



Результаты за третий квартал и девять месяцев, завершившихся 30 сентября 2025 года

Устойчивые результаты за девять месяцев с уверенным ростом выручки и провозных емкостей

На показатели третьего квартала оказало влияние проведение внеплановых технических работ по двигателям Pratt & Whitney

Алматы, Казахстан - АО «Эйр Астана» (далее «Компания» и вместе с дочерней авиакомпанией FlyArystan – «Группа»), ведущая группа авиакомпаний в регионах Центральной Азии и Кавказа по объему выручки и размеру воздушного флота, объявляет результаты за третий квартал и девять месяцев, завершившихся 30 сентября 2025 года.

Ключевые показатели за девять месяцев

Стабильные результаты с уверенным ростом выручки и объемов перевозок. Показатель EBITDAR улучшился благодаря эффективному распределению провозных емкостей и управлению доходностью.

- Суммарная выручка и прочие доходы выросли на 10,1% и составили 1 096,8 млн долларов США (9 мес. 2024 г.: 996,5 млн долларов США).
- Показатель EBITDAR увеличился на 3,5% и составил 262,2 млн долларов США (9 мес. 2024 г.: 252,3 млн долларов США). Маржа EBITDAR снизилась на 1,5 п.п. до 23,9% (9 мес. 2024 г.: 25,4%).
- Чистая прибыль снизилась на 39,8% и составила 31,2 млн долларов США (9 мес. 2024 г.: 51,9 млн долларов США).
- Показатель ППКМ вырос на 16,8% и составил 17,1 млрд (9 мес. 2024 г.: 14,6 млрд).
- Показатель ВПКМ увеличился на 15,4% и составил 14,2 млрд (9 мес. 2024 г.: 12,3 млрд).
- Сокращение разрыва между доходами и расходами на ППКМ в условиях сложной операционной среды благодаря динамическому управлению провозными емкостями и повышению операционной эффективности.
 - Доходы на ППКМ снизились на 5,7% и составили 6,43 цента США (9 мес. 2024 г.: 6,82 цента США).
 - Расходы на ППКМ снизились на 3,0% и составили 5,90 цента США (9 мес. 2024 г.: 6,08 цента США).
- Количество перевезенных пассажиров группы увеличилось на 10,5% и составило 7,5 млн (9 мес. 2024 г.: 6,8 млн), при этом средний коэффициент загрузки остался на стабильном уровне – 83,0% (9 мес. 2024 г.: 84,0%).
- После окончания отчетного периода воздушный флот группы увеличился до 62 самолетов за счет поставки еще одного самолета A321neo.

Ключевые показатели третьего квартала

Сохраняется высокий спрос, однако на объемы провозных емкостей и прибыльность оказали влияние внеплановые снятия двигателей Pratt & Whitney («ВСД»), ослабление тенге и временные закрытия аэропортов.

- Совокупная выручка и прочие доходы увеличились на 7,2%, достигнув 438,6 миллиона долларов США (в третьем квартале 2024 г.: 409,3 миллиона долларов США).
- Показатель EBITDAR снизился на 17,0% и составил 105,2 млн долларов США (в третьем квартале 2024: 126,7 млн долларов США). Маржа EBITDAR уменьшилась на 7,0 п.п. до 24,0% (в третьем квартале 2024 г.: 31,0%).
- Чистая прибыль сократилась на 56,5% и составила 20,6 млн долларов США (в третьем квартале 2024 г.: 47,3 млн долларов США).
- Показатель ППКМ увеличился на 15,2% и составил 6,8 миллиарда (в третьем квартале 2024 г.: 5,9 миллиарда).
- Показатель ВПКМ увеличился на 12,7% до 5,8 миллиарда (в третьем квартале 2024 г.: 5,1 миллиарда).
- Разница между доходами и расходами на ППКМ оказалась под давлением по причине ВСД Pratt & Whitney, что ограничило рост провозных емкостей и привело к вынужденному простоя большего числа воздушных судов в высокий сезон.
 - Доходы на ППКМ снизились на 7,0% до 6,45 цента США (в третьем квартале 2024 г.: 6,94 цента) под влиянием ВСД, а также вследствие влияния девальвации тенге на FlyArystan, и временного закрытия ключевых аэропортов.
 - Расходы на ППКМ увеличились на 2,1% до 5,79 цента США (в третьем квартале 2024 г.: 5,67 цента) в связи с потерей части провозных емкостей из-за ВСД, при перенаправлении ресурсов на высокий сезон и более высоких затратах на техническое обслуживание двигателей.
- Количество перевезенных пассажиров группы увеличилось на 8,8% и составило 3,0 млн (в третьем квартале 2024 г.: 2,8 млн); средний коэффициент загрузки составил 85,0% (в третьем квартале 2024 г.: 87,0%).

