

**ИНВЕСТИЦИОННЫЙ МЕМОРАНДУМ
АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «ЭЙР АСТАНА»
(АО «Эйр Астана»)**



Финансовый консультант: АО «Halyk Finance»

Уважаемые инвесторы,

настоящий Инвестиционный меморандум составлен с целью включения акций акционерного общества «Эйр Астана» (далее – **Эмитент, Компания или АО «Эйр Астана»**) по категории «Премиум» сектора «Акции» площадки «Основная» официального списка акционерного общества «Казахстанская фондовая биржа» (далее – **Биржа**), а также с целью формирования у потенциальных инвесторов достоверного представления о деятельности и перспективах работы Эмитента.

Настоящий документ подготовлен при участии акционерного общества «Halyk Finance» (дочерняя организация АО «Народный Банк Казахстана») (далее – **Финансовый консультант, АО «Halyk Finance» или Halyk Finance**), выступающего в качестве финансового консультанта Эмитента.

Инвестиционный меморандум составлен по состоянию **на 30 ноября 2023 года** (если в настоящем Инвестиционном меморандуме не указано иное) и содержит информацию о деятельности Эмитента и отрасли, в которой он функционирует, подготовленную Эмитентом и Финансовым консультантом, а также полученную из общедоступных официальных статистических отчетов, пресс-релизов информационных агентств и других официальных источников. Сведения о финансовых показателях Эмитента подготовлены на основе годовой консолидированной финансовой отчетности Эмитента за 2020-2022 годы, подтвержденной аудиторскими отчетами, а также промежуточной консолидированной финансовой отчетности Эмитента по состоянию на 30 сентября 2023 года, подтвержденной отчетом по обзору данной отчетности.

Настоящий документ предоставляется только в целях информирования потенциальных инвесторов и иных заинтересованных лиц о результатах деятельности Эмитента и не может служить документальным основанием для обоснования принятия какого-либо решения об инвестировании или отказе от инвестирования и не должен рассматриваться как официальная рекомендация со стороны Эмитента или Финансового консультанта. Каждый инвестор должен самостоятельно сделать свою независимую оценку и принять решение об инвестировании.

Настоящий Инвестиционный меморандум (полностью и/или частично) не является основанием для возникновения какого-либо обязательства со стороны Эмитента или Финансового консультанта.

В случае возникновения вопросов в отношении информации, содержащейся в настоящем Инвестиционном меморандуме, заинтересованные лица могут обращаться к следующим контактными лицам:

– **контактные лица Эмитента:**

Ирина Мартинез, Директор Департамента по взаимоотношениям с инвесторами,
тел: +7 (727) 258 41 36 (вн.1682), адрес эл. почты: irina.martinez@airastana.com;
investor.relations@airastana.com;

– **контактное лицо Финансового консультанта:**

Ляззат Апиева, Департамент финансового консультирования и андеррайтинга,
тел. +7 (727) 339 43 77, адрес эл. почты: l.apiyeva@halykfinance.kz;
hf.ib@halykfinance.kz.

Раздел 1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ ОБ ЭМИТЕНТЕ

1. Наименование эмитента и его организационно-правовая форма

Сведения о наименовании и организационно-правовой форме

	Полное наименование	Сокращенное наименование
На государственном языке	«Эйр Астана» акционерлік қоғамы	«Эйр Астана» АҚ
На русском языке	Акционерное общество «Эйр Астана»	АО «Эйр Астана»
На английском языке	Air Astana Joint Stock Company	Air Astana JSC

С даты первичной регистрации было произведено переименование Компании:

Дата присвоения/ изменения наименования	Полное наименование	Сокращенное наименование
14.09.2001	Закрытое акционерное общество «Эйр Астана»	ЗАО «Эйр Астана»
17.05.2005	Акционерное общество «Эйр Астана»	АО «Эйр Астана»

Эмитент не был создан в результате реорганизации юридического лица (юридических лиц).

2. Регистрационные данные

Сведения о государственной регистрации (перерегистрации) эмитента

Первичная государственная регистрация Эмитента в качестве закрытого акционерного общества «Эйр Астана» проведена Министерством юстиции Республики Казахстан 14 сентября 2001 года. Государственная перерегистрация Эмитента производилась 17 мая 2005 года в результате изменений, внесенных в законодательство в 2003 году.

Бизнес-идентификационный номер Эмитента: 010 940 000 162.

3. Юридический и фактический адреса

Юридический и фактический адреса Эмитента: Республика Казахстан, 050039, г. Алматы, Турксибский район, улица Закарпатская, дом 4 А;

Номер контактного телефона: +7 (727) 258 41 35/36;

Номер факса: +7 (727) 259 87 01;

Адрес электронной почты: investor.relations@airastana.com

Интернет-ресурс: <https://airastana.com/>.

4. История образования и деятельность эмитента

АО «Эйр Астана» является крупнейшей авиакомпанией в Центральной Азии и Кавказском регионе, с долей рынка 69% и 47% на внутренних и международных маршрутах из Казахстана, соответственно¹. Благодаря своему новому и современному авиапарку, состоящему из 47 самолетов (по состоянию на 30 сентября 2023 года), Компания

¹ Согласно данным за последние 12 месяцев, закончившихся 30 сентября 2023 года.

осуществляет регулярные, прямые и транзитные, ближне- и дальнемагистральные авиаперевозки, а также грузовые перевозки на внутренних, региональных и международных маршрутах по Центральной Азии, Кавказу, Европе (включая Турецкую Республику), Ближнему Востоку и Азии (включая Индию и КНР). За девять месяцев, закончившихся 30 сентября 2023 года, Компания перевезла около 6 миллионов пассажиров на примерно 41 тысяче рейсов по 99 маршрутам в 21 страну, по сравнению с примерно 7,3 миллионами пассажиров на примерно 52 тысячах рейсов по 88 маршрутам в 16 странах за год, закончившийся 31 декабря 2022 года. Два дифференцированных, но взаимодополняющих бренда Компании («Air Astana» – бренд полносервисного и флагманского авиаперевозчика Казахстана, и «FlyArystan» – бренд бюджетного авиаперевозчика) позволяют Компании ориентироваться на различные потребительские рынки и географические регионы, предоставляя выбор по целому ряду потребностей клиентов и целей путешествия.

Поскольку оба операционных сегмента (Air Astana и FlyArystan) в настоящий момент работают как отдельные бренды в рамках одного юридического лица и под одним АОС², Компания пока не арендует воздушные суда отдельно для каждого сегмента.

АО «Эйр Астана» является материнской компанией и единственным операционным предприятием группы «Эйр Астана». Компания имеет одну дочернюю компанию – АО «FlyArystan», зарегистрированное в РК и в настоящее время не осуществляющее свою деятельность. В 2024 году Компания планирует подать заявку на получение отдельного АОС для FlyArystan, владельцем которого будет АО «FlyArystan». После завершения данного процесса деятельность FlyArystan перейдет к АО «FlyArystan», которое останется в составе группы «Эйр Астана».

