

air astana

FlyArystan



РЕЗУЛЬТАТЫ ЗА 9 МЕСЯЦЕВ И 3 КВАРТАЛ 2025 ГОДА

11 ноября 2025

Сегодняшние спикеры



Питер Фостер
Главный исполнительный директор



Ибрахим Жанлыел
Исполнительный директор по финансам

Демонстрируя нашу устойчивость, несмотря на сложности в отрасли

РОСТ

Устойчивый рост, обеспечивающий повышение операционной прибыльности



- Существенный рост выручки и провозных емкостей
- Улучшение сообщения с соседними мегарынками, в частности с Индией и Китаем
- Динамическое распределение провозных емкостей на маршруты с наибольшей доходностью, обеспечивающее рост EBITDAR
- Расширение парка воздушных судов в соответствии с планами

ЭФФЕКТИВНОСТЬ

Проактивное управление затратами и инвестиции в операционную инфраструктуру



- Контроль уровня расходов на ППКМ благодаря мерам по повышению эффективности и естественному валютному хеджированию
- FlyArystan скорректировала ценовую структуру для компенсации девальвации тенге с 3 кв.
- Завершено упрощение флота
- Проактивные действия по смягчению воздействий проблем с двигателями Pratt&Whitney
- Продолжающиеся инвестиции в инфраструктуру
- Продолжающаяся цифровая трансформация и ИИ

ПРЕВОСХОДСТВО

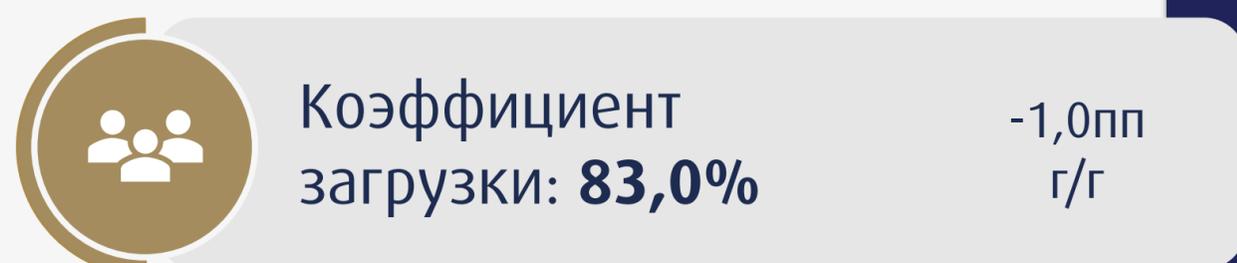
Прочные позиции для дальнейшего роста



- Совершенствование клиентского опыта
- Победители в категории Skytrax World Airline Awards и рейтинга APEX Five-Star
- Расширенные стратегические партнерства. Соглашение о кодшеринге с China Southern Airlines и Air India
- Продление сертификата операционной безопасности IATA (IOSA)
- Обновлено программа низкоуглеродного развития

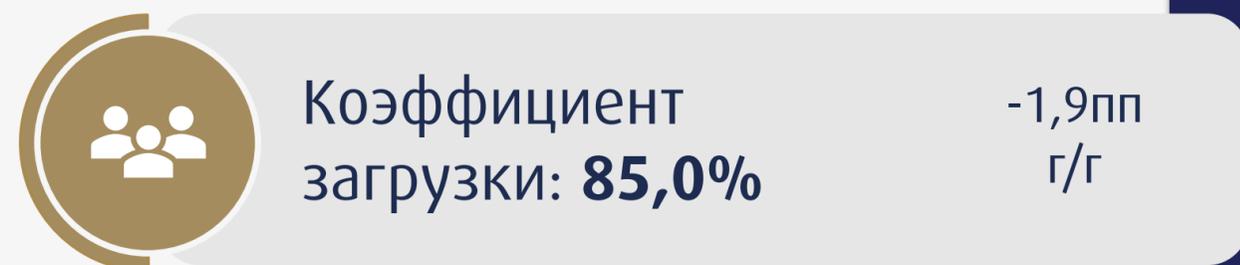
Гибкость и устойчивость

Устойчивые результаты за 9 месяцев при сильном росте выручки и провозных емкостей



- **Общая выручка** 1 096,8 млн долл. США, **+10,1%** г/г
- **EBITDAR** 262,2 млн долл. США, **+3,5%** г/г
- **Маржа EBITDAR** 23,9%, **-1,5пп** г/г
- **Чистая прибыль** 31,2 млн долл. США **-39,8%** г/г
- **Доход на ППКМ** **6,43** цента США **-5,7%** г/г
- **Удельные расходы на ППКМ** **5,90** центов США **-3,0%** г/г

Результаты третьего квартала оказались под влиянием незапланированных снятий двигателей Pratt & Whitney



- **Общая выручка** 438,6 млн долл. США **+7,2%** г/г
- **ЕБИТДАР** 105,2 млн долл. США, **-17,0%** г/г
- **Маржа ЕБИТДАР** 24,0%, **-7,0** пп г/г
- **Чистая прибыль** 20,6 млн долл. США **-56,5%** г/г
- **Доход на ППКМ** 6,45 центов США **-7,0%** г/г
- **Удельные расходы на ППКМ** 5,79 центов США **+2,1%** г/г

Расширение флота в соответствии с планом и завершение упрощения флота

	2024	Чистое пополнение	9 месяцев 2025
Boeing 767 	3	-	3
Airbus A321 	19	-	19
Airbus A320 	32	+7	39
Embraer E190-E2 	3	-3	0
Всего	57	4	61

Рост ППКМ и фактора загрузки



- **62** самолета по состоянию на 11 ноября 2025 г.:
 - 8 поставок в 2025 году (1 A321LR поставлен после 3 кв. 2025)
 - 3 Embraer E2 досрочно возвращены в 2025 г.

- 6 A321LR оснащены дополнительным топливным баком
- Средний возраст ВС – 6,3 года (5,8 лет искл. ВС в модификации CEO, ввезенных в рамках программы по смягчению последствий, связанных с двигателями P&W)
- Упрощенный флот

Флот Группы



Расширение парка Boeing 787-9 Dreamliner

6 ноября Air Astana разместила новый заказ на поставку до **15** самолётов **Boeing 787-9 Dreamliner**

- **Крупнейший** заказ в истории Группы, направленный на расширение дальнемагистрального флота
- **График поставок** – 2032–2035 годы
- **Структура заказа** – 5 подтвержденных позиций, 5 опционов и 5 прав на покупку
- **Анализ затарт** демонстрирует значительную выгоду
- **Текущий заказ:** 3 самолёта Boeing 787-9 с поставкой в 2026-2027 годах
- **Общий прогнозный парк широкофюзеляжных самолётов** – до 18 единиц (включая новые и текущие заказы)



