

14 марта 2025



## **Результаты за четвертый квартал и двенадцать месяцев, закончившихся 31 декабря 2024 года**

***Выполнение наших обещаний благодаря устойчивому росту и проактивному управлению затратами***

***Успешное IPO в размере 356 миллионов долларов с размещением на 3 биржах***

***Предложение обыкновенных и специальных дивидендов ранее чем ожидалось и объявление обновлённой дивидендной политики***

***Хорошие возможности для дальнейшего роста в 2025 году***

**Алматы, Казахстан** – АО "Эйр Астана" ("Компания" и, совместно со своей дочерней компанией FlyArystan, "Группа"), крупнейшая группа авиакомпаний в регионах Центральной Азии и Кавказа по объему выручки и размеру воздушного флота, объявляет результаты своей деятельности за четвертый квартал и двенадцать месяцев, завершившихся 31 декабря 2024 года.

### **Ключевые показатели четвертого квартала**

*Улучшение всех ключевых показателей, увеличение доходов на ППКМ, успешно нивелирующего расходы на ППКМ*

- Общая выручка и прочие доходы без учета единовременных статей<sup>1</sup> выросли на 14,3% до 312,1 млн долларов США (4 кв. 2023 г.: 273,0 млн долларов США).
- Рост скорректированного показателя EBITDAR без учета единовременных статей<sup>1</sup> опережал рост провозных емкостей, увеличившись на 39,6% до 71,2 млн долларов США (4 кв. 2023 г.: 51,0 млн долларов США). Маржа скорректированного показателя EBITDAR без учета единовременных статей<sup>1</sup> выросла до 22,8% (4 кв. 2023 г.: 18,7%).
- Показатель ППКМ увеличился на 5,8% составив 4,7 млрд (4 кв. 2023 г.: 4,5 млрд).
- Показатель ВПКМ увеличился на 9,2% до 3,9 млрд (4 кв. 2023 г.: 3,5 млрд).
- Рост доходов на ППКМ опережает рост расходов на ППКМ благодаря проактивному управлению провозными емкостями, продолжая положительную поквартальную динамику, что позволяет успешно нивелировать инфляцию затрат и поддерживать уровень доходности.
  - Доходы на ППКМ без учета единовременных статей<sup>1</sup> выросли на 6,6% до 6,53 центов США (4 кв. 2023: 6,12 центов США).
  - Расходы на ППКМ без учета единовременных статей выросли<sup>1</sup> на 2,6% до 6,12 центов США (4 кв. 2023: 5,96 центов США).
- Количество перевезенных пассажиров Группы выросло на 6,9% до 2,2 млн (4 кв. 2023: 2,0 млн), с увеличением среднего коэффициента загрузки на 2,6пп до 81,7% (4 кв. 2023: 79,1%).

### **Ключевые показатели 2024 года**

*Проактивное управление провозными емкостями в значительной степени смягчило давление на затраты в отрасли и обеспечило уверенный рост обоих брендов*

- Общая выручка и прочие доходы без учета единовременных статей<sup>1</sup> выросли на 12,4% до 1 308 млн долларов США (в 2023 году: 1 164 млн долларов США).

- Скорректированный показатель EBITDAR без учета единовременных статей<sup>1</sup> вырос на 16,1% до 338,6 млн долларов США (в 2023 году: 291,6 млн долларов США), а маржа скорректированного показателя EBITDAR без учета единовременных статей<sup>1</sup> составила 25,9% (в 2023 году: 25,1%).
- Показатель ППКМ увеличился на 9,2% до 19,3 млрд (в 2023 году: 17,7 млрд).
- Показатель ВПКМ вырос на 10,1% до 16,1 млрд (в 2023 году: 14,6 млрд).
- Постепенное увеличение доходности в течение года с перераспределением провозных емкостей на маршруты с более высокой маржинальностью в значительной степени смягчило влияние общеотраслевой инфляции затрат за счет увеличения удельной выручки. Разница в росте доходов и расходов на ППКМ сокращалась из квартала в квартал и стала положительной в 4 квартале, в результате чего рост доходов и расходов на ППКМ за год был практически на одном уровне.
  - Рост доходов на ППКМ без учета единовременных статей<sup>1</sup> увеличился на 2,6% до 6,75 центов США (в 2023 году: 6,58 центов США)
  - Рост расходов на ППКМ без учета единовременных статей<sup>1</sup> увеличился на 2,7% до 6,02 центов США (в 2023 году: 5,86 центов США).
- Рост числа пассажиров по Группе составил 11,2% до 9,0 млн (в 2023 году: 8,1 млн), при этом средний коэффициент загрузки увеличился на 0,7пп до 83,5% (в 2023 году: 82,8%).

#### **Обыкновенные и специальные дивиденды**

- Совет директоров предложил годовому Общему собранию акционеров (ГОСА) утвердить выплату обыкновенных дивидендов в размере 17,7 тенге на одну простую акцию (70,9 тенге на одну ГДР, состоящую из четырех акции), общая сумма составляет 6,3 млрд тенге – раньше срока, запланированного при IPO.
- Кроме того, учитывая устойчивые финансовые результаты Группы за 2024 год и сильный баланс, Совет директоров рекомендовал выплату специальных дивидендов в размере 36,0 тенге на одну простую акцию (143,9 тенге на одну ГДР), что в общей сумме составляет 12,8 млрд тенге.
- Общий размер предлагаемых дивидендов (обыкновенных и специальных) составляет 53,7 тенге на одну простую акцию и 214,8 тенге на ГДР. Выплата дивидендов подлежит утверждению ГОСА не позднее 31 мая 2025 года и будет осуществляться в середине 2025 года.
- Совет директоров утвердил пересмотренную Дивидендную политику, предусматривающую выплату дивидендов в размере от 30% до 50% от годовой консолидированной чистой прибыли\*, что превышает ранее установленный прогноз в размере до 20% от чистой прибыли.

*\*При соблюдении всех условий, предусмотренных в дивидендной политике*

#### **Питер Фостер, Главный исполнительный директор Группы Air Astana, прокомментировал:**

*«Мы добились уверенного роста в первый год работы в качестве публичной компании, выполнив обещания, данные при IPO, несмотря на проблемы с провозными емкостями и затратами, влияющими на всю отрасль. Группа увеличила количество пассажиров почти на миллион человек в 2024 году, увеличив коэффициент загрузки, что было обусловлено растущим спросом на авиаперевозки в Казахстане, на нашем расширенном внутреннем рынке и близлежащих мегарынках. Благодаря распределению провозных емкостей на более рентабельные маршруты в Азии и Персидском заливе мы увеличили доходы на ППКМ на 2,6%, что в значительной степени компенсировало рост удельных затрат. В результате выручка выросла на 12,4% до 1,3 миллиарда долларов США, скорректированный показатель EBITDAR увеличился на 16,1% до 338,6 миллионов долларов США, опередив рост ППКМ, увеличение которого составило 9,2%. Разница в росте доходов и расходов на ППКМ постепенно улучшалась и стала положительной в четвертом квартале, в результате чего рост доходов*

на ППКМ почти полностью компенсировал рост расходов на ППКМ за год и превысил наши прогнозы.