По состоянию на 30 ноября 2023 года, у Компании было 17 000 размещенных простых акций. 22 декабря 2023 года общим собранием акционеров Компании было принято решение о дроблении размещенных 17 000 акций Компании в соотношении 1 к 18 000, в результате чего количество размещенных акций Компании составит 306 000 000 простых акций, и об увеличении общего количества объявленных простых акций Компании, с учетом дробления, до 366 000 000 простых акций. Данный выпуск акций и соответствующие изменения в проспект акций Компании были зарегистрированы Агентством Республики Казахстан по регулированию и развитию финансового рынка (далее – АРРФР) 28 декабря 2023 года.

История образования

В сентябре 2001 года была создана компания ЗАО «Эйр Астана» с участием Правительства Республики Казахстан и компании BAE Systems (Kazakhstan) Limited.

В мае 2002 года Компания выполнила свой первый рейс Алматы - Астана.

В сентябре 2002 года был выполнен первый международный рейс Алматы - Дубай.

В августе 2003 года получена сертификация EASA JAR 145 на инженерную и техническую поддержку от EASA³.

² АОС (an air operator certificate) – сертификат эксплуатанта воздушного судна.

³ EASA (the European Union Aviation Safety Agency) – Европейское агентство по безопасности полетов. EASA является агентством Европейского союза (ЕС) по регулированию и исполнению задач в области безопасности гражданской авиации. В зону ответственности EASA входит анализ и исследования в области безопасности, выдача разрешений иностранным авиакомпаниям, консультации при разработке европейского авиационного законодательства, внедрение и отслеживание правил безопасности (включая функции инспектирования в

В мае 2005 года осуществлена перерегистрация Эмитента в результате изменений, внесенных в законодательство в 2003 году.

В декабре 2007 года был произведен запуск программы для часто летающих пассажиров Nomad Club.

В декабре 2008 года запущена программа тренировок для пилотов, а также пройден аудит IOSA⁴.

В мае 2012 года впервые в СНГ получен рейтинг 4 звезды от Skytrax⁵.

В октябре 2012 года Компанией было получено первое собственное воздушное судно.

В июне 2013 года получение Компанией награды от Skytrax как лучшая авиакомпания и лучший сервис в авиаотрасли в Центральной Азии и Индии.

В июне 2014 года получение Компанией членства от Ассоциации азиатско-тихоокеанских авиалиний (Association of Asia Pacific Airlines)⁶.

В ноябре 2016 года Компанией получен первый самолет Airbus A320 NEO.

В декабре 2017 года Компанией получен первый самолет Airbus A321 NEO.

В мае 2018 года Компания ввела в эксплуатацию авиационно-технический центр в аэропорту города Астана.

В мае 2019 года Компания стала осуществлять деятельность под брендом FlyArystan, как лоукостер по Центральной Азии.

В марте 2021 года FlyArystan запустил первый международный рейс Туркестан - Стамбул.

В апреле 2022 года Компания запустила прямой рейс в Грецию.

В октябре 2022 года FlyArystan получил свой первый новый самолет Airbus.

В апреле 2023 года FlyArystan получил рейтинг 4 звезды как лоукостер от Skytrax.

В мае 2023 года Компания получила награду от APEX за лучшую систему развлечений на борту⁷.

В сентябре 2023 года запущен симулятор полного полета.

5. Филиалы и представительства

На дату составления настоящего Инвестиционного меморандума у Эмитента имеются следующие представительства:

странах-участницах), выдача сертификатов типа на воздушные суда и компоненты, а также разрешительные функции в отношении организаций, занимающихся разработкой, производством и обслуживанием авиационных продуктов. EASA имеет право на выдачу сертификатов типа и одобрений лётной годности по другим конструкторским аспектам летательных аппаратов, двигателей, воздушных винтов и компонентов.

⁴ IOSA (IATA Operating Safety Audit) – глобальный отраслевой стандарт аудита эксплуатационной безопасности авиакомпаний, разработанный для оценки системы управления безопасностью полетов, гарантии качества, менеджмента процессов во всех производственных сферах авиакомпании.

⁵ Skytrax – это компетентные консультанты по вопросам исследования и качества в сфере воздушно-транспортной отрасли.

⁶ Ассоциация азиатско-тихоокеанских авиалиний (Association of Asia Pacific Airlines), ранее называвшаяся Orient Airlines Association, Inc., является торговой ассоциацией крупных регулярных международных авиакомпаний, базирующихся в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

⁷ APEX — это сеть ведущих мировых авиакомпаний, аэропортов, альянсов, поставщиков и связанных с ними компаний, стремящихся улучшить качество авиаперелетов для пассажиров.

Наименование	Юридический адрес	Фактический адрес	Даты регистрации	Первые руководители
Представительство в городе Париж (Франция) (бездействующее)	Франция, 75008, г. Париж, проспект des Champs-Elysees, 66	Франция, 75008, г. Париж, проспект des Champs-Elysees, 66	09.03.2015	Ledger Richard
Представительство в городе Баку (Азербайджанская Республика)	Азербайджанская Республика, г. Баку, район Khatay, Khojaly, 37, ev 44	Азербайджанская Республика, г. Баку, район Sahary Yasamal, Gulistan residence, ev 44	22.06.2009	Даулет Еркинулы
Представительство в городе Пекин (КНР)	КНР, г. Пекин, C504, 5 этаж, Beijing Yansha Center, #50 Liangmaqiao Road, Chaoyang District	КНР, г. Пекин, C504, 5 этаж, Beijing Yansha Center, #50 Liangmaqiao Road, Chaoyang District	18.04.2003	Ислам Секербеков
Представительство в городе Стамбул (Республика Турция)	Республика Турция, г. Стамбул, Yesilkoy, ул. Ататюрка, блок IDTM A1, 10/1, 9 этаж, офис 320	Республика Турция, г. Стамбул, Yesilkoy, ул. Ататюрка, блок IDTM A1, 10/1, 9 этаж, офис 320	06.11.2003	Nadya Ozcan
Представительство в городе Гонконг (КНР)	КНР, г. Гонконг, Блок 2503, 25/F, Island Place Tower, No. 510 King's Road, North Point	КНР, г. Гонконг, Блок 2503, 25/F, Island Place Tower, No. 510 King's Road, North Point	19.03.2012	Patty Leung
Представительство в городе Москва (РФ) (бездействующее)	Российская Федерация, г. Москва, Большой Гнезниковский переулок 1, строение 2	Российская Федерация, г. Москва, Большой Гнезниковский переулок 1, строение 2	06.11.2003	Адель Даулетбек
Представительство в городе Ташкент (Республика Узбекистан)	Республика Узбекистан, 100031, г. Ташкент, улица Афросиеб, дом 4а	Республика Узбекистан, г. Ташкент, 100031, улица Афросиеб, дом 8а, Бизнес-центр «Dmaar Plaza»	17.12.2010	Алмаз Алтай
Представительство в городе Лондон (Великобритания)	Великобритания, W6 8JA, г. Лондон, Fulham Palace Road, The Foundary, 77	Великобритания, W6 8JA, г. Лондон, Fulham Palace Road, The Foundary, 77	18.07.2008	Ledger Richard
Представительство в городе Тбилиси (Грузия)	Грузия, г. Тбилиси, Проспект Чавчавадзе, 34, бизнес-центр «Pixel», 5 этаж	Грузия, г. Тбилиси, Проспект Чавчавадзе, 34, бизнес-центр «Pixel», 5 этаж	03.10.2011	Камила Жайлаубаева
Представительство в городе Нью-Дели (Индия)	Индия, 110001, г. Нью-Дели, Connaught Place,	Индия, 110001, г. Нью-Дели, Connaught Place,	25.09.2004	Серик Рус-Улы