Питер Фостер, Главный исполнительный директор Air Astana, прокомментировал:

«В течение первых девяти месяцев года мы продемонстрировали устойчивые результаты, увеличив выручку на 10,1% и улучшив показатель EBITDAR на 3,5%. Это несмотря на ряд внешних вызовов, которые оказали существенное влияние на деятельность Группы в третьем квартале, самом сильном по сезонности периоде года.

Мы предприняли активные меры по снижению последствий проблемы с порошковым металлом в двигателях Pratt & Whitney. Тем не менее в третьем квартале наши провозные емкости оказались дополнительно ограничены из-за 19 внеплановых снятий двигателей с начала года, из которых 14 пришлось на летний пиковый период в результате выявленных дополнительных конструктивных дефектов. Это оказало отрицательное влияние на показатель EBITDAR за третий квартал, ориентировочно в 25,5 миллиона долларов США и ситуация осложнилась ослаблением тенге, негативно сказавшемся на прибыльности FlyArystan.

Несмотря на возникновение подобных сложностей в высокий сезон, мы остаемся гибкой и устойчивой авиакомпанией, имеющей опыт успешного преодоления внешних вызовов. Как и в случае с проблемой порошкового металла, мы предприняли проактивные меры для смягчения последствий ВСД и ведем активные переговоры с Pratt & Whitney по вопросу компенсации за простой воздушных судов. Одновременно авиакомпания FlyArystan скорректировала ценовую структуру с учетом девальвации тенге.

Спрос остается высоким по мере расширения нашей маршрутной сети: показатель ВПКМ за первые девять месяцев года увеличился на 15,4% при росте ППКМ на 16,8%. Недавно мы заключили важные кодшеринговые соглашения с China Southern Airlines и Air India, расширяя присутствие Группы на ближайших мегарынках Китая и Индии. Эти рынки открывают перспективные возможности для роста на фоне успешного расширения нашей маршрутной сети в странах Персидского залива и Юго-Восточной Азии.

На прошлой неделе мы подтвердили свои планы по расширению международного присутствия, разместив заказ на до 15 самолетов Boeing 787-9 Dreamliner. Этот заказ, крупнейший в истории авиакомпании, знаменует важный этап в расширении дальнемагистрального флота, увеличивая его до 18 воздушных судов, включая три B787-9, поставка которых запланирована на 2026-2027 годы.

Мы ожидаем, что ограничения по двигателям Pratt & Whitney продолжат оказывать влияние на всю отрасль и в ближайшие годы потребуют гибкого подхода к управлению. В этих условиях мы будем продолжать тщательно оптимизировать наши провозные емкости, опираясь на преимущества двухбрендовой модели и высокую операционную эффективность Группы. И как результат, мы уверены в нашей способности преодолевать возникающие вызовы и обеспечивать рост в соответствии с нашей среднесрочной стратегией».