Меры по смягчению влияния проблем с двигателями Pratt & Whitney

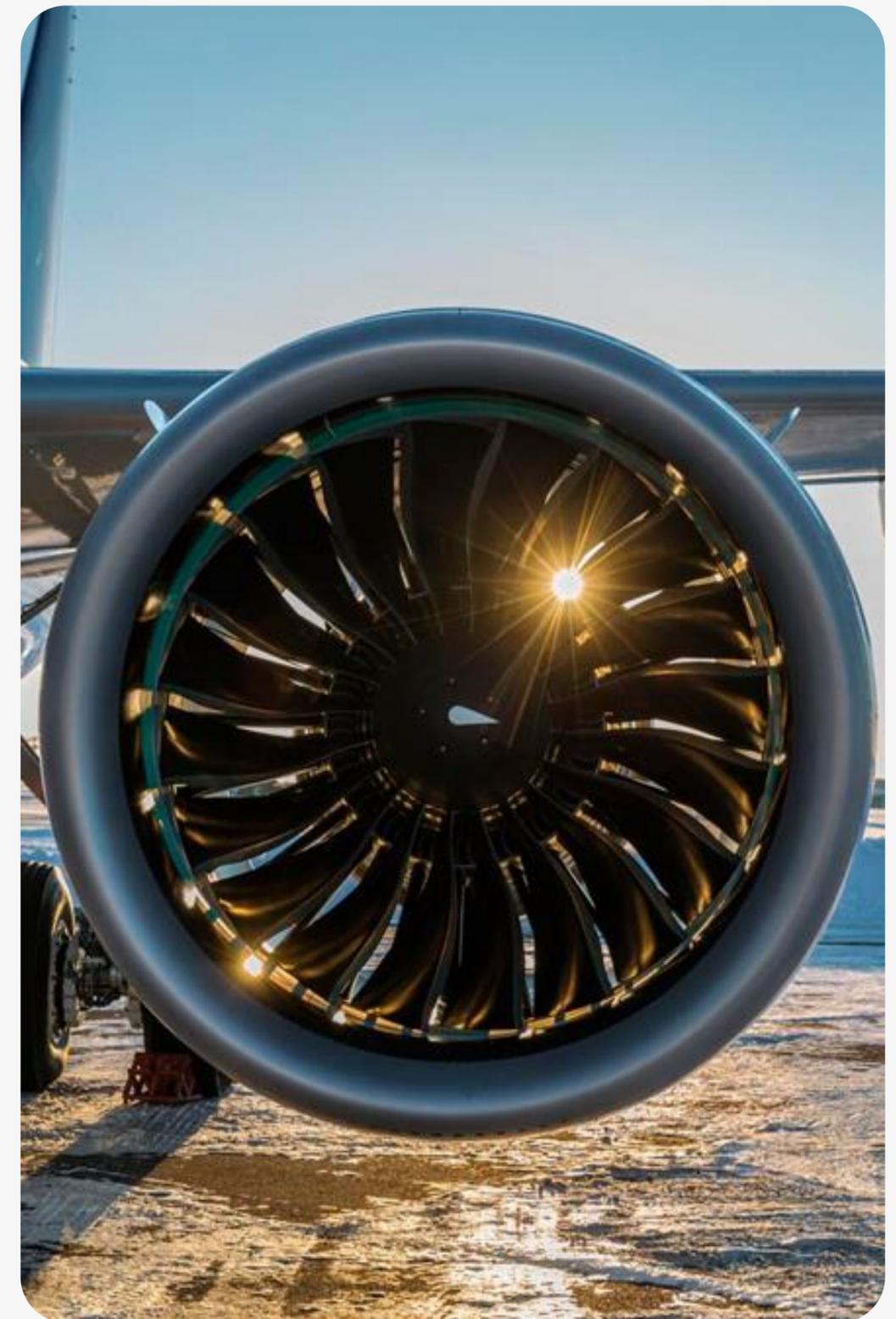
ПРОБЛЕМА С ПОРОШКОВЫМ МЕТАЛЛОМ

Успешные проактивные действия на раннем этапе, опережая отрасль, для эффективного управления провозными ёмкостями и поддержания доходности

- Запланированный «простой» двигателей в низкий сезон
- Получено **13** запасных двигателей PW1100 и выполнено **180** замен двигателей
- Лизинг **5** дополнительных самолётов A320ceo, для минимизации простоев
- Достигнуто соглашение о **компенсации** и других мерах поддержки и согласована **программа ускоренного ремонта**
- Предполагаемое время нахождения двигателей «вне крыла» остается прежним – **18 месяцев**
- Отставание по ремонту (backlog) прогнозируется до 2028 года

НЕЗАПЛАНИРОВАННЫЕ СНЯТИЯ ДВИГАТЕЛЕЙ (НСД)

- 14 внеплановых снятий двигателей (НСД) в пиковый летний сезон (19 с начала года) вследствие дополнительных конструктивных дефектов двигателей
- Компания ведёт интенсивные переговоры с Pratt & Whitney для урегулирования последствий, связанных с простоем самолётов





Обзор финансовых результатов

Группа Эйр Астана : финансовые и операционные показатели за 9 месяцев и 3 квартал 2025 года

Операционные	9 мес. 2025			9 мес. 2024			% г/г	3 кв. 2025			3 кв. 2024			% г/г
	9 мес. 2025	9 мес. 2024	% г/г	3 кв. 2025	3 кв. 2024	% г/г		3 кв. 2025	3 кв. 2024	% г/г				
ППКМ (млрд.)	17,1	14,6	16,8	6,8	5,9	15,2								
Среднее количество воздушных судов	60,3	52,3	15,3	61,3	55,3	10,8								
ВПКМ (млрд.)	14,2	12,3	15,4	5,8	5,1	12,7								
Коэффициент загрузки	83,0%	84,0%	(1,0)пп	85,0%	87,0%	(1,9)пп								
Выручка на ППКМ (центы США)	6,43	6,82	(5,7)	6,45	6,94	(7,0)								
Затраты на ППКМ (центы США)	5,90	6,08	(3,0)	5,79	5,67	2,1								
Затраты на ППКМ без учета топлива (центы США)	4,43	4,48	(1,1)	4,28	4,10	4,3								
Финансовые (млн долл. США)	9 мес. 2025			9 мес. 2024			% г/г	3 кв. 2025			3 кв. 2024			% г/г
Выручка и прочие доходы	1 096,8	996,5	10,1	438,6	409,3	7,2								
EBITDAR	262,2	253,3	3,5	105,2	126,7	(17,0)								
Маржа EBITDAR	23,9%	25,4%	(1,5)пп	24,0%	31,0%	(7,0)пп								

- Значительный рост за 9 месяцев и устойчивая маржинальность
- Влияние на провозные емкости и прибыльность внеплановых снятий двигателей (НСД), ослабления тенге и закрытия аэропортов
- Оптимизация доходности за счёт динамического управления парком и маршрутной сетью
- Провозные емкости FlyArystan были перераспределены в пользу более маржинальных международных маршрутов Air Astana
- Изменение ценовой структуры FlyArystan в четыре этапа

Эйр Астана: финансовые и операционные показатели за 9 месяцев и 3 квартал 2025 года