	207, N-1 BMC House, Middle Circle	207, N-1 BMC House, Middle Circle		
Представительство в городе Франкфурт (Германия)	Германия, 60329, г. Франкфурт c/o Aviareps AG Kaiserstr, 77	Германия, 60329, г. Франкфурт c/o Aviareps AG Kaiserstr, 77	11.06.2018	Susith Hettihewa
Представительство в городе Киев (Украина) (бездействующее)	Украина, г. Киев, Печерский район, ул.Госпитальная, 12	Украина, г. Киев, Печерский район, ул.Госпитальная, 12	02.04.2014 (перерегистрация 21.08.2018)	Вероника Булавицкая
Представительство в городе Бишкек (Кыргызская Республика)	Кыргызская Республика, г. Бишкек, международный аэропорт «Манас», офис 3.13, 3 этаж	Кыргызская Республика, г. Бишкек, международный аэропорт «Манас», офис 3.13, 3 этаж	08.11.2016	Диас Адимулдаев
Представительство в городе Душанбе (Таджикистан)	Таджикистан, г. Душанбе, ул. Дружбы Народов, 62	Таджикистан, г. Душанбе, ул. Дружбы Народов, 62	-	Елена Шишкина
Представительство в городе Урумчи (КНР)	КНР, г. Урумчи, Международный аэропорт Урумчи, Терминал 3, 3В-28	КНР, г. Урумчи, Международный аэропорт Урумчи, Терминал 3, 3В-28	01.03.2003	Ислам Секербеков

6. Виды деятельности

Компания осуществляет регулярные, прямые и транзитные, ближне- и дальнемагистральные авиаперевозки, а также грузовые перевозки на внутренних, региональных и международных маршрутах по Центральной Азии, Кавказу, Европе (включая Турецкую Республику), Ближнему Востоку и Азии (включая Индию и КНР). Два дифференцированных, но взаимодополняющих бренда Компании («Air Astana» – бренд полносервисного и флагманского авиаперевозчика Казахстана и «FlyArystan» – бренд бюджетного авиаперевозчика) позволяют Компании ориентироваться на различные потребительские рынки и географические регионы, предоставляя выбор по целому ряду потребностей клиентов и целей путешествия.

Маршрутная сеть

Маршрутная сеть Компании (за исключением код-шеринговых рейсов, выполняемых другими авиакомпаниями) охватывает пять географических зон и включает 92 маршрута.

- Внутренние: Актау, Актобе, Алматы, Астана, Атырау, Караганда, Костанай, Кызылорда, Павлодар, Семей, Шымкент, Туркестан, Уральск, Усть-Каменогорск;
- Центральная Азия и Кавказ (кроме Казахстана): Азербайджан, Грузия, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан;
- Европа и Турецкая Республика: Германия, Греция, Нидерланды, Черногория, Турецкая Республика, Великобритания;
- Азия: КНР, Индия, Республика Корея, Шри-Ланка, Королевство Таиланд; и
- Ближний Восток: Объединенные Арабские Эмираты, Мальдивы, Египет, Катар, Саудовская Аравия.

Маршрутная сеть сегмента (бренда) Air Astana

Операционный сегмент под брендом Air Astana выполняет прямые рейсы («из пункта в пункт») и рейсы с пересадками на внутренних, региональных и дальнемагистральных линиях с двух баз в Казахстане: Алматы и Астана. В настоящее время маршрутная сеть сегмента под брендом Air Astana составляет 50 маршрутов, а полеты выполняются по 34 направлениям.

Международные маршруты сегмента Air Astana

Air Astana выполняет международные рейсы средней протяженностью 3 418 км из двух основных узловых аэропортов - аэропорта Алматы и аэропорта Астаны. Это позволяет ей выполнять полеты на узкофюзеляжных самолетах в пункты назначения в Центральной Азии и на Кавказе, в Европе и в Турецкой Республике, в Азии и на Ближнем Востоке, включая растущие и густонаселенные районы Индии, КНР и соседних с Казахстаном стран. Население Центральной Азии и Кавказа составляет около 95 миллионов человек⁸, площадь территории данных регионов составляет около 4,19 млн квадратных км⁹, при этом данные регионы являются достижимыми из пяти баз Компании в течение 4,5 часов полета.

