процессов или оборудования, перенос объектов, корректировка штата, изменения в характеристиках продукции).	
<b>S2.14(a)(iii)</b>	Текущие и ожидаемые косвенные меры по смягчению и адаптации (например: работа с клиентами и цепочками поставок).	
<b>S2.14(a)(iv)</b>	Климатический план перехода, при его наличии, включая информацию о ключевых допущениях, использованных при его разработке, и о зависимостях, на которых он основан.	
<b>S2.14(a)(v)</b>	Как организация планирует достигать любых климатических целей, включая цели по выбросам парниковых газов, описанные в соответствии с пунктами 33–36.	Неприменимо
<b>S2.14(b)</b>	Информация о том, как организация обеспечивает ресурсами и планирует обеспечивать ресурсами деятельность, раскрытую в соответствии с пунктом 14(a).	Раздел 6.3. «Климатическая стратегия»

ПАРАГРАФ	СОДЕРЖАНИЕ ТРЕБОВАНИЯ	РАЗДЕЛ ОТЧЕТА
<b>S2.15</b>	Организация должна раскрыть информацию, позволяющую пользователям понять:	
<b>S2.15 (a)</b>	Влияние климатических рисков и возможностей на финансовое положение, финансовые результаты и денежные потоки организации за отчетный период (текущие финансовые эффекты).	Раздел 6.2. «Климатические риски и возможности» 6.2.2. «Переходные климатические риски»
<b>S2.15 (b)</b>	Ожидаемое влияние климатических рисков и возможностей на финансовое положение, финансовые результаты и денежные потоки в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе с учетом их отражения в финансовом планировании организации (ожидаемые финансовые эффекты).	Раздел 6.2. «Климатические риски и возможности» 6.2.1. «Физические климатические риски» 6.2.2. «Переходные климатические риски» 6.2.3. «Климатические возможности»
<b>S2.16</b>	Организация должна раскрыть количественную и качественную информацию о:	
<b>S2.16(a)</b>	Том, как климатические риски и возможности повлияли на ее финансовое положение, финансовые результаты и денежные потоки за отчетный период.	6.2.2. «Переходные климатические риски»
<b>S2.16(b)</b>	Климатических рисках и возможностях, по которым существует значительный риск существенной корректировки балансовой стоимости активов и обязательств в течение следующего годового отчетного периода.	Неприменимо
<b>S2.16(c)</b>	Том, как организация ожидает изменения своего финансового положения в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе с учетом стратегии управления климатическими рисками и возможностями, принимая во внимание:	
<b>S2.16(c)(i)</b>	Планы инвестиций и выбытия активов (например, капитальные затраты, крупные приобретения и продажи, совместные предприятия, трансформацию бизнеса, инновации, новые направления деятельности, выводы активов из эксплуатации), включая планы, по которым у организации нет договорных обязательств.	6.2.3. «Климатические возможности» 6.3. «Климатическая стратегия»
<b>S2.16(c)(ii)</b>	Планируемые источники финансирования для реализации стратегии.	