Операционные	9 мес. 2025 9 мес. 2024			3 кв. 2025 3 кв. 2024		
			% г/г			% г/г
ППКМ (млрд.)	11,8	10,0	17,8	4,6	3,9	16,3
Среднее количество воздушных судов	34,0	31,9	6,6	33,7	32,3	4,1
ВПКМ (млрд.)	9,6	8,3	16,7	3,8	3,4	14,5
Коэффициент загрузки	81,7%	82,5%	(0,8)пп	83,7%	85,0%	(1,4)пп
Выручка на ППКМ (центы США)	7,62	7,98	(4,5)	7,57	7,88	(3,9)
Затраты на ППКМ (центы США)	7,08	7,10	(0,3)	6,96	6,60	5,5
Затраты на ППКМ без учета топлива (центы США)	5,54	5,42	2,1	5,36	4,95	8,4
Финансовые (млн долл. США)	9 мес. 2025 9 мес. 2024			3 кв. 2025 3 кв. 2024		
			% г/г			% г/г
Выручка и прочие доходы	899,6	799,3	12,5	347,7	3,0	11,8
ЕБИТДАР	195,7	184,3	6,2	75,6	87,7	(13,7)
Маржа ЕБИТДАР	23,5%	25,0%	(1,5)пп	23,4%	29,8%	(6,3)пп

*За исключением внутригрупповой выручки по лизинговым транзакциям

FlyArystan: финансовые и операционные показатели за 9 месяцев и 3 квартал 2025 года

Операционные	9 мес. 2025 9 мес. 2024			3 кв. 2025 3 кв. 2024		
			% г/г			% г/г
ППКМ (млрд.)	5,2	4,6	14,4	2,2	2,0	13,1
Среднее количество воздушных судов	26,3	20,4	28,8	27,7	23,0	20,3
ВПКМ (млрд.)	4,5	4,0	12,7	1,9	1,8	9,3
Коэффициент загрузки	86,0%	87,4%	(1,3)пп	87,9%	90,9%	(3,0)пп
Выручка на ППКМ (центы США)	5,79	5,92	(2,1)	5,96	6,27	(5,0)
Затраты на ППКМ (центы США)	5,44	5,32	2,3	5,35	4,94	8,3
Затраты на ППКМ без учета топлива (центы США)	4,14	3,89	6,4	4,02	3,54	13,4
Финансовые (млн долл. США)	9 мес. 2025 9 мес. 2024			3 кв. 2025 3 кв. 2024		
Выручка и прочие доходы	304,1	271,3	12,1	131,4	122,3	7,4
EBITDAR	56,5	69,0	(18,0)	25,6	39,0	(34,4)
Маржа EBITDAR	21,2%	26,6%	(5,4)пп	22,0%	34,1%	(12,1)пп

*За исключением внутригрупповой выручки по лизинговым транзакциям

ЕВITDAR Группы: влияние операционных и внешних факторов

Млн долл. США



ППКМ и распределение провозных емкостей

9 мес. 2025 9 мес. 2024 3 кв. 2025 3 кв. 2024

Парк ВС Группы (на конец периода)

61

56

ППКМ (млрд.)



5,2

4,6

11,8

10,0

2,2

4,6

2,0

3,9

Коэфф. загрузки (Группа)

83,0%

84,0%

85,0%

87,0%

Рост числа пассажиров и стабильный коэффициент загрузки

- Рост числа пассажиров Группы на 10,5% до 7,5 млн пассажиров
- Стабильный средний коэффициент пассажирской загрузки за 9 месяцев на уровне 83%

Успешная реализация расширения флота

- Упрощение флота и увеличение до 61 воздушного судна (62 на ноябрь 2025)
- ППКМ Группы за 9 месяцев 2025 года увеличился на 16,8% г/г: 9,6% на внутренних маршрутах и 22,6% на международных направлениях

Перераспределение провозных ёмкостей с целью обеспечения максимальной прибыльности

- Спрос остается высоким: ВПКМ Группы за 9 месяцев 2025 года вырос на 15,4% г/г – 8,7% на внутренних и 21,6% на международных направлениях
- 74% прироста провозных емкостей пришлось на международную маршрутную сеть (91% по бренду Air Astana)

Ограничения провозных емкостей из-за внешних факторов в 3 квартале

- Несмотря на принятые заранее меры, на объём провозных емкостей повлияли 14 внеплановых снятий двигателей в пиковый летний сезон
- Закрытие Казахстанских и региональных аэропортов в пиковый сезон

Показатели удельной доходности и расходов

	9 мес. 2025	9 мес. 2024	3 кв. 2025	3 кв. 2024
Доходы на ППКМ (центы США)	6,43	6,82	6,45	6,94
Расходы на ППКМ (центы США)	5,90	6,08	5,79	5,67

Расходы на ППКМ (центы США)



Снижение разницы между доходами и расходами на ППКМ в сложных условиях операционной среды за счёт динамического управления провозными емкостями и повышения операционной эффективности

Проактивное управление провозными емкостями и доходами для поддержания маржинальности

- Доходы на ППКМ за 9 месяцев снизились на 5,7% г/г., обусловленное давлением на внутренние тарифы FlyArystan вследствие ослабления тенге
- Перераспределение провозных емкостей в пользу более доходных маршрутов в Азии и странах Персидского залива
- Изменения тарифной структуры FlyArystan, связанные с девальвацией тенге, начнут отражаться начиная с 4 кв.

Фокус на снижение отраслевого инфляционного давления на затраты

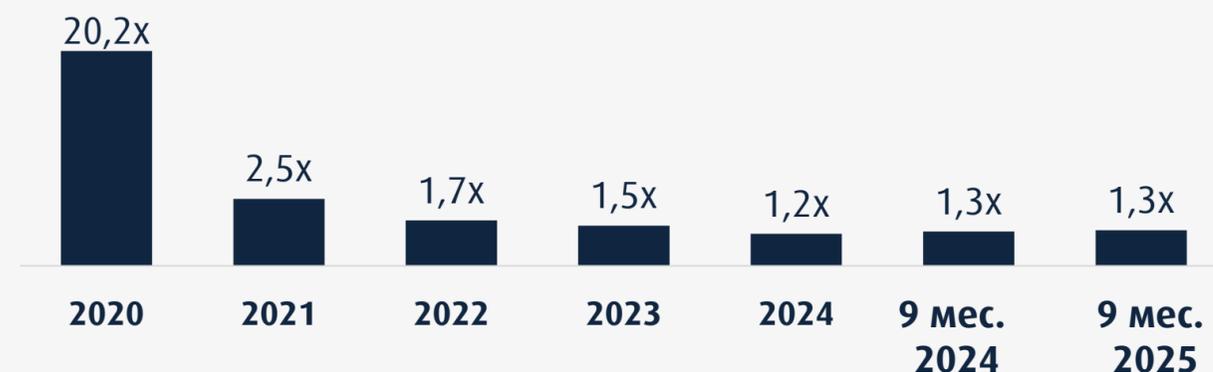
- Расходы на ППКМ снизились на 3% г/г. за 9 месяцев 2025 года, обусловленные снижением стоимости топлива и ослаблением тенге
- На расходы на ППКМ оказали влияние потери провозных емкостей из-за внепланового простоя флота (ВСД) и фиксированные расходы на техническое обслуживание двигателей
- Инвестиции в инфраструктуру, внедрение инструментов оптимизации и цифровая трансформация обеспечили повышение операционной эффективности и снижение издержек