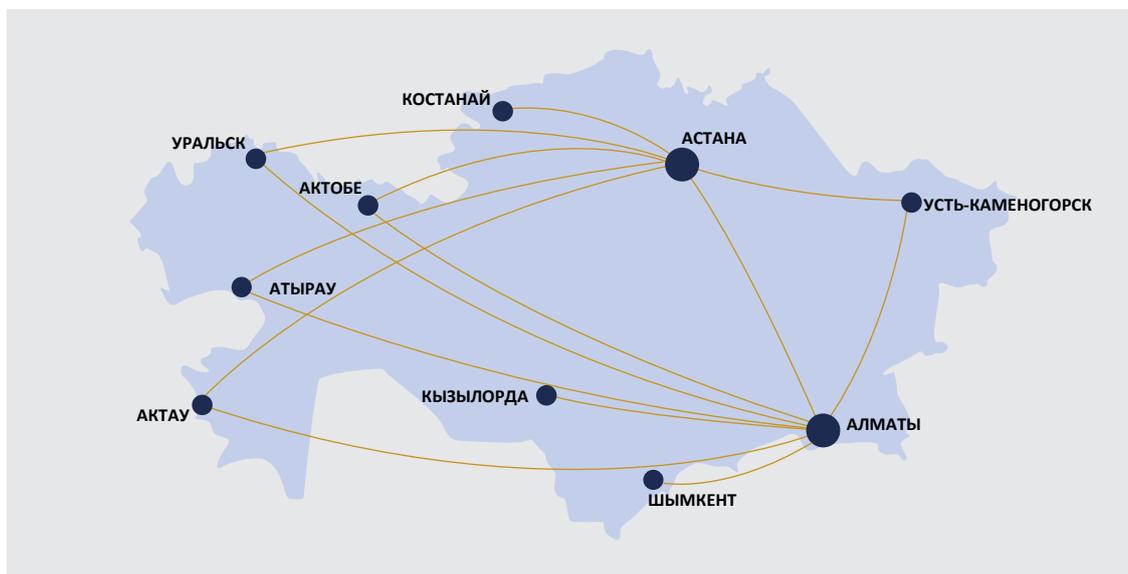
Узкофюзеляжные самолеты имеют более низкий коэффициент безубыточной загрузки для покрытия прямых эксплуатационных расходов, что создает возможность для получения прибыли на рейсах в города с низким пассажиропотоком. Возможность летать в такие города на узкофюзеляжных самолетах позволяет Air Astana предоставлять свои услуги в небольших городах и обслуживать их с большей частотой. По сравнению с конкурирующими рейсами, выполняемыми с пересадкой в других местах, маршруты, проходящие через Алматы и соединяющие Центральную Азию с Азией или Европой, как правило, имеют более низкий коэффициент объезда, представляющего собой разницу между общим расстоянием непрямого маршрута (с пересадкой через аэропорт Алматы) и расстоянием прямого маршрута между аэропортами отправления и назначения.

Пассажирские перевозки Air Astana значительно снизились с 2020 года в результате сокращения международного сообщения в течение 2020 года из-за пандемии COVID-19. После постепенного возобновления международных рейсов, Air Astana попыталась воспользоваться преимуществами маршрутов с гибкими протоколами COVID-19 и более быстрым возобновлением внутреннего спроса, переориентировавшись на прямые маршруты по «отпускным» направлениям («лайфстайл» маршруты). В 2021 году Air Astana восстановила рейсы в Германию, Индию, Мальдивы, Нидерланды, Россию, Турецкую Республику, Украину и Узбекистан, а в 2022 году - в КНР, Республику Корею, Королевство Таиланд и Великобританию.

⁸ Источник: Всемирный банк, Показатели мирового развития (World Development Indicators), 2022.

⁹ Источник: Всемирный банк, сентябрь 2023.

Внутренние маршруты сегмента Air Astana



Источник: Данные Компании

После двойного кризиса, связанного с пандемией COVID-19 и российско-украинским конфликтом, Air Astana сделала большой акцент на работе на внутреннем рынке, увеличивая количество прямых внутренних маршрутов для отдыха. Казахстанский рынок авиаперевозок остается крайне неразвитым; в 2018 году коэффициент авиаперевозок на душу населения в Казахстане составлял 0,22 поездки на человека в год, который увеличился до 0,6 поездки в 2022 году, по сравнению с коэффициентом авиаперевозок на душу населения в том же году в Федерации Малайзии, Турецкой Республики и Мексике, составляющей 1,1, 1,2 и 0,8 поездки на человека, соответственно. Компания считает, что по мере увеличения склонности казахстанцев к авиаперелетам рынок внутренних авиаперевозок Казахстана будет предлагать значительные возможности для роста. В 2018 году, предшествующему запуску FlyArystan, Air Astana перевезла 2,1 миллиона пассажиров и достигла коэффициента загрузки 67% на внутренних маршрутах. Для сравнения, в 2022 году Компания перевезла 4,1 млн пассажиров с коэффициентом загрузки 81%, а за девять месяцев, закончившихся 30 сентября 2023 года - 3,4 млн пассажиров с коэффициентом загрузки 82%.

Сеть внутренних и международных маршрутов сегмента FlyArystan

FlyArystan обслуживает сеть из 28 внутренних и 14 международных прямых маршрутов. Авиакомпания предлагает прямые беспосадочные маршруты, что позволяет избежать расходов на обслуживание стыковочных пассажиров, включая расходы на передачу багажа, транзитную помощь и компенсацию за пропущенный рейс, связанную с перебоями и отменой стыковочных рейсов. Расписание рейсов FlyArystan разрабатывается коммерческими и летными командами с целью оптимизации использования воздушных судов и экипажей и составления эффективного расписания, не снижающего коммерческих и операционных показателей. Прямые беспосадочные рейсы также позволяют авиакомпании максимально использовать свой парк воздушных судов; в течение 2022 года FlyArystan в среднем использовала воздушные суда 10,1 часа в день, что выше, чем опубликованные показатели ежедневной загрузки других лоукостеров в 2022 году, включая Ryanair (9,2 часа), при этом длина маршрута зачастую не превышает четырех с половиной часов (например, из Актау в Турецкую Республику (Стамбул) или из Атырау в Египет

(Шарм-эль-Шейх)), что позволяет совершать круговые рейсы в один день. Что касается международных направлений, FlyArystan в основном летает в менее загруженные второстепенные аэропорты (например, Кутаиси), где обычно взимаются более низкие сборы.

FlyArystan выполняет рейсы из пяти баз в Казахстане: Алматы, Астана, Шымкент, Актау и Атырау. Все самолеты FlyArystan начинают и заканчивают день на одной из своих баз.

Прочие услуги

Перевозка грузов и почты

Подразделение грузовых перевозок Компании управляет перевозкой грузов, почты и экспресс-почты, используя свободное пространство на нижних палубах самолетов. Поскольку своевременные вылеты и прибытия самолетов имеют большое значение для деятельности Компании, Компания перевозит только те грузы, которые, по ее мнению, не повлияют на своевременность вылетов. В августе 2021 года Компания переоборудовала один из своих самолетов Boeing-767 в пассажирскую компоновку после использования его в качестве грузового во время пандемии COVID-19.

Компания предлагает услуги по перевозке грузов и почты по всей своей маршрутной сети и имеет два розничных грузовых и почтовых офиса в Алматы и в Астане.

Компания считает, что полностью соблюдает требования IATA¹⁰ по грузовым перевозкам, а также правила и нормы грузовых перевозок местных и соответствующих иностранных органов гражданской авиации.

В странах, где Компания не имеет собственных грузовых операций, она заключила генеральные агентские соглашения с международными агентами по продаже грузовых перевозок и назначила несколько экспедиторов в этих странах для продвижения и продажи своих грузовых авиаперевозок. Компания обслуживает крупнейших поставщиков услуг экспресс-доставки, таких как DHL, DB Schenker, DSV, а также ритейлеров, таких как Inditex и Waikiki, как на международных, так и на внутренних маршрутах. В 2021 году Компания также стала участником системы расчетов по грузовым счетам в Индии и системы Calogi (аналог системы расчетов по грузовым счетам) в Объединенных Арабских Эмиратах, которая обеспечивает упрощенный механизм выставления счетов и расчетов между авиакомпаниями и экспедиторами.