Мы продолжим проактивно управлять парком воздушных судов и наращивать провозные емкости в соответствии с нашей стратегией роста. В соответствии с нашим планом по смягчению последствий проблем с двигателями Pratt & Whitney мы приняли своевременные меры по запланированному простоям двигателей в низкие сезоны, обеспечению дополнительными самолетами и запасными двигателями. Чистый прирост парка воздушных судов (за вычетом ушедших воздушных судов) в 2024 году составил 8 единиц, опередив прогнозы, в результате чего флот увеличился до 60 самолетов и, как ожидается, достигнет 63 воздушных судов к концу года. Маршрутная сеть продолжает расширяться: в 2024 году открылся 21 новый маршрут, 14 из которых были запущены в четвертом квартале. Мы уже анонсировали 8 новых маршрутов в 2025 году на ключевых растущих рынках, включая прямые рейсы из Алматы во Франкфурт, Гуанчжоу, Мумбаи, Дананг и Нячанг во Вьетнаме. Установка дополнительных топливных баков на Airbus A321LR сделала возможным открытие новых маршрутов, увеличив дальность экономичного узкофюзеляжного самолета и возможность его эксплуатации на дальнемагистральных направлениях.

Мы рады сообщить о подписании Меморандума о взаимопонимании (MoU) с China Southern Airlines, одной из ведущих авиакомпаний Китая, предусматривающий расширенное партнерство по кодшерингу на маршрутах в Китае и Казахстане, а также, при наличии соответствующих двусторонних соглашений с третьими странами, в Восточной Азии, Центральной Азии и на Кавказе. Я не могу не подчеркнуть, что это ключевое партнерство, как только Меморандум о взаимопонимании будет преобразован в конкретное соглашение, ускорит наше расширение на этот соседний мегарынок.

Кроме того, новый международный терминал в аэропорту Алматы удвоил пропускную способность нашего главного хаба, устранив ключевое ограничение для будущего роста Группы.

Операционная эффективность Группы поддерживается инвестициями в персонал и инфраструктуру. В 2024 году наш Передовой технический центр (ПТЦ) выполнил сложную полную 12-летнюю форму технического обслуживания С-чек самолетов Airbus, и в настоящее время продолжается разработка планов по строительству новых ангаров в Алматы и Астане для дальнейшего расширения возможностей технического обслуживания. Мы постоянно ищем пути повышения эффективности деятельности и пути превратить наши центры затрат в центры прибыли. Мы только что получили второй полноценный летный тренажер, который будет введен в эксплуатацию к концу этого года.

Мы находимся в процессе создания дочерней компании по наземному обслуживанию, Air Astana Terminal Services для повышения эффективности и потенциального получения доходов от обслуживания других авиакомпаний в наших основных хабах в Алматы и Астане.

Наши финансовые показатели и устойчивый баланс позволяют нам с уверенностью рекомендовать выплату обыкновенных дивидендов в размере 6,3 млрд тенге (13,0 млн долларов США) скорее, чем планировалось, а также дополнительных специальных дивидендов в размере 12,8 млрд тенге (25,2 млн долларов США). Это является свидетельством усилий всех наших сотрудников Air Astana и FlyArystan, которые в прошлом месяце стали акционерами в рамках Программы премирования сотрудников, что является достойной наградой за их приверженность на протяжении многих лет.

Вступая в новый финансовый год, мы имеем все возможности для обеспечения роста обоих наших брендов благодаря высокому спросу и расширению провозных емкостей. Несмотря на то, что инфляция расходов и нарушение цепочки поставок в целом по отрасли, вероятно, сохранятся в течение некоторого времени, мы занимаем одну из лучших позиций в отрасли благодаря низким удельным затратам, высокой операционной прибыли и динамичному

подходу к управлению авиапарком. В результате мы уверены в исполнении наших среднесрочных прогнозов».

### Придерживаясь среднесрочных прогнозов

Группа рассчитывает обеспечить рост в 2025 году в соответствии со среднесрочными прогнозами. Этому способствует постоянный рост числа пассажиров на существующих маршрутах на близлежащих мегарынках, включая Китай, Индию и страны Персидского залива. Кроме того, Группа сохраняет идеальные позиции для получения выгоды от роста авиaperевозок на недостаточно освоенном расширенном внутреннем рынке, который, по данным IATA, является самым быстрорастущим авиационным регионом мира.

Руководство продолжит проактивно управлять доходностью Группы и поддерживать низкую затратную базу, успешно реализованную в 2024 году, для поддержания баланса между ростом доходов и расходов на ППКМ. Продолжится перераспределение провозных емкостей для обеспечения максимальной маржи и смягчения инфляционного давления на затраты при сохранении коэффициента загрузки, в целом соответствующего уровню 2024 года.

Несмотря на продолжающиеся сложности с производителями авиационного оборудования и цепочками поставок, Группа рассчитывает увеличить общий парк до 63 самолетов к концу 2025 года и расширяет прогноз до 84 самолетов к концу 2029 года.

В результате Группа продолжает следовать среднесрочным ожиданиям по марже EBITDAR в диапазоне от середины до верхней границы 20%, коэффициенту ликвидности более 25% и соотношению чистый долг/EBITDAR ниже 3,0х.

	2024 год	2023 год	В сравнении с аналогичным периодом прошлого года	4 кв. 2024 г.	4 кв. 2023 г.	В сравнении с аналогичным периодом прошлого года
<b>Пассажиры (млн)</b>	<b>9,0</b>	<b>8,1</b>	<b>11,2%</b>	<b>2,2</b>	<b>2,0</b>	<b>6,9%</b>
<b>Количество самолетов на конец периода (единиц)</b>	<b>57</b>	<b>49</b>	<b>16,3%</b>	<b>57</b>	<b>49</b>	<b>16,3%</b>
<b>Коэффициент загрузки (%)</b>	<b>83,5</b>	<b>82,8</b>	<b>0,7pp</b>	<b>81,7</b>	<b>79,1</b>	<b>2,6pp</b>
<b>Выручка и прочие доходы без учета единовременных статей (млн долл. США)</b>	<b>1 308</b>	<b>1 164</b>	<b>12,4%</b>	<b>312,1</b>	<b>273,0</b>	<b>14,3%</b>
<i>Выручка и прочие доходы (согласно финансовой отчетности)</i>	<i>1 309</i>	<i>1 175</i>	<i>11,5%</i>	<i>312,7</i>	<i>273,9</i>	<i>14,1%</i>
<b>Скорректированный EBITDAR без учета единовременных статей (млн долл. США)</b>	<b>338,6</b>	<b>291,6</b>	<b>16,1%</b>	<b>71,2</b>	<b>51,0</b>	<b>39,6%</b>
<i>Скорректированный EBITDAR (согласно финансовой отчетности)</i>	<i>322,9</i>	<i>300,8</i>	<i>7,4%</i>	<i>69,7</i>	<i>51,0</i>	<i>36,5%</i>
<b>Маржа скорректированного EBITDAR без учета единовременных статей (%)</b>	<b>25,9</b>	<b>25,1</b>	<b>0,8pp</b>	<b>22,8</b>	<b>18,7</b>	<b>4,1pp</b>
<i>Маржа скорректированного</i>	<i>24,7</i>	<i>25,6</i>	<i>-0,9pp</i>	<i>22,3</i>	<i>18,6</i>	<i>3,7pp</i>