Прогноз

В результате ВСД в пиковый сезон третьего квартала, Группа ожидает, что удельные расходы на ППКМ за 2025 финансовый год немного превысят удельные расходы на ППКМ. Несмотря на это, Группа сохраняет курс на обеспечении устойчивого роста в 2025 году в рамках своей среднесрочной стратегии:

- Распределение провозных емкостей с целью максимизации доходности и снижения инфляционного давления на издержки, при этом сохранив коэффициент загрузки на уровне, близком к показателям 2024 года.
- Увеличение парка воздушных судов до 84 самолетов к концу 2029 года.
- В среднесрочной перспективе ожидается сохранение маржи EBITDAR на уровне средних-высоких 20 при коэффициенте ликвидности свыше 25% и соотношения чистый долг/EBITDAR ниже 3,0х.

Финансовый и операционный обзор

Финансовый и операционный обзор	9 мес. 2025	9 мес. 2024	в сравнении с аналогичным периодом прошлого года	Третий квартал 2025 г.	Третий квартал 2024 г.	в сравнении с аналогичным периодом прошлого года
Пассажиры (млн)	7,5	6,8	10,5%	3,0	2,8	8,8%
Количество самолетов на конец периода (флот)	61	56	8,9%	61	56	8,9%
Коэффициент загрузки (%)	83,0	84,0	-1,0пп	85,0	87,0	-1,9пп
Выручка и прочие доходы (млн долл. США)	1 096,8	996,5	10,1%	438,6	409,3	7,2%
EBITDAR (млн долл. США)	262,2	253,3	3,5%	105,2	126,7	-17,0%
Маржа EBITDAR (%)	23,9	25,4	-1,5пп	24,0	31,0	-7,0пп
Чистая прибыль (млн долл. США)	31,2	51,9	-39,8%	20,6	47,3	-56,5%
ППКМ (млрд)	17,1	14,6	16,8%	6,8	5,9	15,2%
ВПКМ (млрд)	14,2	12,3	15,4%	5,8	5,1	12,7%
Доходы на ППКМ (центы США)	6,43	6,82	-5,7%	6,45	6,94	-7,0%
Расходы на ППКМ (центы США)	5,90	6,08	-3,0%	5,79	5,67	2,1%
Денежные средства и банковский баланс (млн долл. США)	539,6	473,9	13,9%	539,6	473,9	473,9
Чистый долг/EBITDAR	1,33	1,28	0,05	1,33	1,28	0,05
Денежные средства/выручка (%)	38,3	37,3	1,0пп	38,3	37,3	1,0пп

Рост пассажиропотока и расширение маршрутной сети

За первые девять месяцев 2025 года Группа увеличила количество перевезенных пассажиров на 10,5% до 7,5 млн человек, из которых 3,0 млн пришлось на третий квартал, что на 8,8% больше показателя прошлого года. Обе авиакомпании продолжают активно управлять маршрутной сетью и распределять провозные емкости с целью максимизации доходности, особенно на более рентабельных международных направлениях Air Astana. В третьем квартале рост показателя ППКМ на международных маршрутах составил 19%, на внутренних – 10%. За первые девять месяцев 2025 года рост ППКМ составил 23% на международных направлениях и 10% на внутренних, при этом основной прирост обеспечила Air Astana.

Группа продолжает активно реализовывать стратегию по расширению маршрутной сети как внутри Казахстана, так и на региональных и международных направлениях. За первые девять месяцев 2025 года открыто 22 новых маршрута, включая ключевые рынки Китая и Индии, стран Юго-Восточной Азии и Персидского залива, сезонные направления, а также маршрут Алматы-Франкфурт, дополнивший ежедневные рейсы Астаны-Франкфурт. В третьем квартале авиакомпания FlyArystan запустила два новых маршрута: Атырау-Ташкент и сезонный рейс Алматы-Иссык-Куль. Группа усилила присутствие на рынке Китая, увеличив количество еженедельных рейсов по пяти направлениям с трех в начале года до 31. Дополнительные частоты введены на маршрутах Астана-Пекин и Алматы-Гуанчжоу, который демонстрирует высокую загрузку. Количество еженедельных рейсов в Индию выросло с 13 до 16 по направлениям в Дели и, с недавних пор, в Мумбаи.