Вспомогательные услуги и доходы

Оба бренда предлагают различные дополнительные продукты и услуги, которые связаны с основным обслуживанием авиапассажиров, за которые взимается отдельная плата. В рамках бизнес-модели лоукостера авиакомпании FlyArystan получение дополнительного дохода является одним из ключевых направлений. Компания рассматривает ускоренное прохождение контроля безопасности, плату за провоз крупногабаритной ручной клади, платные развлечения на борту, питание и покупки в полете, как потенциальные направления роста дополнительных услуг, которые она предоставляет.

7. Сведения о наличии рейтингов

На момент подготовки настоящего Инвестиционного меморандума у Эмитента отсутствуют рейтинги от рейтинговых агентств.

¹⁰ IATA (the International Air Transport Association) – Международная ассоциация воздушного транспорта.

8. Сведения о лицензиях/ разрешениях

Основными законами, регулирующими авиационный сектор Казахстана, являются Закон Республики Казахстан №339-IV от 15 июля 2010 года «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» (с изменениями и дополнениями) (далее – Закон об авиации) и Закон Республики Казахстан № 156-ХІІІ от 21 сентября 1994 года «О транспорте Республики Казахстан» (с изменениями и дополнениями). Закон об авиации регулирует использование воздушного пространства Казахстана, деятельность авиационного сектора и определяет политику в целях защиты жизни людей, здоровья населения, окружающей среды, интересов государства, безопасности полетов и безопасности воздушных судов.

Для осуществления деятельности в Казахстане авиаперевозчики должны иметь действующий сертификат эксплуатанта, подтверждающий их эксплуатационную и техническую компетентность для осуществления авиаперевозок на определенных типах воздушных судов. Закон об авиации, Правила сертификации и выдачи сертификата эксплуатанта гражданских воздушных судов, утвержденные Приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан № 1061 от 10 ноября 2015 года (с изменениями и дополнениями), и Сертификационные требования к эксплуатантам гражданских воздушных судов, утвержденные приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан № 153 от 24 февраля 2015 года (с изменениями и дополнениями), устанавливают минимальные требования, предъявляемые к казахстанским авиаперевозчикам, и условия получения сертификата эксплуатанта воздушных судов. Компания получила сертификат эксплуатанта №KZ-01/009 от 20 марта 2023 года, срок действия которого истекает 20 марта 2025 года.

Комитет гражданской авиации Министерства индустрии и инфраструктуры развития Республики Казахстан (далее – КГА) является основным регулирующим органом в секторе гражданской авиации Казахстана. Основная задача КГА заключается в реализации политики Министерства транспорта, а также политики, установленной международными организациями для обеспечения безопасного использования воздушного пространства Казахстана. АО «Авиационная администрация Казахстана» (далее – ААК) была назначена компетентной организацией в области гражданской авиации в соответствии с Постановлением Правительства Республики Казахстан № 530 от 25 июля 2019 года. С августа 2019 года ААК взяла на себя технические функции, ранее выполняемые КГА, включая, в частности, обеспечение безопасности полетов, сертификацию воздушных судов, сертификацию и обучение персонала.

Если на международные маршруты распространяются ограничения, установленные межправительственными соглашениями, такие как частота полетов или количество авиакомпаний, которым разрешено выполнять полеты по определенному международному маршруту, авиакомпании должны участвовать в тендере, проводимом КГА. После проведения тендера КГА выдает победившей авиакомпании сертификат, подтверждающий право на перевозку пассажиров, багажа, грузов и почты по соответствующему международному маршруту. КГА оставляет за собой право отозвать выданное авиакомпании свидетельство, если авиакомпания не соблюдает условия использования воздушного маршрута.

С 2002 года Компания является членом IATA. Членство в IATA не является обязательным для осуществления деятельности в качестве регулярного или внепланового авиаперевозчика. Однако членство в IATA – это путь к сотрудничеству, способствующий безопасным, надежным и экономичным воздушным перевозкам на благо потребителей. Компания получила разрешение EASA Part 145 и содержит свой парк воздушных судов в

соответствии с требованиями EASA. В мае 2021 года Компания в девятый раз прошла аудит IOSA⁴. Компания также сертифицирована как организация по обучению EASA Part 147 и является членом Ассоциации азиатско-тихоокеанских авиакомпаний (Association of Asia Pacific Airlines, IATA Clearing House и Flight Safety Foundation). Компания тесно сотрудничает с КГА в целях развития устойчивой гражданской авиации в Казахстане, становлению Казахстана как крупного центральноазиатского хаба и продвижения прозрачного и эффективного авиационного рынка.

9. Участие в капитале других юридических лиц

АО «Эйр Астана» является материнской компанией и имеет одну дочернюю компанию – АО «FlyArystan», зарегистрированное в Республике Казахстан и в настоящее время не осуществляющее свою деятельность. В соответствии с учредительными документами, основной деятельностью АО «FlyArystan» является оказание услуг по воздушной перевозке пассажиров и грузов воздушными судами гражданской авиации.

100% акций АО «FlyArystan» в количестве 101 665 штук были приобретены Компанией в ноябре 2019 года. В ноябре 2023 года АО «FlyArystan» разместило дополнительные 240 000 акций в пользу Компании, общая дополнительная инвестиция составила 960 000 тыс. тенге.

В 2024 году Компания планирует подать заявку на получение отдельного АОС для FlyArystan, владельцем которого будет АО «FlyArystan». После завершения данного процесса деятельность FlyArystan перейдет к АО «FlyArystan», которое останется в составе группы «Эйр Астана».

Юридический и фактический адреса АО «FlyArystan»: Республика Казахстан, 050039, город Алматы, Турксибский район, улица Закарпатская, дом 4 А.

У АО «FlyArystan» не было операций в течение 2022 года и девяти месяцев 2023 года.

10. Информация об участии Эмитента в банковском или страховом холдинге, банковском конгломерате, страховой группе, промышленной группе, ассоциациях, консорциумах

Наименование	Место нахождения	Место и функции Эмитента в данных организациях
Акционерное общество «Фонд национального благосостояния «Самрук-Қазына»	Республика Казахстан, 010000, г. Астана, ул. Сыганак, 17/10	Дочерняя организация

Эмитент, в качестве дочерней организации, входит в холдинговую структуру акционерного общества «Фонд национального благосостояния «Самрук-Қазына».

В иных промышленных, банковских, финансовых группах, холдингах, концернах, ассоциациях, консорциумах Эмитент не участвует.