<i>ЕБИТДАР (согласно финансовой отчетности)</i>						
<b>ППКМ (млрд)</b>	<b>19,3</b>	<b>17,7</b>	<b>9,2%</b>	<b>4,7</b>	<b>4,5</b>	<b>5,8%</b>
<b>ВПКМ (млрд)</b>	<b>16,1</b>	<b>14,6</b>	<b>10,1%</b>	<b>3,9</b>	<b>3,5</b>	<b>9,2%</b>
<b>Доходы на ППКМ без учета единовременных статей (центы США)</b>	<b>6,75</b>	<b>6,58</b>	<b>2,6%</b>	<b>6,53</b>	<b>6,12</b>	<b>6,6%</b>
<i>Доходы на ППКМ (согласно финансовой отчетности)</i>	<i>6,78</i>	<i>6,64</i>	<i>2,0%</i>	<i>6,63</i>	<i>6,14</i>	<i>7,9%</i>
<b>Расходы на ППКМ без учета единовременных статей (центы США)</b>	<b>6,02</b>	<b>5,86</b>	<b>2,7%</b>	<b>6,12</b>	<b>5,96</b>	<b>2,6%</b>
<i>Расходы на ППКМ (согласно финансовой отчетности)</i>	<i>6,10</i>	<i>5,87</i>	<i>3,9%</i>	<i>6,16</i>	<i>5,98</i>	<i>3,0%</i>
<b>Денежные средства и банковский баланс (млн долл. США)</b>	<b>488,7</b>	<b>274,0</b>	<b>78,4%</b>	<b>488,7</b>	<b>274,0</b>	<b>78,4%</b>
<b>Чистый долг/ЕБИТДАР (%)</b>	<b>1,2</b>	<b>1,5</b>	<b>-0,3пп</b>	<b>1,2</b>	<b>1,5</b>	<b>-0,3пп</b>
<b>Денежные средства/выручка (%)</b>	<b>37,3</b>	<b>23,3</b>	<b>14,0пп</b>	<b>37,3</b>	<b>23,3</b>	<b>14,0пп</b>

Примечание:

- (1) Единовременные статьи (ЕС): чистые расходы, связанные с IPO, в размере 0,9 млн долларов США в 4 квартале 2023 года/1,5 млн долларов США в 4 квартале 2024 года; 1,8 млн долларов США в 2023 году/12,9 млн долларов США в 2024 году. Доход от чрезвычайного рыночного события (ЧРС), на который повлияла частичная мобилизация в России, в размере 0,9 млн долларов США в 4 квартале 2023 года/11,0 млн долларов США в 2023 году. Корректировка доходов на ППКМ в размере 4,2 млн долларов США в 4 квартале 2024 года и за весь 2024 год. Пожертвования в размере 2,7 млн долларов США в связи с наводнением в Казахстане в 2024 году.

## Конференц-звонок

Сегодня, 14 марта 2025 года, в 14.30 по времени Астаны руководство Компании проведет вебтрансляцию презентации и конференц-звонок в режиме реального времени с сессией вопросов и ответов. Презентация результатов за полный год и запись вебкаста будут доступны на сайте компании <https://ir.airastana.com>.

Подключиться к веб-трансляции можно по следующим ссылкам:

На английском языке: [Air Astana FY 2024 Webcast](#)

На русском языке: [Air Astana FY 2024 Webcast](#)

На казахском языке: [Air Astana FY 2024 Webcast](#)

## ОПЕРАЦИОННЫЙ ОБЗОР

В 2024 году Группа реализовала свою стратегию со значительным ростом и рекордным количеством пассажиров, при этом эффективно управляя доходностью и контролируя расходы.

Группа перевезла 9 млн пассажиров по обоим брендам авиакомпаний увеличив коэффициент загрузки до 83,5% (2023 г.: 82,8%). Это почти на млн пассажиров больше, чем в 2023 году, что свидетельствует о росте спроса, поскольку Группа увеличивает провозные емкости двух своих брендов.

## **Новые маршруты и расширение сети**

По состоянию на 31 декабря 2024 года маршрутная сеть Группы охватывала 107 маршрутов (74 международных и 33 внутренних), 45 пунктов назначения в 22 странах. В 2024 году Группа расширила свою сеть за счет новых маршрутов и направлений в пользующиеся высоким спросом регионы Азии, включая Индию, Китай, Вьетнам и страны Персидского залива.

Кроме того, установка третьего топливного бака на самолеты A321LR в собственных технических центрах Группы расширила возможности сети и позволила открыть новые направления в пределах увеличенной дальности полета узкофюзеляжных самолетов. Это позволило запустить беспосадочные рейсы по направлениям Алматы-Лондон, Алматы-Гуанчжоу, Астана-Фукуок и Астана-Пхукет, а также позволит запустить рейс Алматы-Токио с 2026 года.

Air Astana продолжила развивать свою глобальную сеть за счет Расширенного стратегического партнерства. По состоянию на конец 2024 года заключено девять код-шеринговых соглашений с интерлайн-партнерами, которые обеспечили перевозку более 150 тысяч пассажиров (около 8 % международных перевозок Air Astana). В августе авиакомпания подписала новое код-шеринговое соглашение с Japan Airlines, способствующее бесперебойному сообщению между Казахстаном и Японией по ожидаемому в 2026 году маршруту Алматы-Токио.

Air Astana также подписала Меморандум о взаимопонимании с China Southern Airlines о код-шеринге, и ожидается, что финальное соглашение будет подписано во втором-третьем кварталах 2025 года. Партнерство с этой крупнейшей авиакомпанией Китая дает возможность ускорить расширение на этом мегарынке, граничащим с Казахстаном. Группа изучает дальнейшие возможности расширенного стратегического партнерства.