Air Astana расширила международную маршрутную сеть на осенний сезон 2025 года за счет возобновления рейсов и увеличения частоты полетов по направлениям в страны Персидского залива, где произошло существенное восстановление спроса после временных ограничений, связанных с геополитической ситуацией. Рейсы из Алматы и Шымкента в Джидду были возобновлены в сентябре с увеличенной частотой. В октябре Air Astana возобновила полеты в Медину из Алматы шесть раз в неделю, а также из Астаны и Шымкента два раза в неделю, и впервые запустила еженедельные рейсы из Актау. Частота рейсов между Алматы и Дубаем увеличена с семи до 12 в неделю, между Астаной и Дубаем – с семи до 10 в неделю.

Кроме того, в конце октября Air Astana возобновила полеты по популярным туристическим направлениям в Азии, включая рейсы из Алматы в Мале (Мальдивы), а также из Алматы и Астаны на Фукуок (Вьетнам). Программа полетов в Таиланд была расширена увеличением количества рейсов из Алматы в Бангкок с четырех до семи в неделю, и таким же увеличением рейсов из Алматы в Пхукет.

Укрепление стратегических партнерств

Стратегическое расположение Группы на пересечении глобальных мегарынков является ключевым конкурентным преимуществом, обеспечивая широкие возможности для международного роста. В третьем квартале 2025 года Air Astana подписала кодшеринговые соглашения с авиакомпаниями China Southern Airlines и Air India, направленные на ускорение реализации данного потенциала за счет расширения авиасообщения с мегарынками Китая и Индии.

Кодшер соглашение с China Southern Airlines охватывает 50 еженедельных рейсов между Казахстаном и Китаем, предоставляя пассажирам больше возможностей для путешествий и улучшая транспортную связность между двумя странами. В сентябре Группа подписала кодшер соглашение с Air India, ведущей международной авиакомпанией Индии, для укрепления сотрудничества на ключевых маршрутах между Казахстаном и Индией. Партнерство распространяется на рейсы Air Astana по направлениям Алматы-Дели и Алматы-Мумбаи. Первый совместный рейс с Air India состоялся 4 ноября 2025 года, а совместный рейс с China Southern ожидается в декабре 2025 года.

В зимний период Air Astana ожидает увеличения пассажиропотока по кодшеринговым соглашениям с другими партнерами, поскольку авиакомпании с более высокой себестоимостью

перераспределяют провозные емкости на двух ключевых международных направлениях как Франкфурт и Сеул.

Воздушный флот

Группа продолжает развитие своего флота в рамках стратегии роста и повышения операционной устойчивости. С прибытием Airbus A321neo в октябре, после окончания отчетного периода авиапарк Группы насчитывает 62 самолета, включая 34 воздушных судна Air Astana и 28 самолетов FlyArystan.

После вывода из эксплуатации последнего самолета Embraer E2 в сентябре 2025 года Группа эксплуатирует наиболее унифицированный парк воздушных судов за последние более чем 20 лет. Он состоит из двух типов самолетов: современные и топливно-эффективные воздушные суда семейства Airbus A320 (включая шесть A321LR с увеличенной дальностью полета), а также самолеты Boeing 767, используемые на дальнемагистральных международных маршрутах Air Astana. Кроме того, Группа модернизировала конфигурацию одного A321LR и одного A321neo, добавив по пять кресел в экономическом классе для повышения операционной эффективности.

После окончания отчетного периода Группа объявила о размещении нового заказа, крупнейшего в истории авиакомпании, в рамках стратегического расширения своего дальнемагистрального парка. Заказ, состоящий из пяти подтвержденных позиций, пяти опционов и пяти прав на покупку, с учетом ранее подтвержденного заказа на три самолета этого типа, поставка которых запланирована на 2026-2027 годы, может увеличить общее количество широкофюзеляжных самолетов в парке до 18 единиц. Воздушные суда по новому заказу будут поставлены в период с 2032 по 2035 годы. Анализ затрат показал значительную экономию при покупке самолета по сравнению с операционным лизингом. Финансирование новых самолетов планируется через EXIM, аналогично схеме, примененной при приобретении Boeing 767.