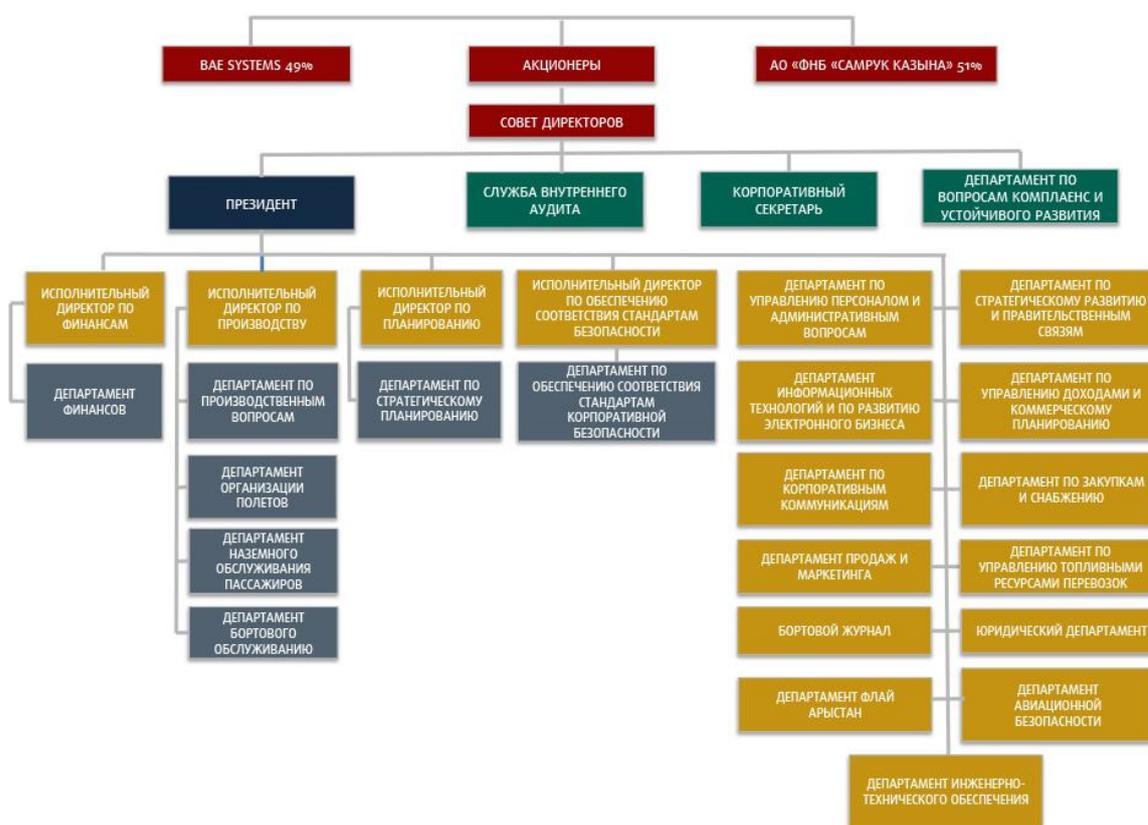
Результаты финансово-хозяйственной деятельности Эмитента не зависят от деятельности АО «Фонд национального благосостояния «Самрук-Қазына».

Раздел 2. УПРАВЛЕНИЕ И АКЦИОНЕРЫ

11. Структура органов управления эмитента

Органами Эмитента в соответствии с уставом являются:

- высший орган – Общее собрание акционеров;
- орган управления – Совет директоров;
- исполнительный орган – Президент;
- контрольный орган – Орган, осуществляющий контроль за финансово-хозяйственной деятельностью Эмитента, посредством надзора и мониторинга, оценку эффективности финансовой и экономической деятельности Эмитента, оценку соблюдения внутренних процедур и политик Эмитента, оценку в области внутреннего контроля, управления рисками, исполнения документов в области корпоративного управления и консультирование в целях совершенствования деятельности Эмитента – Служба внутреннего аудита.



Общее собрание акционеров

К исключительной компетенции общего собрания акционеров относится принятие решений по следующим вопросам:

- 1) внесение изменений и дополнений в устав Эмитента (далее – Устав), утверждение новой редакции Устава;
- 2) добровольная реорганизация или ликвидация Эмитента;
- 3) принятие решения об изменении в установленном законодательством порядке количества объявленных акций Эмитента или изменении вида неразмещенных объявленных акций Эмитента;

- 4) избрание членов совета директоров, определение количественного состава и срока полномочий совета директоров;
- 5) досрочное прекращение полномочий членов совета директоров;
- 6) определение срока полномочий, избрание и прекращение полномочий президента, вице-президента по производству и вице-президента по инженерно-техническому обеспечению Эмитента;
- 7) утверждение среднесрочного и краткосрочного бизнес-планов (плана развития и годового бюджета) и каких-либо изменений в него, включая расходование капитала, не предусмотренное в утвержденном бизнес-плане;
- 8) принятие решения о невыплате дивидендов по простым и привилегированным акциям Эмитента при наступлении случаев, предусмотренных законодательством Республики Казахстан;
- 9) утверждение повестки дня общего собрания акционеров;
- 10) утверждение методики определения стоимости акций Эмитента при их выкупе Эмитентом в соответствии с законодательством и внесение изменений в методику;
- 11) определение формы извещения Эмитентом акционеров о созыве общего собрания акционеров и принятие решения о размещении такой информации в средствах массовой информации;
- 12) определение количественного состава и срока полномочий счетной комиссии, избрание ее членов и досрочное прекращение их полномочий, если создание счетной комиссии требуется согласно законодательству;
- 13) утверждение кандидатуры для назначения на должность руководителя службы внутреннего аудита;
- 14) определение аудиторской организации, осуществляющей аудит Эмитента;
- 15) утверждение размера и условий выплаты вознаграждения и(или) компенсации должностным лицам Эмитента, в том числе членам совета директоров и президенту;
- 16) утверждение годовой финансовой отчетности Эмитента;
- 17) утверждение порядка распределения чистого дохода Общества за отчетный финансовый год, принятие решения о выплате дивидендов по простым акциям и утверждение размера дивиденда в расчете на одну простую акцию Эмитента;
- 18) принятие решения об участии Эмитента в создании иных юридических лиц, вхождении в состав участников (акционеров), либо выходе из состава участников (акционеров) иных юридических лиц путем передачи (получения) части или нескольких частей активов, а также принятие решения о приобретении (отчуждении) предприятия как имущественного комплекса;
- 19) принятие решения о заключении крупной сделки, в результате которой Эмитентом приобретается или отчуждается (может быть приобретено или отчуждено) имущество, стоимость которого составляет пятьдесят и более процентов от общего размера балансовой стоимости активов Эмитента на дату принятия решения о такой сделке;
- 20) приобретение в собственность, принятие в финансовый лизинг или аренду любых самолетов;
- 21) определение условий выпуска облигаций и производных ценных бумаг Эмитента;
- 22) определение порядка предоставления акционерам информации о деятельности Эмитента, в том числе определение средств массовой информации, если только такой порядок не определен Уставом;
- 23) принятие решения о передаче всего имущества Эмитента или любой его части общей стоимостью свыше суммы, устанавливаемой периодически общим собранием акционеров, в доверительное управление и определение условий такой передачи, а также принятие всего имущества либо его части общей стоимостью