ПАРАГРАФ	СОДЕРЖАНИЕ ТРЕБОВАНИЯ	РАЗДЕЛ ОТЧЕТА
<b>S2.16(d)</b>	Том, как организация ожидает изменения финансовых результатов и денежных потоков в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе с учетом стратегии управления климатическими рисками и возможностями (например, рост выручки от продуктов и услуг, соответствующих низкоуглеродной экономике; затраты, связанные с физическим повреждением активов; расходы на адаптацию и смягчение).	6.2.3. «Климатические возможности»
<b>S2.17</b>	При представлении количественной информации организация может раскрывать единое значение или диапазон значений.	6.2.1. «Физические климатические риски» 6.2.2. «Переходные климатические риски» 6.2.3. «Климатические возможности»
<b>S2.18</b>	При подготовке раскрытий об ожидаемых финансовых последствиях климатического риска или возможности организация должна:	
<b>S2.18 (a)</b>	(а) использовать всю обоснованную и подтверждаемую информацию, доступную организации на отчетную дату без чрезмерных затрат или усилий; и	Раздел 6.2. «Климатические риски и возможности»
<b>S2.18 (b)</b>	(b) применять подход, соответствующий навыкам, компетенциям и ресурсам, которыми располагает организация для подготовки таких раскрытий.	
<b>S2.19–S2.21</b>	Исключения по количественному раскрытию	Неприменимо
<b>S2.22</b>	Организация должна раскрыть информацию, позволяющую пользователям понять климатическую устойчивость ее стратегии и бизнес-модели к климатическим изменениям, событиям и неопределенностям с учетом выявленных климатических рисков и возможностей; для оценки климатической устойчивости должен использоваться сценарный анализ, соразмерный обстоятельствам организации.	
<b>S2.22(a)</b>	Оценка климатической устойчивости организации на отчетную дату, позволяющая пользователям понять:	
<b>S2.22(a)(i)</b>	Последствия (если они есть) такой оценки для стратегии и бизнес-модели, включая то, как организации потребовалось бы реагировать на эффекты, выявленные в ходе сценарного анализа.	Раздел 6.2. «Климатические риски и возможности»

ПАРАГРАФ	СОДЕРЖАНИЕ ТРЕБОВАНИЯ	РАЗДЕЛ ОТЧЕТА
S2.22(a)(ii)	Существенные области неопределенности, учтенные при оценке климатической устойчивости.	
S2.22(a)(iii)	Способность организации корректировать или адаптировать стратегию и бизнес-модель к изменениям климата в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе, включая: (1) доступность и гибкость существующих финансовых ресурсов для реагирования на эффекты, выявленные в ходе сценарного анализа, в том числе для управления рисками и реализации возможностей; (2) возможность перепрофилировать, модернизировать или вывести из эксплуатации существующие активы; (3) влияние текущих и планируемых инвестиций в смягчение последствий, адаптацию и климатическую устойчивость.	Раздел 6.2. «Климатические риски и возможности»
S2.22(b)	Каким образом и когда был проведен климатический сценарный анализ, включая:	
S2.22(b)(i)	Информацию о входных данных, использованных в анализе: (1) какие климатические сценарии использовались и их источники; (2) включал ли анализ разнообразный набор сценариев; (3) относились ли сценарии к климатическим переходным или физическим рискам; (4) использовался ли среди сценариев сценарий, согласованный с последним международным соглашением по климату; (5) почему организация считает выбранные сценарии релевантными для оценки климатической устойчивости; (6) использованные временные горизонты; (7) охват операций, использованный в анализе.	Раздел 5.1. «Управление климатическими рисками и возможностями»
S2.22(b)(ii)	Ключевые допущения, использованные при анализе, в том числе допущения о: (1) климатической политике в юрисдикциях, в которых работает организация; (2) макроэкономических тенденциях; (3) национальных или региональных переменных (например, локальных погодных условиях, демографии, землепользовании, инфраструктуре, доступности природных ресурсов); (4) использовании и структуре энергии; (5) технологическом развитии.	6.2.2. «Переходные климатические риски»
S2.22(b)(iii)	Отчетный период, в котором был проведен климатический сценарный анализ.	Раздел 5.1. «Управление климатическими рисками и возможностями»