Продолжающаяся работа по смягчению последствий проблем с двигателями Pratt & Whitney и дополнительных внеплановых снятий (ВСД)

Большая часть парка Air Astana состоит из самолетов семейства Airbus A320, оснащенных двигателями Pratt & Whitney PW1100G. В июле 2023 года Pratt & Whitney объявила об отзыве данных двигателей в связи с выявленным загрязнением порошкового металла, что привело к масштабным перебоям в авиационной отрасли по всему миру. Air Astana на раннем этапе реализовала план по смягчению последствий, сосредоточив усилия на динамическом управлении провозными емкостями и проактивной программе «простоя» двигателей для максимально эффективного использования в пиковые периоды. Группа также оперативно предприняла меры по обеспечению наличия 13 запасных двигателей, лизингу пяти дополнительных самолетов семейства A320 и с января 2024 года выполнила в собственных технических центрах 180 замен двигателей. Несмотря на высокую операционную нагрузку, предпринятые меры позволили эффективно смягчить влияние проблемы с порошковым металлом на производственные показатели Группы.

В разгар летнего сезона Группа была вынуждена выполнить 14 ВСД из-за конструктивных дефектов двигателей Pratt & Whitney, помимо проблемы с порошковым металлом. Всего с начала года зафиксировано 19 таких случаев. Для сравнения, в первом квартале 2025 года произошло три внеплановых снятия двигателей, во втором - пять. Эти неисправности потребовали досрочного вывода двигателей из эксплуатации, что привело к вынужденному простоя до 13 самолетов в пиковый сезон и сокращению доступных провозных емкостей для выполнения рейсов в высокий период.

Группа по-прежнему предполагает, что средний срок нахождения двигателей с проблемой порошкового металла вне эксплуатации составляет около 18 месяцев. Несмотря на то, что Pratt & Whitney последние 21 месяца поставляет новые, не подверженные дефектом двигатели, ожидается, что проблема с двигателями, требующих ремонта, продолжится до 2028 года.

Операционная эффективность

Операционная эффективность Группы обеспечивается собственными возможностями в области технического обслуживания, ремонта и капитального ремонта (MRO), подготовки персонала, расширением услуг и унификацией парка воздушных судов. Это позволяет менеджменту Компании действовать гибко и минимизировать влияние операционных вызовов, включая ВСД.

В авиационно-техническом центре Группы в Астане только в 2025 году было выполнено 90 замен двигателей PW1100G для оптимизации их жизненного цикла и максимизации провозных емкостей. С 2024 года проведено 180 таких замен для двигателей, подверженных дефекту. Кроме того, Группа расширяет возможности технического обслуживания. В сентябре впервые одновременно были проведены два технических обслуживания по форме C-check (6- и 12-летние), что повысило операционную эффективность, сократило простой самолетов и ускорило их возвращение в эксплуатацию.

Планы по строительству новых ангаров в Алматы и Астане продолжают успешно реализовываться. Завершена разработка проектной документации и проводятся предварительные инспекции строительных площадок. Реализация проекта позволит увеличить объемы технического обслуживания в двух ключевых хабах Группы, что обеспечит дальнейшее снижение затрат и создаст возможности для предоставления востребованных и высокорентабельных услуг по проведению тяжелого технического обслуживания внешним заказчикам. Начало строительства расширенных объектов запланировано на 2026 год в соответствии с графиком.

В Центре летной подготовки Группы в Астане завершена установка второго полнопилотажного тренажера A320, который будет введен в эксплуатацию в январе 2026 года. Это позволит существенно увеличить возможности по подготовке летного состава, повысить операционную эффективность и в перспективе обеспечить дополнительный источник дохода за счет обучения пилотов сторонних авиакомпаний.

Группа продолжает активно продвигать цифровую трансформацию, внедряя современные системы для повышения операционной эффективности, производительности экипажей и качества обслуживания пассажиров. Созданная в начале года лаборатория искусственного интеллекта (AI Lab) уже демонстрирует результаты, формируя портфель решений на базе ИИ – от документооборота и анализа данных до транскрипции и перевода. В июле Air Astana запустила Автоматизированного виртуального агента для обслуживания клиентов в режиме реального времени, что позволяет выполнять рутинные задачи и повышает производительность сотрудников. Сейчас ведется разработка аналогичного решения для FlyArystan.