С 1 апреля 2024 года FlyArystan работает под собственным сертификатом эксплуатанта (АОС). Это позволяет бренду, который ранее работал под АОС Air Astana, более эффективно выстраивать деятельность под модель бюджетного перевозчика и использовать дополнительные возможности для роста с собственным кодом IATA (FS). FlyArystan остается дочерней компанией, находящейся в полной собственности Группы.

Новый международный терминал в аэропорту Алматы был открыт 31 мая 2024 года. Площадь терминала увеличилась в три раза, что позволило увеличить пропускную способность аэропорта с 8 до 14 млн пассажиров в год. Новый терминал решает проблему «бутылочного горлышка» на основной базе Группы и обеспечивает дополнительные провозные емкости для дальнейшего роста в будущем.

## **Развитие флота**

Группа продолжает расширять свой парк воздушных судов в соответствии со стратегическими росту. Бренд Air Astana получил 5 самолетов в 2024 году, увеличив свой парк до 34. FlyArystan также получил 5 самолетов в 2024 году, увеличив свой парк до 23, который в дальнейшем увеличился до 25 в начале 2025 года, состоящий исключительно из самолетов семейства A320. Кроме того, досрочно были возвращены 3 самолета Embraer E2, в результате чего общий парк самолетов достиг 57 единиц на конец 2024 года и 60 единиц в настоящее время.

## **Успешное выполнение плана по смягчению последствий проблем с двигателями Pratt & Whitney**

На отрасль продолжают оказывать негативное влияние сложности с цепочкой поставок, возникающие у производителей авиационного оборудования, включая Pratt & Whitney, и последствия проблем с загрязненным порошкообразным металлом в двигателях PW1100G. Группа выявила эту проблему на ранней стадии и предприняла упреждающие действия, опередив всю отрасль, успешно реализовав программу добровольного простоя двигателей в низкий сезон и выполнив 93 замены двигателей в 2024 году, что обеспечило высокую загрузку парка в пиковый сезон и снизило влияние на общую производительность.

Группа также пополнила парк еще 4 самолетами семейства A320neo, а в 1 квартале 2025 года ожидается получение еще одного A320neo. Кроме того, Группа располагает в общей сложности 13 запасными двигателями, поддерживающими парк самолетов семейства A320neo. Предполагаемое время простоя двигателей все также составляет 18 месяцев. Несмотря на то, что в настоящее время Группе поставляются полностью исправные двигатели, ожидается, что проблема сохранится и потребует принятия проактивных мер по ее устранению в обозримом будущем.

### **Операционная эффективность**

Группа обслуживает свой парк самолетов семейства Airbus 320 собственными силами и проводит самостоятельное обучение пилотов и бортпроводников. Руководство постоянно рассматривает инициативы и новые технологии, направленные на повышение операционной и экономической эффективности, включая стратегический план по самостоятельному выполнению большей части операционной деятельности Группы, что приведет к повышению эффективности и качества операционной деятельности, а также переводу традиционных затрат в центры прибыли за счет обслуживания других авиакомпаний.

В 2024 году Группа продолжила инвестировать в свой ПТЦ, который позволяет проводить самостоятельное техническое обслуживание самолетов в соответствии с самыми высокими отраслевыми стандартами. В 2024 году Группа провела семь C-check и расширила свои возможности до самой полной формы данного технического обслуживания - 12-летних C-check для флота Airbus, впервые проведенных в Казахстане. ПТЦ обеспечил Группе значительную операционную эффективность в 2024 году и, как ожидается, обеспечит еще большую экономию в будущем. Кроме того, подразделение инженерно-технического обслуживания обеспечило линейное техническое обслуживание 58 внутренних и международных авиакомпаний.

В настоящее время разрабатываются планы по строительству новых ангаров в Алматы и Астане, что позволит расширить возможности технического обслуживания в двух основных хабах Группы, еще больше снизить затраты и обеспечить возможность предоставления дефицитных и дорогостоящих тяжелых видов технического обслуживания другим авиакомпаниям. Ожидается, что строительство ангаров начнется в 2025-26 годах.

В рамках своей приверженности высоким стандартам подготовки пилотов Группа расширяет потенциал своего Центра летной подготовки (ЦЛП) в Астане. Полнопилотажный тренажер A320 - один из первых в Центральной Азии - в настоящее время полностью используется. Второй тренажер доставлен в феврале 2025 года и будет введен в эксплуатацию к концу этого года, что позволит увеличить пропускную способность, повысить операционную эффективность и потенциально получать доход от обучения пилотов других авиакомпаний.

В соответствии со стратегией Группы по упрощению парка самолетов, все пилоты Embraer были переqualificированы на Airbus в рамках подготовки к окончательному выводу из эксплуатации парка Embraer. Группа находится на завершающей стадии процесса получения лицензии Multi-Pilot-License (MPL), став первой авиакомпанией в Центральной Азии и СНГ с подобной лицензией, что будет способствовать повышению эффективности работы пилотов в Группе. Кроме того, в настоящее время идет внедрение системы Pairing Optimiser, которая должна заработать в апреле 2025 года, что может дать потенциальную экономию в 5-7%. Все эти меры будут способствовать повышению эффективности загрузки пилотов.

Мы продолжаем готовить собственных специалистов – пилотов, экипаж и инженеров. По программе подготовки пилотов ab-initio, запущенной в 2008 году, в настоящее время обучается 30 курсантов, что является рекордом. Около половины нынешнего состава пилотов – выпускники программы ab-initio, а 80 человек получили звание командира. В 2024 году также были введены в эксплуатацию новая система обучения экстренной эвакуации из салона самолета и тренажеры реального пожаротушения.

Группа увеличила свои возможности по антиобледенительной обработке воздушных судов благодаря строительству склада антиобледенительной обработки в аэропорту Астаны. Проект был завершен в декабре 2024 года и является важной вехой, учитывая сложный зимний климат на внутреннем рынке Группы. В Алматы была модернизирована станция смешивания

противообледенительной жидкости, что позволило увеличить объем хранилища и снизить скорость заправки жидкостью на 50%. В 2024 году в Алматы и Астану были поставлены четыре новые антиобледенительные машины, общее число которых увеличилось до 14. Расширение мощностей по антиобледенительной обработке способствует повышению операционных возможностей и эффективности.

Группа находится в процессе создания полностью принадлежащей ей дочерней компании по наземному обслуживанию, Air Astana Terminal Services для обеспечения высокого качества обслуживания клиентов, а также управления одним из ключевых расходов. В то же время этот шаг позволит Группе расширить свои операционные возможности, повысить операционную эффективность и потенциально создать возможности для роста, предоставляя услуги другим авиакомпаниям.

### **Превосходное обслуживание**

Группа сохраняет приверженность высочайшему уровню обслуживания клиентов. В ноябре 2024 года Air Astana открыла специализированный бизнес-зал Shanyraq в новом терминале Международного аэропорта Алматы. Он предлагает услуги мирового класса для клиентов бизнес-класса и часто летающих пассажиров авиакомпании. Ранее в июне после реконструкции вновь открылся бизнес-зал Shanyraq в аэропорту Астаны.