Сильный баланс и леве́ридж

Чистый долг

Долл. США (млн.)	9 мес. 2025	9 мес. 2024
Займы	5,7	0,1
Обязательства по аренде	975,8	863,9
<i>за вычетом денежных средств и их эквивалентов</i>	<i>539,6</i>	<i>473,9</i>
ЧИСТЫЙ ДОЛГ	441,9	390,1

Чистый долг /EBITDAR



Группа поддерживает устойчивый баланс и высокий уровень ликвидности

Программа капитальных расходов (CAPEX) реализуется по плану:

- 250 млн долл. США – прогноз по CAPEX на момент IPO против 120 млн. долл. США, привлечённых в результате IPO
- Более 100 млн. долл. уже принято к реализации
- Финансирование покупки Boeing 787-9 планируется через EXIM
- Долг будет отражен после поставки в 2032 году и, в целом, будет находиться на уровне, сопоставимом с операционным лизингом

Устойчивая ликвидность

- Объём денежных средств группы увеличился на 14% до 539,6 млн. долл. США (9 мес. 2024: 473,9 млн. долл. США)
- Коэффициент соотношения денежных средств к выручке – 38,3%, превышая прогноз на 25% без учёта доступных кредитных линий в 170,4 млн. долл. США (12% от выручки)

Комфортный уровень чистого долга

- Показатель Чистый долг/EBITDAR равен 1,3x, несмотря на 5 самолетов поставленных в течение последних 12 месяцев (3 E2 были возвращены)
- Показатель уверенно соответствует среднесрочному прогнозу на уровне менее 3,0x

В июне 2025 года выплачены обыкновенные и специальные дивиденды в рамках обновлённой дивидендной политики.

Обзор операционной деятельности



Уникальное географическое положение и дальнейшее расширение сети

Гибкое перераспределение провозных емкостей на более высокодоходные направления

Внутренняя конкуренция за прибыльность

Стратегические партнерства с авиакомпаниями – кодшеринговые соглашения с China Southern Airlines и Air India

Расширение сети за счет новых направлений

Увеличение частоты рейсов на популярных международных направлениях в зимнем сезоне 2025–2026

112 направлений*

76 международных и

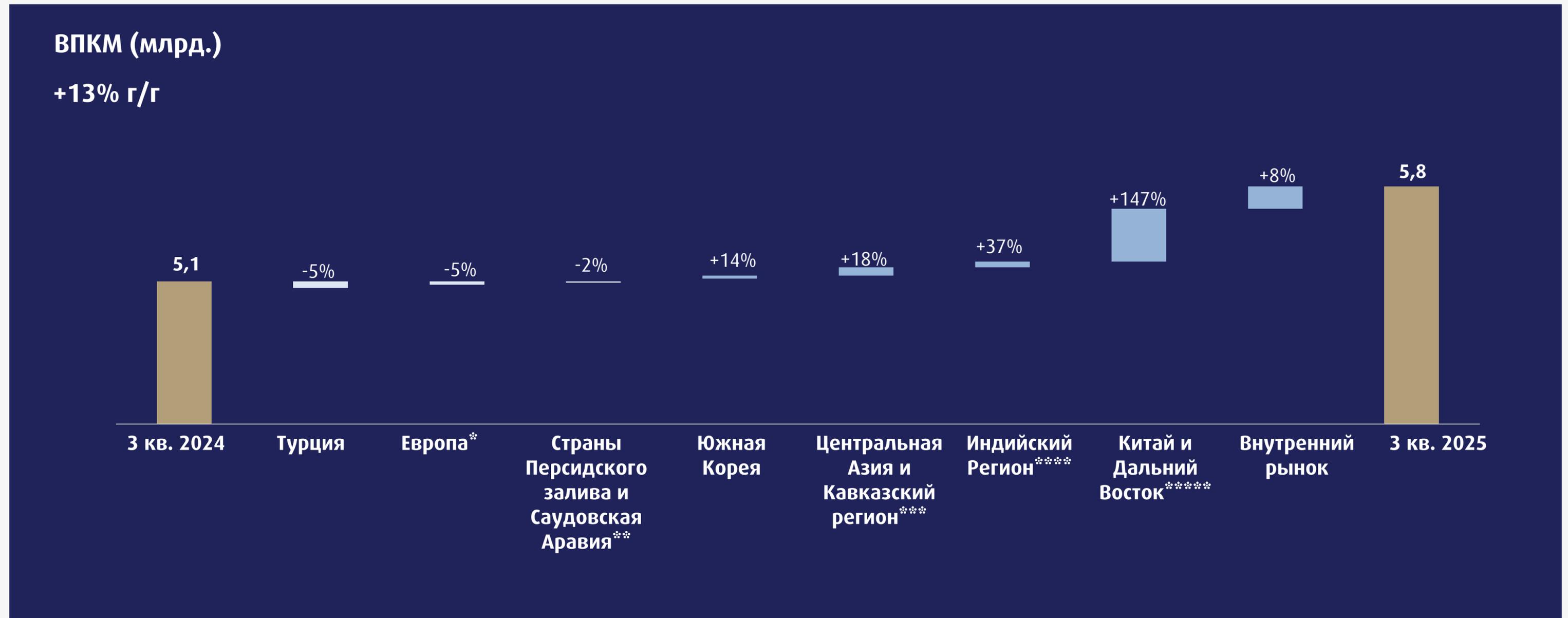
36 внутренних направлений

22 новых направления открылось в 2025



*на 30 сентября 2025

Уникальное географическое положение – динамическое распределение провозных емкостей



* включает Германию, Грецию, Черногорию, Нидерланды, Португалию, Великобританию

** включает Египет, Катар, Саудовскую Аравию, ОАЭ

*** включает Азербайджан, Грузию, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан

**** включает Индию, Мальдивы

***** включает Китай, Таиланд, Вьетнам.

Дальнейшее повышение операционной эффективности Группы

Передовой Технический Центр

- **Самостоятельное выполнение** технического обслуживания по форме C-check парка Airbus – увеличение мощностей до **трех линий** одновременно
- Впервые проведены одновременные **6-летние** и **12-летние** формы технического обслуживания.
- Оснащение **6 самолётов A321LR** дополнительным центральным топливным баком силами собственного техцентра
- Запланированное строительство **новых ангаров** в Алматы и Астане – старт в 2026 г.