Современные инструменты оптимизации позволяют повысить эффективность использования летного состава и снизить затраты на планирование. В первые четыре месяца после внедрения в апреле система Jeppesen Crew Pairing сократила количество рабочих дней экипажей на 14%, оптимизировала их позиционирование, что обеспечило экономию 17% кресел, предоставив возможность их дальнейшей коммерческой продажи, а также увеличила количество вылетов пилотов с ограниченным резервом времени на 26%. Эти меры способствовали улучшению пунктуальности рейсов, снижению затрат и повышению операционной эффективности. На основе достигнутых результатов в сентябре 2025 года Air Astana внедрила систему Jeppesen Crew Rostering Optimiser, а в первом квартале 2026 года планирует запустить Jeppesen Crew Bidding, которая обеспечит экипажам большую гибкость и вовлеченность.

Для оптимизации расхода топлива Air Astana заключила партнерство с StorkJet для внедрения платформы на базе искусственного интеллекта для мониторинга топливной эффективности и производительности, что позволяет снизить расход топлива до 3%.

Превосходство

В сентябре 2025 года Air Astana в десятый раз была сертифицирована по результатам успешного прохождения аудита операционной безопасности IATA. Этот аудит является международно признанной системой оценки систем управления и контроля операционной деятельности авиакомпании.

Группа неизменно стремится обеспечивать высокий уровень обслуживания пассажиров, постоянно совершенствуя свои продукты и услуги. В третьем квартале 2025 года Air Astana обновила бортовую систему развлечений, представив усовершенствованный интерфейс, расширенный функционал и интеграцию с новым мобильным приложением, запущенным ранее в этом году. Пассажиры теперь могут просматривать фильмы и другой контент системы развлечений на своих персональных устройствах через приложение Air Astana, а также получать уведомления.

Air Astana в шестой раз подряд получила рейтинг «Пять звезд» от Ассоциации пассажирского опыта авиакомпаний (APEX) в категории «Крупные авиакомпании». Престижный статус APEX Five-Star присваивается исключительно на основании подтвержденных отзывов пассажиров и подтверждает неизменно высокий уровень сервиса Air Astana, подчеркивая комфортные кресла, качественное обслуживание, разнообразие питания, и современную систему развлечений на борту.

Устойчивое развитие

Группа обновила свою Программу низкоуглеродного развития, пересмотрев обязательство по достижению углеродной нейтральности с 2060 на 2050 год, что соответствует глобальным целям авиационной отрасли и опережает общенациональную цель страны. Обновленная программа, прошедшая независимую верификацию на соответствие методологии Transition Pathway Initiative, теперь включает структурированную дорожную карту декарбонизации с четко определенными промежуточными этапами.

В партнерстве с Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР) и компанией «КазМунайГаз» (КМГ) Air Astana приняла участие в софинансировании предварительного исследования проекта по производству устойчивого авиационного топлива (SAF) в Казахстане. Исследование подтвердило техническую реализуемость проекта, при этом подчеркнув необходимость широкой координации между авиакомпаниями, производителями топлива, аэропортами, регулирующими органами и государственными структурами. В сентябре 2025 года КМГ завершила совместное технико-экономическое исследование с компанией LanzaJet, специализирующейся на технологиях альтернативных видов топлива, и приняла решение о переходе к следующему этапу проектирования, в рамках которого будут окончательно определены все технические и экономические параметры строительства завода.

Партнерство с компанией StorkJet основано на использовании передовой платформы мониторинга топливной эффективности и производительности для каждого воздушного судна и аналитике на базе искусственного интеллекта, обеспечивает точную оптимизацию расхода топлива на всех этапах полета, что позволяет достичь сокращения потребления топлива и выбросов CO₂ до 3%.