- свыше суммы, устанавливаемой периодически общим собранием акционеров, другого юридического лица в доверительное управление и определение условий такого принятия;
- 24) приобретение или подписка на какие-либо долговые обязательства, закладные или ценные бумаги (или какие-либо доли в них) какого-либо траста или третьего лица общей стоимостью свыше суммы, устанавливаемой периодически общим собранием акционеров;
 - 25) предоставление любых гарантий или поручительств, или возложение на Эмитента каких-либо обязательств по уплате причитающихся денег или выполнению каких-либо обязательств по какому-либо контракту, договоренности или обязательству какого-либо лица или органа общей стоимостью свыше суммы, устанавливаемой периодически общим собранием акционеров;
 - 26) принятие решения о предоставлении Эмитентом любых займов (кредитов) свыше суммы, устанавливаемой периодически общим собранием акционеров;
 - 27) принятие решения о размещении акций Эмитента и цене их размещения в пределах количества объявленных акций, принятие решения о выкупе Эмитентом размещенных акций или иных ценных бумаг;
 - 28) принятие любых обязательств путем заключения сделок или ряда сделок (включая, без ограничения, любое лицензирование или лизинговые сделки), в соответствии с которыми Эмитент должен будет выплатить или получить оплату общей стоимостью свыше суммы, устанавливаемой периодически общим собранием акционеров;
 - 29) введение и аннулирование «золотой акции»;
 - 30) определение суммы денег и общей стоимости имущества для целей, установленных Уставом;
 - 31) принятие решений по иным вопросам, которые в соответствии с законодательством или Уставом относятся к исключительной компетенции общего собрания акционеров;
 - 32) утверждение кодекса корпоративного управления, а также изменений и дополнений к нему;
 - 33) определение условий и порядка конвертирования ценных бумаг Эмитента, а также их изменение;
 - 34) утверждение долгосрочной стратегии развития Эмитента;
 - 35) принятие решений о создании и определении составов комитетов совета директоров, в том числе комитетов по аудиту, по назначениям и по вознаграждениям, утверждение положений о них;
 - 36) принятие решения о заключении Эмитентом крупной сделки, в совершении которой имеется заинтересованность.

Совет директоров

Совет директоров – орган управления Эмитента, осуществляющий общее руководство деятельностью Эмитента. Совет директоров принимает решения по всем вопросам деятельности Эмитента, за исключением вопросов, отнесенных к исключительной компетенции других органов Эмитента.

К исключительной компетенции совета директоров относятся, включая, но не ограничиваясь, следующие полномочия:

- 1) определение приоритетных направлений деятельности (развития) Эмитента, а также предварительное одобрение и вынесение на утверждение общего собрания акционеров долгосрочной стратегии развития Эмитента;
- 2) принятие решения о созыве годового и внеочередного собраний акционеров, за исключением случаев, предусмотренных законодательством;
- 3) предварительное утверждение годовой финансовой отчетности Эмитента;
- 4) определение условий выпуска облигаций и производных ценных бумаг Эмитента;
- 5) представление вопросов, решения по которым должны быть приняты общим собранием акционеров согласно законодательству и (или) Уставу, на рассмотрение и для принятия решения общим собранием акционеров;
- 6) назначение главного бухгалтера Эмитента и досрочное прекращение его (ее) полномочий, установление размеров выплачиваемых ему (ей) вознаграждений и компенсаций, и утверждение индивидуального трудового договора с президентом;
- 7) определение размера оплаты услуг аудиторской организации по рекомендации комитета по аудиту и президента, а также оценщика по оценке рыночной стоимости имущества, переданного в оплату акций Эмитента либо являющегося предметом крупной сделки по рекомендации президента;
- 8) утверждение документов, регулирующих внутреннюю деятельность Эмитента, в том числе внутреннего документа, устанавливающего условия и порядок проведения аукционов и подписки ценных бумаг Эмитента, за исключением документов, принимаемых президентом в целях организации деятельности Эмитента;
- 9) принятие решения о создании и закрытии филиалов и представительств Эмитента и утверждение положений о них;
- 10) принятие решений о заключении крупных сделок в порядке, установленном законодательством и Уставом, за исключением крупных сделок, решение о заключении которых принимается общим собранием акционеров в соответствии с Уставом;
- 11) выбор регистратора Эмитента и принятие решения о расторжении договора с прежним регистратором;
- 12) определение информации об Эмитенте или его деятельности, составляющей служебную, коммерческую или иную охраняемую законом тайну и утверждение порядка раскрытия такой информации;
- 13) принятие решения о заключении сделок, в совершении которых Эмитентом имеется заинтересованность, в порядке, установленном законодательством и Уставом;
- 14) определение порядка работы службы внутреннего аудита, размера и условий оплаты труда работников службы внутреннего аудита по рекомендации президента; премирования работников службы внутреннего аудита по рекомендации комитета по аудиту, с учетом предложений президента, а также утверждение квалификационных требований к работникам службы внутреннего аудита;
- 15) предварительное одобрение и вынесение на утверждение общего собрания акционеров среднесрочного и краткосрочного бизнес-планов (плана развития и годового бюджета) и каких-либо изменений в него, включая расходование капитала, не предусмотренное в утвержденных бизнес-планах;
- 16) принятие решения по увеличению обязательств Эмитента на величину, составляющую 10 (десять) и более процентов от размера его собственного капитала;
- 17) утверждение решения президента об открытии счетов в банках и иных кредитно-финансовых организациях;