В компании продолжается регулярный анализ клиентского опыта, который проводится группой CXG (Customer Experience Group) во главе с Главным исполнительным директором. Помимо улучшений в сфере обслуживания в полете и на земле, основанных на отзывах клиентов, в 2024 году был запущен обновленный веб-сайт, который стал более интуитивно понятным для клиентов. Вслед за этим ожидается запуск нового приложения в первой половине 2025 года. Программа для часто летающих пассажиров Nomad Club была обновлена с накоплением баллов и миль на основе потраченной суммы и интегрирована с новым веб-сайтом, чтобы обеспечить бесперебойную работу.

В 2024 году Air Astana в двенадцатый раз подряд была признана лучшей авиакомпанией в Центральной Азии и СНГ и в восьмой раз получила награду «Лучшее бортовое обслуживание в Центральной Азии и СНГ». Air Astana также получила награду APEX в номинации «Лучшая авиакомпания в Центральной Азии» вслед за наградой APEX 5 звезд в категории «Крупные авиакомпании», полученной ранее в 2024 году. FlyArystan во второй раз получил награду «Лучший бюджетный перевозчик в Центральной Азии и СНГ» и прошел аудит Skytrax в ноябре 2024 года, сохранив свой четырехзвездочный статус лоукостера. Кроме того, группа компаний Air Astana стала сертифицированным работодателем ACCA (Ассоциация дипломированных сертифицированных бухгалтеров) с платиновым уровнем.

### **Устойчивое развитие**

Для постановки цели по снижению выбросов парниковых газов (ПГ), Группа разработала Программу низкоуглеродного развития (ПНУР) на 2023-2032 годы. Она включена в Стратегию ESG Группы и соответствует цели Казахстана по достижению углеродной нейтральности к 2060 году. В настоящее время Группа обновляет свою Программу низкоуглеродного развития, чтобы отразить пересмотренное обязательство по достижению нулевого уровня выбросов к 2050 году в соответствии с долгосрочной целью, принятой Международной организацией гражданской авиации, а также дорожную карту устойчивого развития с достоверными ближайшими целями на следующие пять лет.

Группа приняла участие в комплексном исследовании, проведенном под руководством ЕБРР и при поддержке «КазМунайГаза» и Авиационной администрации Казахстана, с целью оценки потенциала производства устойчивого авиационного топлива (SAF) в Казахстане.

В начале 2025 года, Группа стала первой авиакомпанией в Центральной Азии и СНГ, присоединившейся к IATA CO<sub>2</sub> Connect, и будет предоставлять фактические операционные данные для повышения точности расчетов выбросов CO<sub>2</sub>. Группа примет участие в программе IATA Integrated Sustainability Program - Sustainable Procurement Pilot. Участие в этой программе, позволит усовершенствовать практику закупок, обеспечив их не только экономической

эффективность, но и сохранение окружающей среды и социальную ответственность. Этот шаг является частью более широкой стратегии Группы по достижению нулевого уровня выбросов к 2050 году, демонстрируя нашу приверженность устойчивому развитию во всех аспектах нашей деятельности.

## **ФИНАНСОВЫЙ ОБЗОР**

Группа продемонстрировала высокие результаты в 2024 году, рост выручки и EBITDAR соответствовал ожиданиям рынка. Это стало результатом проактивных действий, предпринятых в начале года для управления общеотраслевым давлением на затраты и доходы, а также ограничениями провозных емкостей.

Общая выручка и прочие доходы без учета единовременных статей<sup>1</sup> выросли на 12,4% до 1 308 млн долларов США (в 2023 году: 1 164 млн долларов США), чему способствовало увеличение выручки от пассажирских перевозок на 10,0% без учета единовременных статей<sup>1</sup> до 1 246 млн долларов США. Скорректированный показатель EBITDAR без учета единовременных статей<sup>1</sup> вырос на 16,1% до 338,6 млн долларов США (в 2023 году: 291,6 млн долларов США) благодаря росту ППКМ на 9,2%. Скорректированная маржа EBITDAR Группы без учета единовременных статей<sup>1</sup> остается одной из самых высоких в отрасли и составляет 25,9%, что на 0,8пп выше, чем в 2023 году.

Операционная прибыль без учета единовременных статей<sup>1</sup> выросла на 14,9% до 145,7 млн долларов США (в 2023 году: 126,8 млн долларов США), а чистая прибыль без учета единовременных статей<sup>1</sup> увеличилась на 6,0% до 65,2 млн долларов США (в 2023 году: 61,5 млн долларов США).

Общая сумма денежных средств на конец декабря 2024 года составила 488,7 млн долларов США, что на 78,4%, или 214,7 млн долларов США, больше, в сравнении с предыдущим годом (в декабре 2023 года: 274 млн долларов США). Сумма включает поступления от IPO в размере 120 млн долларов США.

### **Выручка**

Успешная реализация стратегии расширения флота привела к увеличению ППКМ Группы на 9,2% в течение 2024 года до 19,3 млрд, при этом внутренние ППКМ выросли на 12,9%, а международные - на 6,4%.

Двухбрендовая модель Группы обеспечивает гибкость при распределении ресурсов на маршруты с более высокими доходами на ППКМ. Это, в сочетании с уникальным географическим положением, позволяет Группе продолжать балансировать между ростом пассажиропотока и неустанным вниманием к эффективности операционных затрат, развивая, в основном, высокомаржинальные международные маршруты.

Доходы на ППКМ Группы за вычетом единовременных статей<sup>1</sup> постепенно повышались в течение года, увеличившись на 6,6% в 4 квартале 2024 года и на 2,6% в течение 2024 года, что было обусловлено проактивным управлением провозными емкостями в обоих брендах авиакомпании.

### **Расходы**

Группа постоянно пересматривает инициативы и новые технологии, направленные на повышение эффективности операционных затрат (см. выше раздел «Операционная эффективность»), поддержку роста маржи и поддержание удельных затрат на очень конкурентоспособном отраслевом уровне.

Общие операционные расходы без учета единовременных статей<sup>1</sup> увеличились на 12,1% в 2024 году до 1 163 млн долларов США (в 2023 году - 1 037 млн долларов США). Это обусловлено общеотраслевой инфляцией расходов, повышением аэропортовых тарифов, продолжающимися инвестициями Группы в клиентский опыт, вознаграждением операционного персонала и увеличением расходов на амортизацию самолетов в связи с расширением парка, а также

запланированным снижением загрузки в низкий сезон для максимизации маржи в пиковый период. Это было частично компенсировано более низким, чем ППКМ, ростом затрат на инженерно-техническое обслуживание.