Финансовый обзор

Группа продолжила демонстрировать устойчивый рост по итогам девяти месяцев 2025 года: совокупная выручка и прочие доходы увеличились на 10,1%, достигнув 1 096,8 млн долларов США (9 мес. 2024 г.: 996,5 млн долларов США), а показатель EBITDAR вырос на 3,5% и составил 262,2 млн долларов США (9 мес. 2024 г.: 253,3 млн долларов США).

Эти результаты были достигнуты несмотря на сложный третий квартал, в течение которого Группа столкнулась с рядом внешних вызовов, ограничивших производственные возможности и оказавших влияние на прибыльность. В то время как совокупная выручка и прочие доходы за третий квартал увеличились на 7,2% и составили 438,6 млн долларов США (в третьем квартале 2024 года: 409,3 млн долларов США), удельные доходы на ППКМ снизились на 7,0% до 6,45 цента США (в третьем квартале 2024 года: 6,94 цента). Это снижение отражает влияние трех ключевых факторов в отчетном квартале.

Наиболее существенным фактором стало то, что, по оценке Группы, совокупные потери производственных мощностей в результате 11 ВСД оказали отрицательное влияние на показатель EBITDAR в размере 25,5 млн долларов США. Хотя на раннем этапе было достигнуто соглашение с Pratt & Whitney о компенсации и поддержке, направленное на возмещение понесенных затрат и

потерь мощностей, оно распространялось исключительно на проблему, связанную с загрязнением порошкового металла.

Группа ведет активные переговоры с компанией Pratt & Whitney и пересматривает условия компенсации, направленные на возмещение и минимизацию последствий ВСД.

Кроме того, тенге ослаб на дополнительные 5% по отношению к доллару США в третьем квартале 2025 года, что привело к общей девальвации на 12% с третьего квартала 2024. Это оказало существенное влияние на FlyArystan в период пикового сезона, поскольку доля внутренних перевозок авиакомпании составляет 77% от выручки против 23% у Air Astana (за третий квартал). По оценке Группы, это оказало отрицательное влияние на показатель EBITDAR FlyArystan в размере 7,1 млн долларов США, частично компенсированное умеренным положительным эффектом на результаты Air Astana.

FlyArystan провела корректировки тарифов для смягчения последствий ослабления тенге, однако их эффект проявился только после пикового сезона из-за характера изменения курса. Air Astana заранее отреагировала на ослабление национальной валюты, скорректировав тарифы в первом квартале 2025 года.

Кроме того, закрытия аэропортов оказали влияние на прибыльность в отчетном квартале. Были затронуты семь аэропортов, включая международный аэропорт Астаны. Влияние закрытия аэропортов в третьем квартале 2025 года по оценке составило 4,2 млн долларов США, из которых 2,4 млн пришлось на FlyArystan. На текущий момент все аэропорты, за исключением одного регионального, полностью возобновили работу по штатному расписанию.

Несмотря на сложные внешние условия, спрос оставался высоким: количество перевезенных пассажиров за квартал увеличилось на 8,8% и достигло 3,0 млн человек, а пассажирооборот вырос на 12,7%. Внутренний объем перевозок увеличился на 10%, а на международных – на 19%.

Удельные расходы на ППКМ увеличились на 2,1% в третьем квартале 2025 года и составили 5,79 цента США (третий квартал 2024 года: 5,67 цента). Основными факторами роста стали увеличение плановых затрат на оплату труда производственного персонала в пиковый сезон, которые частично оказались непроизводительными из-за простоев, вызванных ВСД, а также распределение фиксированных затрат на техническое обслуживание на меньший, чем планировалось, объем ППКМ. Кроме того, ВСД увеличили расходы Группы на техническое обслуживание примерно на 1,8 млн долларов США в третьем квартале 2025 года.