ПАРАГРАФ	СОДЕРЖАНИЕ ТРЕБОВАНИЯ	РАЗДЕЛ ОТЧЕТА
S2.23	При подготовке раскрытий в соответствии с параграфами 13–22 организация должна обращаться к межотраслевым категориям метрик, описанным в параграфе 29, и рассматривать их применимость, а также отраслевые метрики, связанные с темами раскрытия, определенными в отраслевом руководстве по применению IFRS S2, описанном в параграфе 32.	При идентификации климатических рисков и возможностей, были приняты во внимание межотраслевые категории метрик, предусмотренных IFRS S2 и соответствующие отраслевые метрики.
<b>Risk Management — Управление рисками (S2.23–S2.24)</b>		
S2.25	Для достижения этой цели организация должна раскрыть информацию о	Раздел 5 «Управление рисками»
S2.25(a)	Процессах и связанных политиках, которые организация использует для выявления, оценки, приоритизации и мониторинга климатических рисков, включая информацию о:	Раздел 5 «Управление рисками» 5.1 «Управление климатическими рисками и возможностями»
S2.25(a)(i)	Входных данных и параметрах, которые организация использует, например информации об источниках данных и охвате операций, включенных в эти процессы	Раздел 5 «Управление рисками» 5.1 «Управление климатическими рисками и возможностями»
S2.25(a)(ii)	Использует ли организация климатический сценарный анализ для выявления климатических рисков и каким образом	Раздел 5 «Управление рисками» 5.1 «Управление климатическими рисками и возможностями»
S2.25(a)(iii)	Как организация оценивает характер, вероятность и масштаб воздействия этих рисков, например учитывает ли организация качественные факторы, количественные пороговые значения или иные критерии	Раздел 5 «Управление рисками» 5.1 «Управление климатическими рисками и возможностями»
S2.25(a)(iv)	Приоритизирует ли организация климатические риски по отношению к другим видам рисков и каким образом	Раздел 5 «Управление рисками» 5.1 «Управление климатическими рисками и возможностями»
S2.25(a)(v)	Каким образом организация осуществляет мониторинг климатических рисков	Раздел 5 «Управление рисками» 5.1 «Управление климатическими рисками и возможностями»
S2.25(a)(vi)	Изменяла ли организация процессы, которые она использует, по сравнению с предыдущим отчетным периодом, и каким образом	Раздел 5 «Управление рисками» 5.1 «Управление климатическими рисками и возможностями»

ПАРАГРАФ	СОДЕРЖАНИЕ ТРЕБОВАНИЯ	РАЗДЕЛ ОТЧЕТА
<b>S2.25(b)</b>	Процессах, которые организация использует для выявления, оценки, приоритизации и мониторинга климатических возможностей, включая информацию о том, использует ли организация климатический сценарный анализ для выявления климатических возможностей и каким образом	Раздел 5 «Управление рисками» 5.1 «Управление климатическими рисками и возможностями»
<b>S2.25(c)</b>	Степени, в которой процессы выявления, оценки, приоритизации и мониторинга климатических рисков и возможностей интегрированы в общий процесс управления рисками организации и информируют его	Раздел 5 «Управление рисками» 5.1 «Управление климатическими рисками и возможностями»
<b>S2.26</b>	Изменения в процессах управления климатическими рисками/возможностями по сравнению с предыдущим периодом	Не применимо
<b>Metrics &amp; Targets — Метрики и цели (S2.25–S2.37)</b>		
<b>S2.28</b>	Для достижения этой цели организация должна раскрывать следующую информацию:	Раздел 7.6 «Выбросы парниковых газов»
<b>S2.28 (a)</b>	информацию, относящуюся к межотраслевым категориям показателей (см. пункты 29–31).	Раздел 7.6 «Выбросы парниковых газов»
<b>S2.28 (b)</b>	отраслевые показатели, связанные с определенными бизнес-моделями, видами деятельности или другими общими признаками, характеризующими участие в отрасли (см. пункт 32)	Раздел 7.6 «Выбросы парниковых газов»
<b>S2.28 (c)</b>	целевые показатели, установленные организацией, а также обязательные показатели, которые она должна достигать в соответствии с законом или регулированием, направленные на смягчение или адаптацию к климатическим рискам либо использование климатических возможностей, включая показатели, применяемые органами управления или менеджментом для измерения прогресса в достижении этих целей (см. пункты 33–37)	Раздел 7.6 «Выбросы парниковых газов»
<b>S2.29(a)</b>	Парниковые газы — организация должна	Раздел 7.6 «Выбросы парниковых газов»
<b>S2.29(a)(i)</b>	раскрывать свои абсолютные валовые выбросы парниковых газов, образованные в течение отчетного периода, выраженные в метрических тоннах CO <sub>2</sub> -эквивалента, классифицированные как	Раздел 7.6 «Выбросы парниковых газов»