Однако высокоэффективная программа управления затратами Группы обеспечила лишь умеренное увеличение расходов на ППКМ на 2,7% за полный год без учета единовременных статей<sup>1</sup>, что было в значительной степени компенсировано ростом доходов на ППКМ на 2,6%. Разница в росте доходов и расходов на ППКМ постепенно уменьшалась в течение кварталов: с отрицательного 1,9пп в 1 квартале 2024 года до положительного 4пп в 4 квартале, в результате чего разница доходов и расходов на ППКМ за год оказалась в целом нейтральной, опередив прогноз.

После повторной реализации программы по заправке топливом в начале 2024 года компания добилась дополнительной экономии в размере 4 млн долларов США. Примерно 30% топлива Группы приобретается за рубежом, которое компания хеджирует с помощью опционов «колл». Кроме того, в первой половине 2025 года будет реализована программа экономии топлива, направленная на снижение его расхода и уровня выбросов.

### **Хеджирование топлива и валюты**

В соответствии с политикой Группы по хеджированию риска изменения цен на топливо, она полностью захеджировала ожидаемый рост мировых цен на топливо в течение 1, 2 и 3 кварталов 2025 года. Эти опционы составляют от 75 до 85 долларов США за баррель и не несут риска снижения.

Поскольку цены на международные перевозки Группы в основном устанавливаются в долларах США, тарифы на внутренние перевозки были скорректированы в сторону увеличения в 1 квартале 2025 года для учета колебаний курса национальной валюты на конец 2024 года.

### **Баланс и коэффициент финансового левериджа**

Группа поддерживает устойчивый баланс и ликвидность. По состоянию на 31 декабря 2024 года объем денежных средств Группы составил 488,7 млн долларов США, увеличившись на 78,4% (в 2023 году: 274,0 млн долларов США), при этом отношение денежных средств к выручке составило 37,3% (в 2023 году: 23,3%) до доступных средств.

Чистый долг Группы/скорректированный показатель EBITDAR снизился с 1,5x в 2023 году до 1,2x в 2024 году благодаря органическому генерированию денежных средств и поступлениям от IPO.

В течение 2024 года были произведены досрочные полные выплаты по пяти самолетам Airbus, взятым в финансовый лизинг. Два из них были погашены в конце третьего квартала, а оставшиеся три - в четвертом квартале 2024 года.

### **Программа обратного выкупа акций**

30 апреля 2024 года Компания начала программу обратного выкупа простых акций и глобальных депозитарных расписок с целью выполнения обязательств Компании, вытекающих из программ премирования сотрудников.

В рамках первой части программы, которая завершилась 31 декабря 2024 года, Компания приобрела в общей сложности 4 638 555 акций (3 263 423 акции и 343 783 ГДР (представляющие 1 375 132 акции)) на общую сумму 8,2 млн долларов США. Первая передача сотрудникам прав на акции и ГДР состоялась 17 февраля 2025 года.

13 марта 2025 года Совет директоров одобрил следующий этап программы премирования сотрудников на общую сумму до 5 млн долларов США.

## Контакты:

### Группа Air Astana

Ирина Мартинез (Руководитель по связям с инвесторами)  
Белла Тормышева (Вице-президент по корпоративным коммуникациям)

[investor.relations@airastana.com](mailto:investor.relations@airastana.com)  
[media@airastana.com](mailto:media@airastana.com)

### Vigo Consulting (IR и PR консультант Группы Air Astana)

Тим McCall

[airastana@vigoconsulting.com](mailto:airastana@vigoconsulting.com)  
+44 20 7390 0230

## О Группе Air Astana

Группа Air Astana является крупнейшей группой авиакомпаний в регионах Центральной Азии и Кавказа по объему выручки и размеру воздушного флота. Группа эксплуатирует парк воздушных судов, состоящий из 60 самолетов, распределенный между АО «Эйр Астана», авиакомпанией полного цикла, которая выполнила свой первый рейс в 2002 году, и бюджетным перевозчиком АО «FlyArystan», созданным в 2019 году. Группа обеспечивает регулярные, прямые и транзитные, ближнемагистральные и дальнемагистральные пассажирские и грузовые авиаперевозки на внутренних, региональных и международных маршрутах по Центральной Азии, Кавказу, Дальнему Востоку, Ближнему Востоку, Индии и Европе. АО «Эйр Астана» двенадцать раз была признана «Лучшей авиакомпанией Центральной Азии и СНГ» и в восьмой раз была награждена за «Лучшее обслуживание в Центральной Азии и СНГ» по версии Skytrax World Airline Awards. FlyArystan дважды признан Skytrax «Лучшим бюджетным перевозчиком в Центральной Азии и СНГ». Также АО «Эйр Астана» имеет пятизвездочный рейтинг в категории крупнейших авиакомпаний от APEX. Ценные бумаги Компании прошли листинг на Казахстанской фондовой бирже, Astana International Exchange и Лондонской фондовой бирже (тикер: AIRA).

**ФИНАНСОВАЯ ОТЧЕТНОСТЬ, ПРЕДСТАВЛЕННАЯ НИЖЕ, СОДЕРЖИТ ЦИФРЫ, УСТАНОВЛЕННЫЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВОМ, И ДОЛЖНА РАССМАТРИВАТЬСЯ В СОВОКУПНОСТИ С ПОЯСНЕНИЯМИ, ПРЕДСТАВЛЕННЫМИ ГРУППОЙ В ВЫШЕУКАЗАННОМ РЕЛИЗЕ**

**Консолидированный отчет о прибылях и убытках за год, закончившийся 31 декабря 2024 года**

'000 долларов США	2024	2023
<b>Выручка и прочие доходы</b>		
Пассажирские доходы	1 246 044	1 143 596
Доходы от грузовых и почтовых перевозок	26 303	22 519
Доход от продажи и обратной аренды	25 016	-
Прочие доходы	11 785	8 399
<b>Итого выручка и прочие доходы</b>	<b>1 309 148</b>	<b>1 174 514</b>
<b>Операционные расходы</b>		
Расходы на топливо и нефть	(305 183)	(279 172)
Расходы на сотрудников и экипаж	(226 659)	(193 067)
Износ и амортизация	(189 171)	(162 011)
Наземное обслуживание, сборы за посадку и маршрутные сборы	(120 485)	(105 727)
Пассажирское обслуживание	(118 677)	(101 136)
Инженерно-техническое обслуживание	(117 874)	(108 180)
Коммерческие расходы	(44 180)	(40 431)
Страхование	(12 801)	(10 981)
Консультационные, юридические и профессиональные услуги	(8 412)	(5 729)
Расходы на ИТ и связь	(6 831)	(6 538)
Расходы на аренду воздушных судов	(5 216)	(2 217)
Расходы на недвижимость и офисы	(4 675)	(3 865)
Налоги	(4 361)	(3 920)
Убыток от обесценения торговой дебиторской задолженности	(74)	(124)
Прочие операционные расходы	(14 543)	(15 435)
<b>Итого операционные расходы</b>	<b>(1 179 142)</b>	<b>(1 038 533)</b>
<b>Операционная прибыль</b>	<b>130 006</b>	<b>135 981</b>
Финансовые доходы	22 079	14 806
Финансовые расходы	(64 656)	(49 892)
Убыток от курсовой разницы, нетто	(20 743)	(13 803)
<b>Прибыль до налогообложения</b>	<b>66 686</b>	<b>87 092</b>
Расходы по налогу на прибыль	(13 910)	(18 387)
<b>Прибыль за год</b>	<b>52 776</b>	<b>68 705</b>
<b>Базовая и разводненная прибыль на акцию (в долларах США)**</b>	<b>0.151</b>	<b>0.225</b>