В результате вышеуказанных факторов, показатель EBITDAR снизился на 17,0% в третьем квартале 2025 года и составил 105,2 млн долларов США (третий квартал 2024 года: 126,7 млн долларов США). По оценке руководства Компании, без влияния этих факторов EBITDAR составил бы около 142 млн долларов США, что на 12% выше уровня третьего квартала 2024 года. Чистая прибыль сократилась на 56,5% до 20,6 млн долларов США (третий квартал 2024 года: 47,3 млн долларов США) вследствие снижения EBITDAR и увеличения расходов по амортизации.

Около 70% объема авиатоплива компания закупает в Казахстане, где осуществляет прямые поставки с нефтеперерабатывающих заводов и самостоятельно управляет всей логистикой, включая транспортировку. Оставшиеся 30% международных закупок авиатоплива Группа заехеджировала на 50% от прогнозируемого объема на четвертый квартал 2025 года по цене 70 и 75 долларов США за баррель, и на первый квартал 2026 года по цене 70 долларов США, используя опционные контракты без риска потерь при снижении цен.

На 30 сентября 2025 года объем денежных средств Группы увеличился на 13,9% и составил 539,6 млн долларов США (третий квартал 2024 года: 473,9 млн долларов США), при соотношении денежных средств к выручке 38,3% (третий квартал 2024 года: 37,3%) до учета доступных кредитных линий. Коэффициент долговой нагрузки составил 1,33х отношение чистого долга Группы к EBITDAR по сравнению с 1,28х в третьем квартале 2024 года, оставаясь в пределах среднесрочных прогнозов.

Конференц-звонок

Сегодня, 11 ноября 2025 года, в 15.00 по времени Астаны руководство Компании проведет вебтрансляцию презентации и конференц-звонок в режиме реального времени с сессией вопросов и ответов. Презентация результатов за третий квартал и 9 мес. 2025 года, и запись вебкаста будут доступны на веб-сайте Компании для инвесторов <https://ir.airastana.com>

Подключиться к веб-трансляции можно по следующим ссылкам:

На казахском языке: [Air Astana 2025 жылдың үшінші тоқсан нәтижелері](#)

На русском языке: [Air Astana Результаты за третий квартал 2025](#)

На английском языке: [Air Astana Q3 Results 2025](#)

Финансовая отчетность по МСФО за 9 месяцев 2025 года доступна на веб-сайте Компании для инвесторов в разделе «Финансовая отчетность» <https://ir.airastana.com>

За более подробной информацией, пожалуйста, обращайтесь:

Группа компаний Air Astana

Служба по связям с инвесторами

Саймон Рэй (Руководитель по связям с инвесторами)

Департамент по корпоративным коммуникациям

investor.relations@airastana.com

media@airastana.com

Vigo Consulting (IR и PR консультант Группы Air Astana)

Tim McCall

Joe Quinlan

Amelia Thorn

airastana@vigoconsulting.com

+44 20 7390 0230

О группе компаний Air Astana

Группа компаний 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 62 самолетов, распределенный между Air Astana, авиакомпанией полного цикла, которая выполнила свой первый рейс в 2002 году, и бюджетным перевозчиком 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, странам Персидского залива, Индии и Европе. Air Astana четырнадцать раз была признана «Лучшей авиакомпанией Центральной Азии и СНГ» и в девятый раз была награждена за «Лучшее обслуживание в Центральной Азии и СНГ» по версии Skytrax World Airline Awards. FlyArystan трижды признан Skytrax «Лучшим бюджетным перевозчиком в Центральной Азии и СНГ». Air Astana имеет пятизвездочный рейтинг в категории крупнейших авиакомпаний от APEX. Ценные бумаги Группы листингуются на Казахстанской фондовой бирже, Astana International Exchange и Лондонской фондовой бирже (тикер: AIRA).

Глоссарий:

ППКМ (ASK): предельные пассажиро-километры

Расходы на ППКМ (CASK): удельный расход на предельный пассажиро-километр

EBITDAR: 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)

Чистая прибыль: прибыль после налогообложения

Доходы на ППКМ (RASK): удельный доход на предельный пассажиро-километр

ВПКМ (RPK): выполненные пассажиро-километры

ВСД: внеплановое снятие двигателя

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, никто 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. 8 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.