ПАРАГРАФ	СОДЕРЖАНИЕ ТРЕБОВАНИЯ	РАЗДЕЛ ОТЧЕТА
<b>S2.29(a)(i)(1)</b>	выбросы парниковых газов Scope 1	Раздел 7.6 «Выбросы парниковых газов»
<b>S2.29(a)(i)(2)</b>	выбросы парниковых газов Scope 2	Раздел 7.6 «Выбросы парниковых газов»
<b>S2.29(a)(i)(3)</b>	выбросы парниковых газов Scope 3	Раздел 7.6 «Выбросы парниковых газов»
<b>S2.29(a)(ii)</b>	измерять свои выбросы парниковых газов в соответствии с Greenhouse Gas Protocol: A Corporate Accounting and Reporting Standard, 2004, если только юрисдикционный орган или биржа, на которой организация зарегистрирована, не требуют использовать иной метод измерения выбросов парниковых газов	Раздел 7.6 «Выбросы парниковых газов»
<b>S2.29(a)(iii)</b>	Раскрыть применяемый подход к измерению выбросов (см. п. B26–B29), включая: (1) методику измерения, исходные данные и допущения; (2) обоснование выбора подхода, исходных данных и допущений; (3) изменения в подходе, исходных данных и допущениях за отчетный период и причины таких изменений.	Раздел 7.6 «Выбросы парниковых газов»
<b>S2.29(a)(iv)</b>	В отношении Scope 1 и Scope 2 (раскрываемых по п. 29(a)(i)(1)–(2)) — дезагрегировать выбросы между: (1) консолидированной учетной группой (например, для применяющих МСФО — материнская компания и ее консолидированные дочерние); (2) прочими объектами инвестиций, не входящими в (1) (например, ассоциированные, совместные предприятия и неконсолидированные дочерние).	Раздел 7.6 «Выбросы парниковых газов»
<b>S2.29(a)(v)</b>	по выбросам парниковых газов Scope 2, раскрытым в соответствии с пунктом 29(a)(i)(2), организация должна раскрыть выбросы Scope 2 по location-based подходу, а также предоставить информацию о любых договорных инструментах, необходимых пользователям для понимания выбросов Scope 2 организации	Раздел 7.6 «Выбросы парниковых газов»
<b>S2.29(a)(vi)</b>	В отношении Scope 3 — со ссылкой на п. B32–B57 раскрыть: (1) категории, включенные в измерение выбросов Scope 3, в соответствии с категориями GHG Protocol Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard (2011); (2) дополнительную информацию о выбросах категории 15 или о финансируемых выбросах, если деятельность организации включает управление активами, коммерческий банкинг или страхование (см. п. B58–B63).	Раздел 7.6 «Выбросы парниковых газов»

ПАРАГРАФ	СОДЕРЖАНИЕ ТРЕБОВАНИЯ	РАЗДЕЛ ОТЧЕТА
<b>S2.29(b), (c), (d)</b>	Климатические переходные риски — сумма и доля активов или видов деятельности, уязвимых к климатическим переходным рискам; климатические физические риски — сумма и доля активов или видов деятельности, уязвимых к климатическим физическим рискам; климатические возможности — сумма и доля активов или видов деятельности, согласованных с климатическими возможностями.	Раздел 6.2.1 «Физические климатические риски» Раздел 6.2.2 «Переходные климатические риски» Раздел 6.2.3 «Климатические возможности»
<b>S2.29(e)</b>	Капитальные вложения — сумма капитальных затрат, финансирования или инвестиций, направленных на климатические риски и возможности.	7.5 «Энергоэффективность»
<b>S2.29(f)(i)</b>	Объяснение того, применяет ли организация цену на углерод при принятии решений и каким образом, например при принятии инвестиционных решений, трансфертном ценообразовании и сценарном анализе	Неприменимо
<b>S2.29(f)(ii)</b>	цену за каждую метрическую тонну выбросов парниковых газов, которую организация использует для оценки затрат, связанных со своими выбросами парниковых газов	Неприменимо
<b>S2.29(g)</b>	Вознаграждение — организация должна раскрыть	Неприменимо
<b>S2.29(g)(i)</b>	Описание того, учитываются ли климатические факторы при определении вознаграждения исполнительного руководства и каким образом (перекрестная ссылка с S1.27(a)(v))	Неприменимо
<b>S2.29(g)(ii)</b>	Процент вознаграждения исполнительного руководства, признанного в текущем периоде, который связан с климатическими факторами	Неприменимо