Передовая в отрасли программа обучения

- **Расширение** Учебного центра подготовки пилотов в Астане
- **Второй полнопилотажный тренажер установлен** и будет введен в эксплуатацию в январе 2026
- Программа подготовки пилотов по системе **Multi Pilot License (MPL)** – первая в Центральной Азии и СНГ



Наземное обслуживание и другая оптимизация

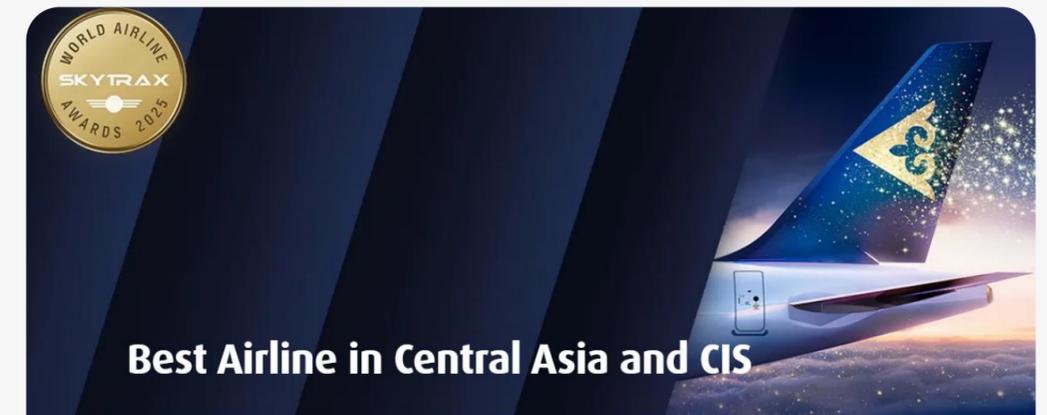
- Создание **Air Astana Terminal Services** с продолжающимися инвестициями в инфраструктуру
- Оптимизация **расхода топлива**
- **Оптимизация расписания экипажей** – повышение эффективности использования лётного состава
- **Цифровая трансформация и запуск AI Lab** для повышения внутренней эффективности



Стремление к совершенству – инвестируя в пассажирский опыт, отмеченный наградами

Группа остаётся приверженной самым высоким стандартам обслуживания

- Сертификация IOSA (аудит операционной безопасности IATA) пройдена в десятый раз
- Дальнейшее **улучшение бортового продукта** за счёт модернизированной **системы развлечений на борту**
- Расширение функционала **нового мобильного приложения**, запущенного во 2 кв. 2025 года.
- Запуск Air Astana автоматизированного агента на **базе ИИ** по работе с клиентскими обращениями
- **Премия Skytrax World Airline Awards 2025:** Air Astana признана «Лучшей авиакомпанией в Центральной Азии и СНГ» и «Лучшее бортовое обслуживание в Центральной Азии и СНГ». FlyArystan получила звание «Лучшая бюджетная авиакомпания в Центральной Азии и СНГ»
- Air Astana получила рейтинг «Five Star» от APEX шестой год подряд



We are honoured to serve you

Air Astana received the prestigious "Best Airline in Central Asia and CIS" award for the fourteenth year in succession, together with "Best Onboard Service in Central Asia and CIS" award for the ninth time. Thank you for your trust - this award belongs to you and inspires us to new heights.

The World Airline Awards, established by independent research agency Skytrax in 1999, are considered one of the most authoritative measures of passenger satisfaction in global aviation and are often referred to as the "Oscars of the aviation industry".



Сильные позиции для реализации возможностей дальнейшего роста

Явный лидер на внутреннем рынке, с хорошими позициями для возможностей роста

Самый быстрорастущий авиационный рынок в мире с низким уровнем авиаперевозок на душу населения по сравнению со странами с аналогичным уровнем экономики*



9,2 миллиона+
внутренний рынок Казахстана в 2024 г.

0,6 → 1,75
количество авиаперелетов на душу населения 2024 -> 2030

Значительно неосвоенный рынок в Центральной Азии и Кавказском регионе

Крупнейшая авиационная группа в регионе – с готовностью к реализации возможностей для дальнейшего роста



97 миллионов
население Центральной Азии и Кавказского региона



82
Количество частот в неделю



Удобный доступ к популярным туристическим направлениям

Идеальное географическое положение с доступом к ближайшим мегарынкам

Соединяя регион и остальной мир, открывая новые маршруты и направления



Близость к быстрорастущим мегарынкам
Китая, Индии, стран Персидского залива и Саудовской Аравии



Безвизовые
программы в регионе



Расширенные стратегические партнерства

Соглашение о кодшеринге с China Southern Airlines и Air India

*Источник: IATA

Прогноз

В результате внеплановых снятий двигателей (ВСД) в пиковый сезон 3 кв., Группа ожидает, что показатель расходов на ППКМ за 2025 финансовый год будет немного опережать темпы роста доходов на ППКМ. Несмотря на эту разницу, Группа сохраняет курс на дальнейший рост в 2025 году, в соответствии со своими среднесрочными ориентирами.

- 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.