**Консолидированный отчет о прочем совокупном доходе за год, закончившийся 31 декабря 2024 года**

'000 долларов США	2024	2023
<b>Прибыль за год</b>	<b>52 776</b>	<b>68 705</b>
<b>Прочий совокупный доход, подлежащий реклассификации в состав прибыли или убытка в последующие периоды:</b>		

Хеджирование денежных потоков - эффективная часть изменений справедливой стоимости	433	(1 025)
Корпоративный подоходный налог, относящийся к хеджированию денежных потоков - эффективная часть изменений справедливой стоимости	(87)	205
Реализованный чистый убыток от инструментов хеджирования денежных потоков	12 714	12 408
Корпоративный подоходный налог, относящийся к убытку от инструментов хеджирования	(2 543)	(2 482)
<b>Прочий совокупный доход за год, за вычетом налога на прибыль</b>	<b>10 517</b>	<b>9 106</b>
<b>Итого совокупный доход за год</b>	<b>63 293</b>	<b>77 811</b>

**Консолидированный отчет о финансовом положении по состоянию на 31 декабря 2024 года**

'000 долларов США	31 декабря 2024	31 декабря 2023
<b>АКТИВЫ</b>		
<b>Основные средства</b>		
Здания, сооружения и оборудование	6	3
Нематериальные активы	6	
Предоплата	3	3
Гарантийные депозиты	3	3
Отложенные налоговые активы	4	3
Торговая и прочая дебиторская задолженность	630	
	1	3
<b>Оборотные активы</b>		
Товарно-материальные запасы	6	6
Предоплата	3	2
Предоплаченный налог на прибыль	2	3
Торговая и прочая дебиторская задолженность	1	2
Прочие налоги будущих периодов	1	0
Гарантийные депозиты	3	
Денежные средства и их эквиваленты	482	2
Прочие финансовые активы	302	7
	658	4
<b>Общие активы</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>КАПИТАЛ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>		
<b>Капитал</b>		
Уставный капитал	1812	1
Резерв для перехода на функциональную валюту	3	3
Прочие резервы	3	
Казначейская акция	3	
Резерв по инструментам хеджирования, за вычетом налога	3	3
Нераспределенная прибыль	278	2
<b>Итого капитал</b>	<b>360</b>	<b>2</b>
<b>Долгосрочные обязательства</b>		
Кредиты	521	
Обязательства по аренде	767	3
Резерв на техническое обслуживание воздушных судов	236	4
Выплаты работникам	818	3
	1	3

<b>Текущие обязательства</b>		
Кредиты	56	42
Арендные обязательства	1785	20
Отложенная выручка	88	8
Резерв на техническое обслуживание воздушных судов	25	67
Торговая и прочая кредиторская задолженность	1255	9
	4169	486
<b>Итого обязательства</b>	4	
<b>Итого капитал и обязательства</b>	4	
<b>Балансовая стоимость одной обыкновенной акции (в долларах США) *</b>	1	1

**Консолидированный отчет о движении денежных средств за год, закончившийся 31 декабря 2024 года**

'000 долларов США	2024	2023
<b>ОПЕРАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ:</b>		
<b>Прибыль до налогообложения</b>	688	8
Корректировки на:		
Износ и амортизация основных средств и нематериальных активов	1917	120
Прибыль от реализации основных средств и прочих активов	(573)	6
Изменение резерва под обесценение торговой дебиторской задолженности, авансов, гарантийных депозитов, денежных средств и их эквивалентов	(18)	(76)
Списание устаревших и малоподвижных запасов	353	(621)
Изменение в начислении отпускных	1	(316)
Начисление резерва на техническое обслуживание воздушных судов	952	8
Изменение резерва по программе лояльности клиентов	4	
Убыток от курсовой разницы, нетто	204	1
Финансовые доходы	(218)	(15)
Финансовые расходы	615	4
Прибыль от досрочного возврата воздушных судов	(8)	
Выплаты, основанные на акциях	6	
<b>Денежный поток от операционной деятельности до изменений в оборотном капитале</b>	<b>3865</b>	<b>321</b>
Изменение торговой и прочей дебиторской задолженности	(15)	(831)
Изменение расходов будущих периодов и авансов	(100)	6
Изменение в запасах	1	(6)
Изменение торговой и прочей кредиторской задолженности и резерва на техническое обслуживание воздушных судов	(1733)	(15)
Изменение в отложенной выручке	3	
Изменение в прочих финансовых инструментах	893	(129)
<b>Денежные средства, полученные от операционной деятельности</b>	<b>3127</b>	<b>222</b>
Уплаченный налог на прибыль	(336)	(2)
Полученные проценты	214	4
<b>Чистые денежные средства, полученные от операционной деятельности</b>	<b>3005</b>	<b>224</b>
<b>ИНВЕСТИЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ:</b>		
Приобретение основных средств	(994)	(47)

Поступления от продажи и обратной аренды	98	
Поступления от реализации основных средств	2734	
Приобретение нематериальных активов	6	
Размещенные банковские и гарантийные депозиты	(122)	
Изъятые банковские и гарантийные депозиты	3	
<b>Чистые денежные средства, использованные в инвестиционной деятельности</b>	<b>(108)</b>	

Полная аудированная финансовая отчетность по МСФО за 2024 год доступна на сайте компании в разделе "Финансовая отчетность". (<https://ir.airastana.com>).