ПАРАГРАФ	СОДЕРЖАНИЕ ТРЕБОВАНИЯ	РАЗДЕЛ ОТЧЕТА
<b>S2.33</b>	Климатические цели: раскрытие количественных и качественных целей, установленных или обязательных по законодательству	Не применимо
<b>S2.34</b>	Организация должна раскрыть информацию о подходе к установлению и пересмотру каждой цели и о том, как она отслеживает прогресс по ней, включая: (a) проходила ли цель и методика ее установления валидацию третьей стороной; (b) процессы пересмотра цели; (c) метрики, используемые для отслеживания прогресса; (d) пересмотры цели и объяснение их причин	Не применимо
<b>S2.35</b>	Организация должна раскрыть информацию о фактических результатах по каждой климатической цели и анализ тенденций и изменений в ее результативности	Не применимо
<b>S2.36(a)–(d)</b>	Для каждой цели по выбросам парниковых газов, раскрываемой по п. 33–35, организация раскрывает: (a) какие парниковые газы охватываются целью; (b) какие категории выбросов (Scope 1, Scope 2 или Scope 3) охватываются целью; (c) является ли цель валовой (gross) или чистой (net) — при раскрытии чистой цели также раскрывается соответствующая валовая цель (см. п. B68–B69); (d) была ли цель получена с использованием секторального подхода к декарбонизации	Не применимо
<b>S2.36(e)</b>	Планируемое использование организацией углеродных кредитов для компенсации выбросов парниковых газов с целью достижения любой цели по чистым выбросам парниковых газов. При объяснении планируемого использования углеродных кредитов организация должна раскрыть информацию, включая сведения с учетом пунктов B70–B71:	Не применимо

ПАРАГРАФ	СОДЕРЖАНИЕ ТРЕБОВАНИЯ	РАЗДЕЛ ОТЧЕТА
<b>S2.36(e)(i)</b>	В какой степени и каким образом достижение любой цели по чистым выбросам парниковых газов зависит от использования углеродных кредитов	Не применимо
<b>S2.36(e)(ii)</b>	Какая схема или какие схемы третьих сторон будут подтверждать или сертифицировать углеродные кредиты	Не применимо
<b>S2.36(e)(iii)</b>	Тип углеродного кредита, включая то, основана ли базовая компенсация на природном или технологическом удалении углерода, а также достигается ли базовая компенсация за счет сокращения выбросов углерода или его удаления	Не применимо
<b>S2.36(e)(iv)</b>	Любые иные факторы, необходимые пользователям финансовой отчетности общего назначения для понимания надежности и целостности углеродных кредитов, которые организация планирует использовать, например допущения о постоянстве углеродной компенсации	Не применимо

ПАРАГРАФ	СОДЕРЖАНИЕ ТРЕБОВАНИЯ	РАЗДЕЛ ОТЧЕТА
<b>Appendix C — Переходные послабления</b>		
<b>S2.C1</b>	Освобождение от раскрытия выбросов Scope 3 в первом отчетном периоде применения стандарта	Раздел 1.2
<b>S2.C2</b>	Освобождение от представления сравнительной климатической информации в первом периоде	Раздел 1.2
<b>S2.C3</b>	Освобождение от требований к связанной климатической информации с финансовой отчетностью в первом периоде	Раздел 1.2
<b>S2.C4</b>	Освобождение от количественной оценки финансовых эффектов климатических рисков: использование качественных диапазонов вместо точных значений в первом периоде	Не применимо
<b>S2.C5</b>	Освобождение от раскрытия утвержденного климатического переходного плана в первом периоде	Раздел 6.2.2