Вопросы и ответы



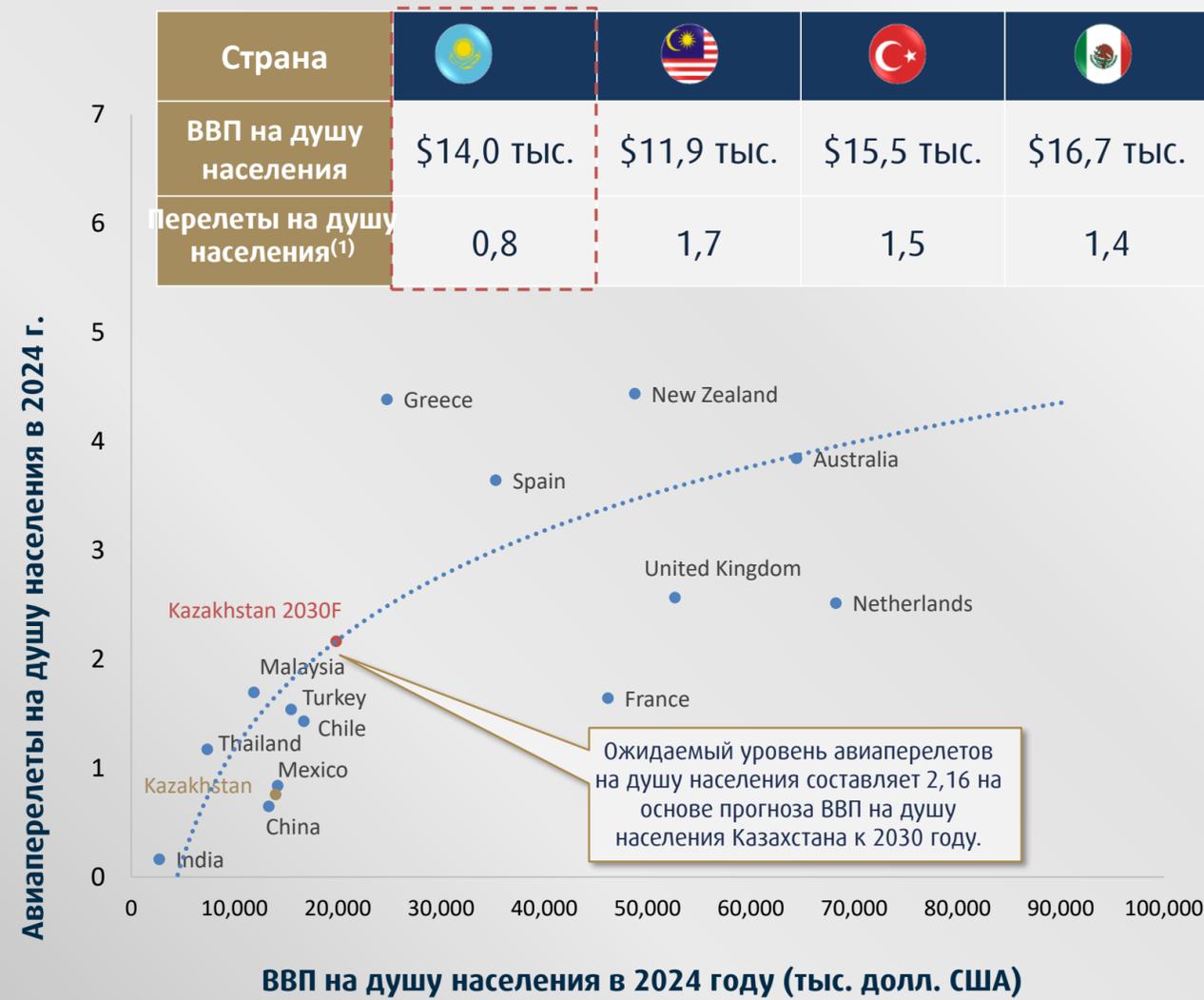
Приложения



Неиспользованный потенциал авиаперевозок в Казахстане

Значительно неосвоенный рынок, с низким показателем авиаперелетов на душу населения и значительными возможностями для роста...

Авиаперелеты на душу населения ⁽¹⁾ по сравнению с ВВП на душу населения в 2024 г.



Впечатляющий рост, обусловленный стимулированием спроса

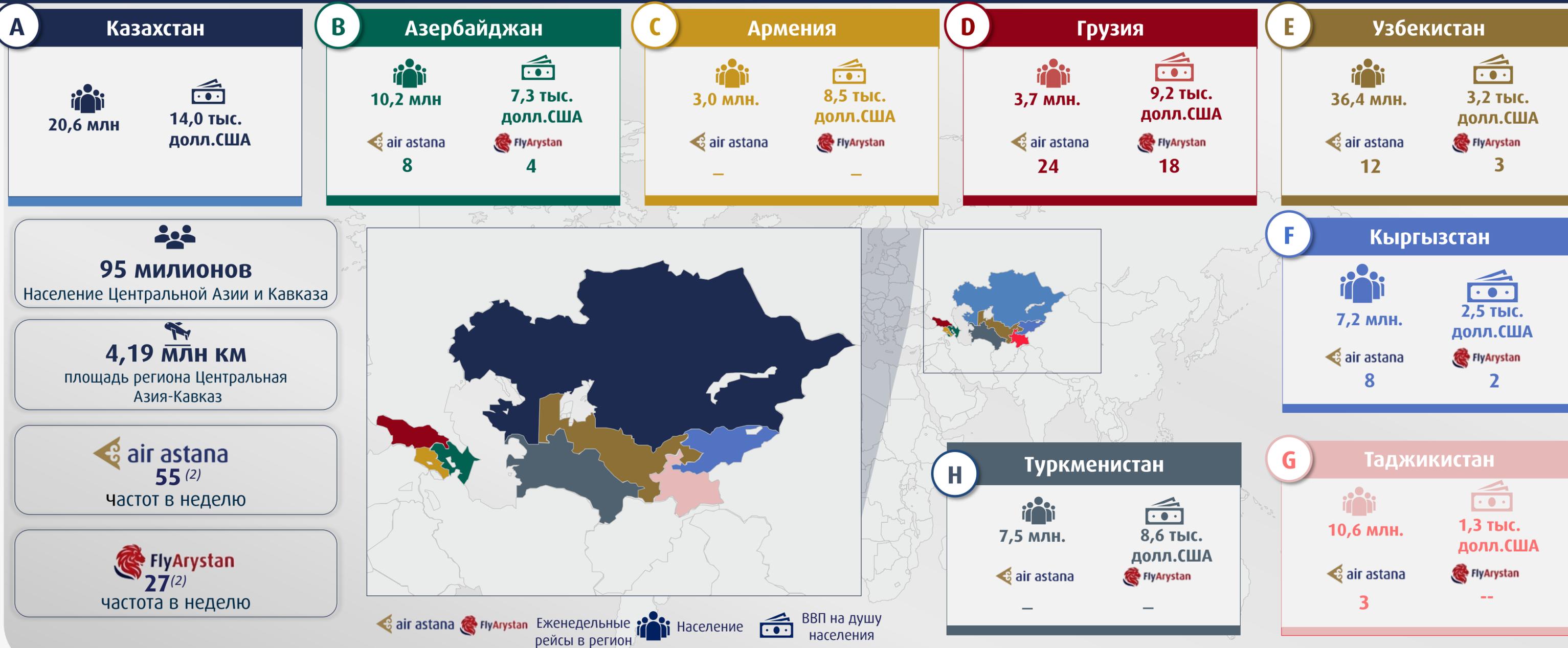
Пассажиропоток в Казахстане 2013–2024 гг.



Источники: данные компании, EIU, Министерство национальной экономики, Комитет гражданской авиации Казахстана, IATA Direct Data Solutions по Казахстану, Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан. Примечания: трендовая кривая соответствует экспоненциальной регрессии. (1) Общее количество международных и внутренних вылетающих кресел в 2024 году / общая численность населения страны в 2024 году. (2) Внутренние пассажиры / общая численность населения (на начало года).