#### Глоссарий:

**ЕБИТДАР:** Показатель ЕБИТДАР: определяется как прибыль за период до вычета (расходов)/экономии по подоходному налогу, финансовых доходов, финансовых расходов, убытка от курсовой разницы, нетто и расходов по износу и амортизации, а также расходов по аренде (включая переменные расходы по аренде воздушных судов, расходы по аренде запасных двигателей, аренду запасных частей, затраты на аренду имущества (аренда офисных помещений), аренда оборудования, техники и наземного оборудования)

**ВПКМ:** выполненные пассажиро-километры

**Расходы на ППКМ:** удельный расход на предельный пассажиро-километр

**ПОЧИКВС:** Производитель оригинальных частей и компонентов воздушных судов иностранного производства

**Доходы на ВПКМ:** удельный доход на предельный пассажиро-километр

**ВПКМ:** выполненные пассажиро-километры

**Группа:** Акционерное общество «Эйр Астана» и его дочерняя компания FlyArystan

## Отказ от ответственности

Настоящий документ был подготовлен Акционерным обществом «Эйр Астана» («Компания») и относится к Компании и ее дочерней компании (вместе «Группа»), и к информации, содержащейся в этом документе («Информация»), относится следующее.

Информация не претендует на то, чтобы содержать полную, точную или полную информацию, необходимую для оценки Компании или Группы и/или ее финансового положения. Информация не представляет собой рекомендацию в отношении каких-либо ценных бумаг Компании или любого другого члена Группы. Соглашаясь на доступ к Информации, вы (i) соглашаетесь соблюдать вышеуказанные ограничения; и (ii) прочитали, поняли и согласились соблюдать содержание настоящего заявления об отказе от ответственности.

Никакие заявления, гарантии или обязательства, явные или подразумеваемые, не делаются Компанией или любым из соответствующих аффилированных лиц Компании или любым из их соответствующих директоров, должностных лиц, партнеров, несущих личную ответственность, сотрудниками, агентами и консультантами или советниками или любым другим лицом в отношении справедливости, точности, полноты или правильности Информации или содержащихся в ней мнений или любого другого заявления, связанного с Компанией или Группой сделанного или подразумеваемого, и не следует полагаться на них для любых целей, включая, помимо прочего, любые инвестиционные соображения. Никакая ответственность, обязательство или ответственность, возникающая в результате правонарушения, контракта или иным образом, не принимается и не будет принята Компанией или любым из их соответствующих Партнеров или любым другим лицом за любые убытки, затраты или ущерб, каким бы образом они ни возникли в результате какого-либо использования Информации или информации или мнений, а также любых ошибок, упущений или искажений, содержащихся в ней или иным образом возникающих в связи с ней. Этот документ не предназначен для предоставления консультаций по бухгалтерскому учету, юридическим или налоговым вопросам и на него не следует полагаться, а также не представляет собой рекомендации относительно какой-либо транзакции.

Данная Информация включает определенные финансовые показатели, не представленные в соответствии с МСФО. Компания использует эти показатели, не относящиеся к МСФО, в качестве дополнительной информации к своей финансовой информации по МСФО. Показатели, не соответствующие МСФО, не определены и не представлены в соответствии с МСФО. Показатели, не относящиеся к МСФО, не являются показателями операционной деятельности Компании в соответствии с МСФО и не должны использоваться вместо или рассматриваться в качестве альтернативы любым показателям эффективности и/или ликвидности в соответствии с МСФО. Кроме того, Информация содержит определенную финансовую информацию, основанную на внутренних отчетах и управленческой отчетности Компании, которая не подвергалась и не будет подвергаться аудиту или проверке. Любые показатели и другая информация, не относящиеся к МСФО, не могут указывать на исторические результаты деятельности Группы, а также не предназначены для прогнозирования будущих результатов. Эти меры и информация могут быть несопоставимы с теми, которые используются другими компаниями под теми же или похожими названиями. Таким образом, не следует чрезмерно полагаться на эту информацию, не соответствующую МСФО, и другую информацию.

Рыночные данные и некоторые отраслевые прогнозы, включенные в Информацию, были получены на основе внутренних опросов, оценок, отчетов и исследований, где это необходимо, а также внешних исследований рынка, общедоступной информации и отраслевых публикаций. Ни Компания, ни кто-либо из сотрудников не проверяли независимо точность любых таких рыночных данных и отраслевых прогнозов и не давали никаких заявлений или гарантий в отношении них. Такие данные и прогнозы включены сюда только в информационных целях. Кроме того, некоторые данные об отрасли, рынке и конкурентном положении, содержащиеся в настоящей Информации, взяты из собственных внутренних исследований и оценок Компании, основанных на знаниях и опыте руководства Компании на рынках, на которых работает Группа. Хотя Компания добросовестно полагает, что такие исследования и оценки являются разумными и надежными, они, а также лежащая в их основе методология и предположения не проверялись каким-либо независимым источником на предмет точности или полноты и могут быть изменены.

Компания не может гарантировать, что третья сторона, использующая другие методы для сбора,

анализа или расчета рыночной информации и данных, получит или создаст те же результаты. Кроме того, конкуренты Группы могут определять Группу и ее рынки иначе, чем Компания. Соответственно, вам не следует полагаться на какие-либо данные об отрасли, рынке или конкурентном положении, содержащиеся в этой Информации.

Информация содержит заявления прогнозного характера. Все заявления, кроме заявлений об исторических фактах, включенных в Информацию, являются прогнозными заявлениями. Заявления прогнозного характера отражают текущие ожидания и прогнозы Компании в отношении ее финансового состояния, результатов деятельности, планов, целей, будущих результатов и бизнеса. Эти заявления могут включать, помимо прочего, любые заявления, которым предшествуют, после которых следуют или включающие такие слова, как «цель», «полагать», «ожидать», «цель», «намереваться», «может», «предполагать», «оценивать» «план», «проект», «будет», «может иметь», «вероятно», «должен», «будет», «мог бы» и другие слова и термины, имеющие сходное или отрицательное значение. Такие прогнозные заявления включают в себя известные и неизвестные риски, неопределенности и другие важные факторы, находящиеся вне контроля Компании, которые могут привести к тому, что фактические результаты, показатели или достижения Группы будут существенно отличаться от ожидаемых результатов, показателей или достижений, выраженных или подразумеваемых в таких прогнозных заявлениях. Такие прогнозные заявления основаны на многочисленных предположениях относительно нынешних и будущих бизнес-стратегий Группы, а также условий, в которых она будет работать в будущем. Никаких заявлений, гарантий или обязательств, явных или подразумеваемых, не делается и не следует полагаться на справедливость, точность, полноту или правильность Информации или содержащихся в ней мнений.

Информация не прошла независимую проверку и не будет обновляться. Информация, включая, помимо прочего, прогнозные заявления, применима только на дату настоящего документа и не предназначена для предоставления каких-либо гарантий относительно будущих результатов. Компания прямо отказывается от каких-либо обязательств или обязательств по распространению любых обновлений или исправлений Информации, включая любые финансовые данные или прогнозные заявления, и не берет на себя никаких обязательств публично публиковать любые изменения, которые она может внести в Информацию, которые могут возникнуть в результате любого изменения в ожиданиях Компании, любые изменения в событиях, условиях или обстоятельствах, на которых основаны эти прогнозные заявления, или другие события или обстоятельства, возникающие после даты настоящего документа.