## Приложение 9. Глоссарий

ТЕРМИН / АББРЕВИАТУРА	ОПРЕДЕЛЕНИЕ
<b>Стандарты и регуляторные рамки</b>	
<b>IFRS S1</b>	International Financial Reporting Standard S1 «Общие требования к раскрытию финансовой информации, связанной с устойчивым развитием» — стандарт ISSB, устанавливающий общие требования к нефинансовому раскрытию
<b>IFRS S2</b>	International Financial Reporting Standard S2 «Раскрытия, связанные с климатом» — стандарт ISSB, регулирующий раскрытие климатических рисков и возможностей
<b>ISSB</b>	International Sustainability Standards Board — Совет по международным стандартам устойчивого развития, орган IFRS Foundation, разрабатывающий стандарты IFRS S1 и S2
<b>SASB</b>	Sustainability Accounting Standards Board — Совет по стандартам учета в области устойчивого развития. Отраслевой стандарт для авиации: TR-AL (Airlines)
<b>CORSIA</b>	Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation — Схема компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (ICAO)
<b>EU ETS</b>	European Union Emissions Trading System — Система торговли выбросами ЕС, охватывающая авиарейсы в пределах ЕЭЗ
<b>UK ETS</b>	United Kingdom Emissions Trading System — Система торговли выбросами Великобритании, аналогичная EU ETS для рейсов в/из Великобритании
<b>ReFuelEU</b>	Регулирование ЕС, устанавливающее обязательные целевые доли SAF для авиаперевозчиков, выполняющих рейсы из аэропортов ЕС: 2% к 2025 году, 34% к 2040 году
<b>ICAO</b>	International Civil Aviation Organization — Международная организация гражданской авиации, устанавливающая глобальные стандарты безопасности и экологии в авиации
<b>IATA</b>	International Air Transport Association — Международная ассоциация воздушного транспорта
<b>IAS 36</b>	International Accounting Standard 36 «Обесценение активов» — стандарт, регулирующий тестирование балансовой стоимости активов на предмет обесценения
<b>IAS 37</b>	International Accounting Standard 37 «Резервы, условные обязательства и условные активы»

ТЕРМИН / АББРЕВИАТУРА	ОПРЕДЕЛЕНИЕ
<b>Оценка существенности и риски</b>	
<b>DMA</b>	Double Materiality Assessment — Оценка двойной существенности: одновременная оценка финансовой существенности (влияние ESG-факторов на компанию) и существенности воздействия (влияние компании на общество и окружающую среду)
<b>IRO</b>	Impacts, Risks and Opportunities — Воздействия, риски и возможности: структурированный реестр ESG-факторов, идентифицированных в ходе DMA
<b>ESG</b>	Environmental, Social, Governance — Экологические, социальные факторы и корпоративное управление
<b>SSP1-2.6</b>	Shared Socioeconomic Pathway 1-2.6 — Климатический сценарий активного энергетического перехода: ограничение глобального потепления до 1,5–2°C к 2100 году
<b>SSP2-4.5</b>	Shared Socioeconomic Pathway 2-4.5 — Климатический сценарий умеренного перехода: рост температуры ~2,7°C к 2100 году
<b>TX35</b>	Threshold exceedance index — Индекс аномальной жары: количество дней в году с температурой выше 35°C
<b>SPEI-12</b>	Standardized Precipitation-Evapotranspiration Index (12 months) — Стандартизированный 12-месячный индекс осадков и эвапотранспирации, отражающий усиление засушливости
<b>IAV</b>	Interannual variability — Индекс межгодовой изменчивости речного стока
<b>MRV</b>	Monitoring, Reporting, Verification — Мониторинг, отчетность и верификация выбросов парниковых газов
<b>Shadow price</b>	Теневая цена на углерод — внутренняя расчетная цена тCO <sub>2e</sub> , применяемая для оценки инвестиционных решений и управления климатическими рисками (не отражается в управленческой отчетности)
<b>Выбросы парниковых газов</b>	
<b>GHG</b>	Greenhouse Gas — Парниковые газы. Включают CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub> , N <sub>2</sub> O, ГФУ, ПФУ, SF <sub>6</sub> и NF <sub>3</sub> (в соответствии с GHG Protocol)