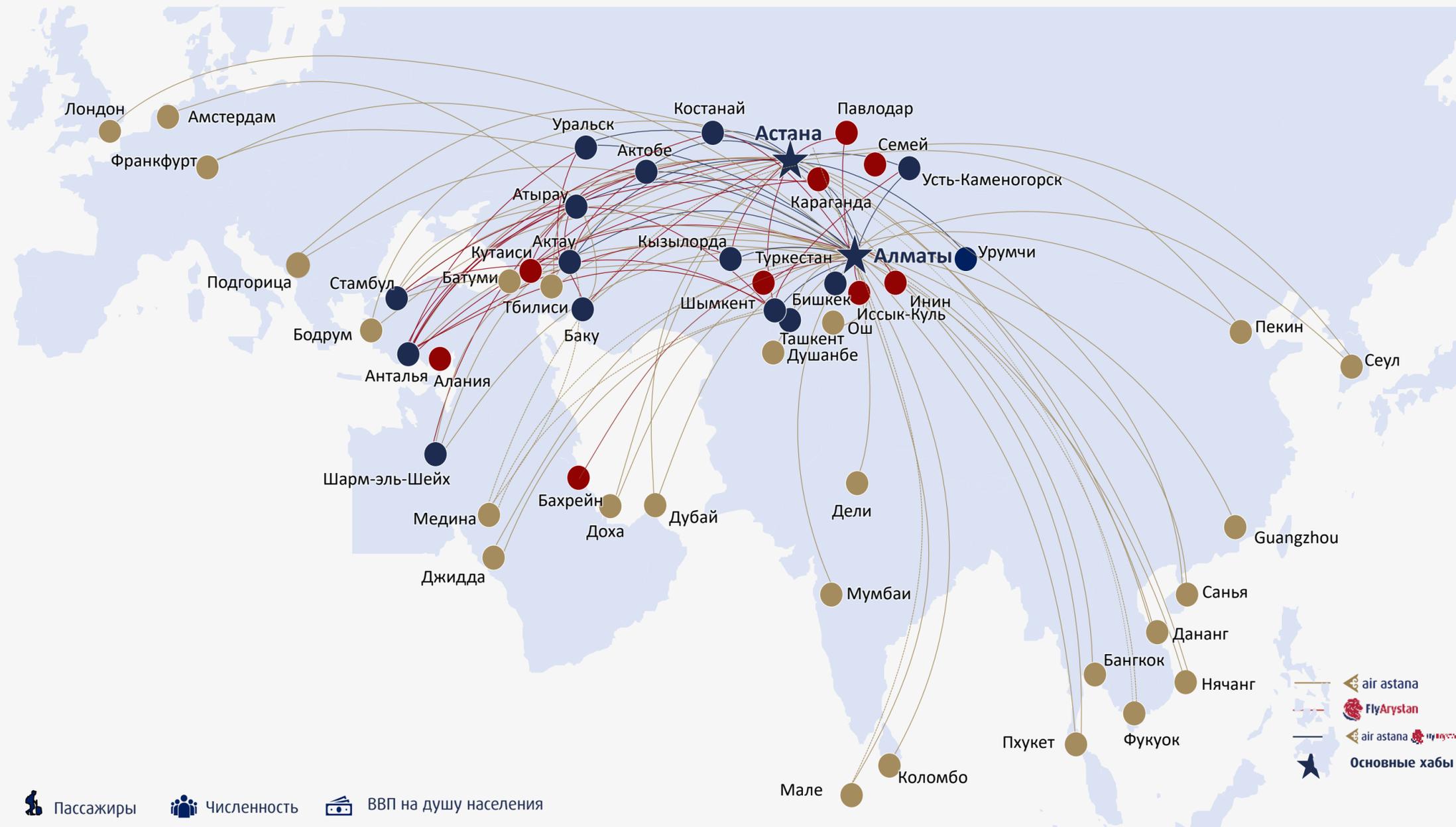
Возможности в Центральной Азии и на Кавказе

Значительно неосвоенный рынок в Центральной Азии и на Кавказе, где группа Air Astana может способствовать улучшению авиасообщения



Источники: Информация о компании, если не указано иное. Всемирный банк. Примечания: (1) Данные о ВВП на душу населения и численности населения по состоянию на 2024 год. Источник: Данные Всемирного банка. (2) Ежедневные рейсы в Центральную Азию и регион Кавказа по состоянию на июнь 2025 года.

Значительные возможности за счет международного расширения



2 основных хаба
3 базы

76 международных, и
36 внутренних направления

✓ В непосредственной близости к соседним мегарынкам

✓ Удобный доступ к туристическим направлениям

✓ Международные безвизовые программы

Пассажиры Численность ВВП на душу населения

Европа (1)	Турция	Ближний Восток (2)	Индия	Китай
<p>820млн. пассажиров</p> <p>43,1 тыс. долл. США</p> <p>450 млн. численность</p>	<p>182 млн. пассажиров</p> <p>15,5 тыс. долл. США</p> <p>86млн. численность</p>	<p>с.249м(3) ВВП</p> <p>37,9 тыс. долл США</p> <p>61 млн. численность</p>	<p>123млн. пассажиров</p> <p>2,7 тыс. долл. США</p> <p>1,5 млрд. численность</p>	<p>253млн. пассажиров</p> <p>13,3 тыс. долл. США</p> <p>1,4 млрд. численность</p>

Источники: данные компании, Всемирный банк, IATA, Министерство гражданской авиации Индии.
 Примечания: Карта основана на маршрутах, обслуживаемых по состоянию на 30 сентября 2025 года. (1) Включает 27 членов Европейского союза с 2020 года. (2) Включает страны Совета сотрудничества стран Персидского залива: Бахрейн, Кувейт, Оман, Катар, Саудовскую Аравию и ОАЭ. (3) Бахрейн включает только международный аэропорт Бахрейна, Кувейт включает только международный аэропорт Кувейта, Оман включает аэропорты, эксплуатируемые компанией Airports Management Company, а ОАЭ включают Дубай, Шарджу и Абу-Даби. (4) Цифры включают совместные маршруты и запланированные маршруты, открытие которых было объявлено до конца 2024 года.

Сильная управленческая команда с подтверждённым успешным опытом работы

Сильная управленческая команда



Питер Фостер

Главный исполнительный директор

43 года опыта в отрасли 20 лет в Группе «Эйр Астана»



Ибрахим Жанлыел

Исполнительный директор по финансам

27 лет опыта в отрасли 22 года в Группе Air Astana



Герхард Коетци

Исполнительный директор по обеспечению соответствия стандартам безопасности

43 года опыта в отрасли 19 лет в Группе Air Astana



Евгения Ни

Исполнительный директор по управлению персоналом

23 года опыта в отрасли 23 года в Группе Air Astana



Кит Вардл

Вице-президент по инженерно-техническому обслуживанию

40 лет опыта в отрасли 8 лет в Группе Air Astana



Филиппос Сиаккас

Исполнительный директор по производству

37 лет опыта в отрасли 11 лет в Группе Air Astana



Ердаулет Шамшиев

Исполнительный директор по правительственным связям

22 года опыта в отрасли 21 год в Группе Air Astana



Пиюш Таори

Исполнительный директор по цифровым и информационным технологиям

38 лет опыта в отрасли 2 года в Группе Air Astana



Ричард Леджер

Президент FlyArystan

32 года опыта в отрасли 18 лет в Группе Air Astana

Совет директоров



Нурлан Жакупов



Председатель совета директоров



Питер Фостер

Главный исполнительный директор



Айдар Рыскулов

Неисполнительный директор



Саймон Вуд

Неисполнительный директор



Эльдар Абдразаков

Независимый директор без исполнительных полномочий
Председатель ESG комитета



Джанет Хэкман

Независимый неисполнительный директор
Председатель комитета по назначениям и вознаграждениям



Кит Гэбел

Независимый неисполнительный директор
Председатель комитета по аудиту



Гарри Кингшотт

Независимый неисполнительный директор
Председатель комитета по стратегическому планированию



Дияс Асанов

Независимый неисполнительный директор
ответственный по взаимодействию с персоналом

Все комитеты возглавляются независимыми директорами

Комитет по аудиту
4 члена
Председатель — независимый директор

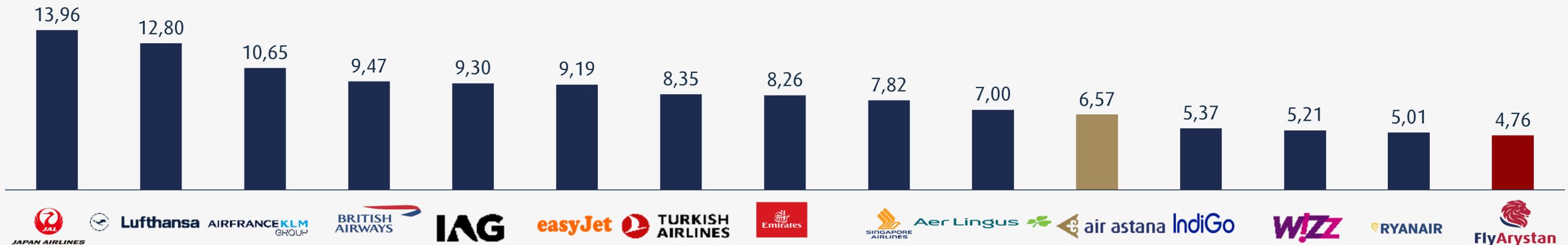
ESG Комитет
5 членов
Председатель — независимый директор