ТЕРМИН / АББРЕВИАТУРА	ОПРЕДЕЛЕНИЕ
<b>Scope 1</b>	Прямые выбросы ПГ от источников, принадлежащих или контролируемых Компанией (прежде всего сжигание авиационного топлива)
<b>Scope 2</b>	Косвенные выбросы ПГ от потребления приобретенной электроэнергии, тепла, пара или охлаждения
<b>Scope 3</b>	Прочие косвенные выбросы ПГ, возникающие в цепочке создания стоимости (upstream и downstream). В первом цикле раскрытия применяется переходное послабление S2.C1
<b>tCO<sub>2</sub>e</b>	Метрические тонны углекислого газа в эквиваленте — стандартная единица измерения выбросов ПГ
<b>g CO<sub>2</sub>/ASK</b>	Граммы CO <sub>2</sub> на доступный пассажиро-километр — удельный показатель углеродоемкости авиаперевозок
<b>SAF</b>	Sustainable Aviation Fuel — Устойчивое авиационное топливо. Сокращает выбросы ПГ в жизненном цикле до 80% по сравнению с традиционным авиакеросином
<b>e-SAF</b>	Electro-SAF — Электросинтетическое устойчивое авиационное топливо, производимое с использованием возобновляемой электроэнергии
<b>Операционные метрики авиации</b>	
<b>ASK</b>	Available Seat Kilometres — Доступные пассажиро-километры: произведение числа доступных мест на дальность полета. Базовый показатель провозной емкости
<b>RPK</b>	Revenue Passenger Kilometres — Доходные пассажиро-километры: произведение числа платных пассажиров на дальность. Показатель фактической нагрузки
<b>IOSA</b>	IATA Operational Safety Audit — Международный аудит операционной безопасности IATA. Сертификация подтверждает соответствие авиакомпания глобальным стандартам безопасности
<b>SMS</b>	Safety Management System — Система управления безопасностью полетов в соответствии со стандартами ICAO (Doc 9859)

ТЕРМИН / АББРЕВИАТУРА	ОПРЕДЕЛЕНИЕ
<b>LOSA</b>	Line Operations Safety Audit — Аудит безопасности линейных операций: метод наблюдения за реальными полетами для выявления скрытых угроз
<b>SAFA</b>	Safety Assessment of Foreign Aircraft — Европейская программа перронных проверок иностранных воздушных судов под координацией EASA
<b>GDS</b>	Global Distribution System — Глобальная система бронирования (Amadeus, Sabre, Travelport)
<b>NPS</b>	Net Promoter Score — Индекс потребительской лояльности: вероятность рекомендации Компании пассажиром
<b>CSAT</b>	Customer Satisfaction Score — Оценка удовлетворенности клиентов по результатам опросов
<b>Корпоративное управление и финансы</b>	
<b>NC / HC</b>	Наблюдательный совет — высший орган корпоративного надзора АО «Uzbekistan Airways», осуществляющий oversight ESG-повестки
<b>CAPEX</b>	Capital Expenditures — Капитальные вложения в основные средства и нематериальные активы
<b>OPEX</b>	Operating Expenditures — Операционные расходы текущего периода
<b>EBITDA</b>	Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation — Прибыль до вычета процентов, налогов и амортизации
<b>NPV</b>	Net Present Value — Чистая приведенная стоимость инвестиционного проекта
<b>VCM</b>	Voluntary Carbon Market — Добровольный углеродный рынок, на котором компании приобретают углеродные кредиты для компенсации выбросов
<b>Fitch ESG Rating</b>	ESG-рейтинг агентства Fitch Ratings. Компания получила рейтинг «3» по итогам 2025 года (шкала 1–5, где 1 — наилучший)