Комитет по назначениям и вознаграждениям
5 членов
Председатель — независимый директор

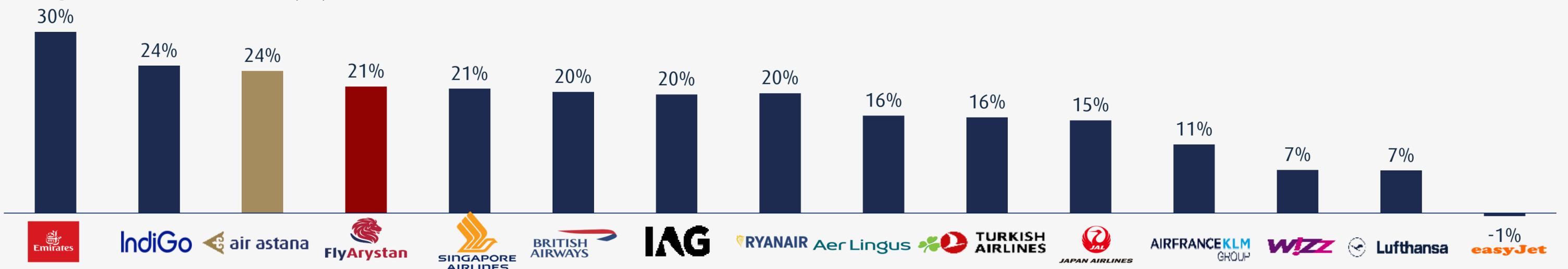
Комитет по стратегическому планированию
5 членов
Председатель — независимый директор

Эффективность – сравнение показателей CASK и маржи EBITDAR

Расходы на ППКМ за 2025г.*
(центы США)



Маржа EBITDAR 2024 г. (%)



Источник: The Airline Analyst by Airfinance Journal, официальный сайт.

Показатели Air Astana и FlyArystan представлены на индивидуальной основе, без учёта внутригрупповой выручки от лизинга, ЧРС, расходов на IPO и благотворительных взносов (данные за период с января по июнь 2025 года).

Данные обновлены по следующим компаниям:

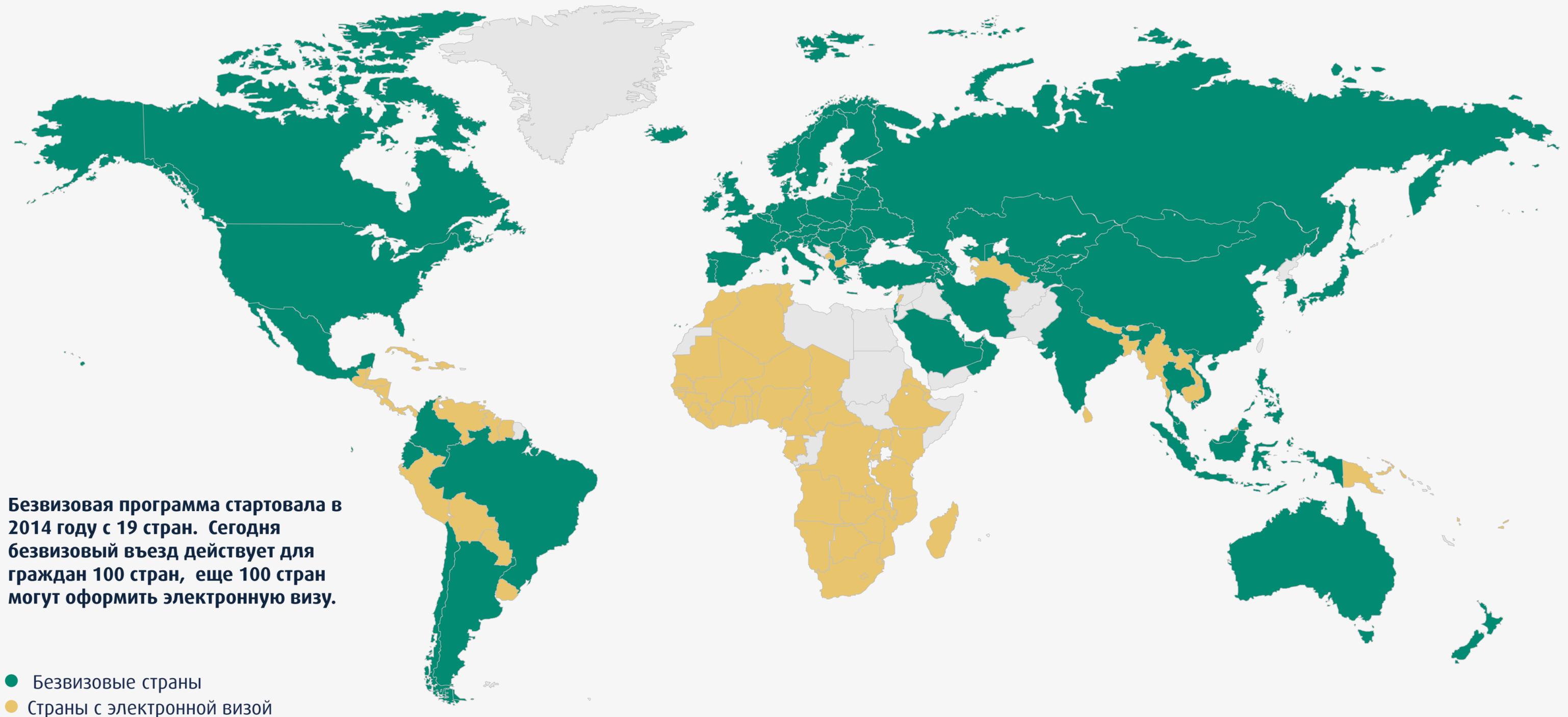
Air France-KLM, British Airways, IAG, IndiGo, Japan Airlines, Lufthansa, Turkish Airlines, Wizz Air updated - январь - июнь 2025 года.

easyJet, Singapore Airlines - октябрь 2024 - март 2025.

Aer Lingus - январь-декабрь 2024 года.

Emirates, Ryanair - апрель 2024 - март 2025.

Безвизовые программы способствующие международной экспансии



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, сотрудников, агентов и консультантов или советников или любое другое лицо в отношении справедливости, точности, полноты или правильности Информации или содержащихся в ней мнений или любого другого заявления, сделанного или подразумеваемого, и не следует полагаться на них. осуществляться в связи с Компанией или Группой 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 каких-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. Группа 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 Группы 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 Группы, 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 Группа, 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 Группы, основанных на знаниях и опыте руководства Группы на рынках, на которых работает Группа. Хотя Группа 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. Группа 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.

Возможны расхождения из-за округления.