- 18) принятие решений по вопросам деятельности, относящимся к компетенции общего собрания акционеров (участников) юридического лица, десять и более процентов акций (долей участия в уставном капитале) которого принадлежит Эмитенту;
- 19) одобрение любых новых пунктов назначения за пределами Казахстана до осуществления Эмитентом полетов в такие пункты назначения;
- 20) принятие решения о заключении сделок тех же видов, что и сделки, перечисленные в Уставе, если при заключении какой-либо сделки не будет превышена сумма и (или) общая стоимость имущества, установленные общим собранием акционеров.
- 21) предварительное принятие решений о создании и определении составов комитетов совета директоров, в том числе комитетов по аудиту, по назначениям и по вознаграждениям, а также предварительное утверждение положений о них;
- 22) предварительное одобрение кандидатуры на должность руководителя службы внутреннего аудита;
- 23) утверждение годового аудиторского плана службы внутреннего аудита;
- 24) утверждение положения о службе внутреннего аудита;
- 25) ежегодное утверждение системы оплаты и стимулирования труда и схемы оплаты труда работников Эмитента по представлению президента;
- 26) ежегодное утверждение порядка и условий возмещения расходов работникам Общества, направляемым в служебные командировки по представлению президента;
- 27) ежегодное утверждение нормативов положенности служебных легковых автомобилей и нормы площадей для размещения административного аппарата по представлению президента;
- 28) ежегодное утверждение лимитов возмещаемых расходов за счет средств Эмитента при предоставлении работникам права пользования мобильной связью, лимитов представительских расходов и иных лимитов по представлению президента;
- 29) назначение, определение срока полномочий корпоративного секретаря, досрочное прекращение его полномочий, а также определение размера должностного оклада и условий вознаграждения корпоративного секретаря;
- 30) утверждение внутренних процедур Эмитента по управлению рисками, обеспечение соблюдения и анализа эффективности, а также совершенствования таких процедур;
- 31) установление форм, сроков и порядка предоставления президентом информации о деятельности Эмитента, в том числе о финансовой деятельности;
- 32) предварительное одобрение кодекса корпоративного управления и внесение его на рассмотрение общего собрания акционеров.

Вопросы, перечисленные выше, относятся к исключительной компетенции совета директоров и не могут передаваться президенту. Совет директоров вправе своим решением делегировать часть своих полномочий, не относящихся к его исключительной компетенции, президенту.

Президент

Руководство текущей деятельностью Эмитента осуществляется президентом. Президент является лицом, единолично осуществляющим функции исполнительного органа Эмитента. Президент обязан исполнять решения общего собрания акционеров и совета директоров.

К компетенции президента относится принятие решений по следующим вопросам:

- 1) реализация бизнес-плана и решений совета директоров, а также подготовка совместно с главным бухгалтером Эмитента и представление предлагаемых бизнес-планов, годовой финансовой отчетности, ежегодных отчетов руководства;
- 2) заключение и подписание договоров, контрактов и осуществление деятельности от имени Эмитента, а также представление Эмитента при заключении сделок с другими лицами, организациями, предприятиями и учреждениями, включая государственные;
- 3) издание и утверждение документов, регулирующих внутреннюю деятельность Эмитента, в целях организации деятельности Эмитента, в том числе приказов и инструкций, относящихся к производству, инженерно-техническому обслуживанию, закупкам товаров, работ и услуг, бухгалтерскому учету, коммерческой политике, вопросам труда и занятости, и внесение в них изменений и (или) дополнений;
- 4) назначение на должность вице-президентов Эмитента, за исключением вице-президента по производству и вице-президента по инженерно-техническому обеспечению Эмитента;
- 5) осуществление приема на работу (назначения на должность), перемещения, перевода и увольнения работников Эмитента, кроме главного бухгалтера Эмитента, определение размеров заработной платы работников Эмитента, определение размеров премий и решение вопросов премирования работников Эмитента, принятие мер поощрения и наложение дисциплинарных взысканий на работников Эмитента, утверждение штатного расписания Эмитента и внесение в него изменений и (или) дополнений, контроль и реализация кадровой политики Эмитента, а также издание приказов в отношении вышеуказанного в Уставе.

Руководитель службы внутреннего аудита назначается на должность президентом после предварительного утверждения его кандидатуры советом директоров и утверждения общим собранием акционеров в соответствии с Уставом. Работники службы внутреннего аудита назначаются на должность президентом по представлению руководителя службы внутреннего аудита.

За нарушение трудовой дисциплины, неисполнение или ненадлежащее исполнение возложенных трудовых обязанностей по представлению совета директоров с учетом предложений президента к руководителю службы внутреннего аудита в установленном порядке применяются дисциплинарные взыскания президентом. За нарушение трудовой дисциплины, неисполнение или ненадлежащее исполнение возложенных трудовых обязанностей по представлению руководителя службы внутреннего аудита к работникам службы внутреннего аудита в установленном порядке применяются дисциплинарные взыскания президентом;

- 6) подготовка повесток дня для заседаний совета директоров и предоставление уведомлений членам совета директоров о проведении заседаний совета директоров в случаях, предусмотренных Уставом;
- 7) содействие совету директоров в подготовке повестки дня общих собраний акционеров и предоставление соответствующих уведомлений об общих собраниях акционеров от имени Эмитента, представление совету директоров и общему собранию акционеров отчетов о выполнении их решений;
- 8) распоряжение имуществом Эмитента, включая его деньги, в пределах своей компетенции, установленной законодательством, Уставом и решениями общего собрания акционеров и совета директоров;
- 9) открытие и закрытие банковских счетов, необходимых для осуществления деятельности Эмитента, после утверждения советом директоров;
- 10) оперативное информирование совета директоров о любых случаях, которые могут негативно повлиять на деятельность Эмитента, а также полное информирование каждого члена совета директоров о деятельности Эмитента;

- 11) предъявление претензий и исков от имени Эмитента и предоставление полномочий (выдача доверенностей) на представление Эмитента в любых разбирательствах, в том числе в суде и третейском суде (арбитраже);
- 12) определение видов и сумм страхования, необходимых Эмитенту для осуществления своей деятельности, и принятие решений о приобретении такого страхования;
- 13) обеспечение представления акционерам Эмитента информации на языке, на котором был направлен запрос;
- 14) разработка, одобрение и предоставление в совет директоров и общему собранию акционеров долгосрочной стратегии развития Эмитента;
- 15) подготовка и реализация среднесрочного и краткосрочного бизнес-планов (план развития и годовой бюджет), а также ответственен за их исполнение;
- 16) предоставление следующих отчетов совету директоров и Общему собранию акционеров Эмитента:
 - полугодовых – об управлении дочерними, зависимыми и совместно контролируемыми организациями, о влиянии результатов финансово-хозяйственной деятельности дочерних, зависимых и совместно – контролируемых организаций на показатели деятельности Общества;
 - ежегодных – о реализации среднесрочного и краткосрочного бизнес-планов (плана развития и годового бюджета);
- 17) разработка и представление совету директоров документов, в соответствии с Уставом;
- 18) ежегодно представлять следующие документы совету директоров Эмитента:
 - система оплаты и стимулирования труда и схема оплаты труда работников Эмитента;
 - порядок и условия возмещения расходов работникам Эмитента, направляемым в служебные командировки;
 - нормативы положенности служебных легковых автомобилей и нормы площадей для размещения административного аппарата;
 - лимиты возмещаемых расходов за счет средств Эмитента при предоставлении работникам права пользования мобильной связью, лимиты представительских расходов и иные лимиты;
 - реализация долгосрочной стратегии развития Эмитента.

В дополнение к вопросам, перечисленным выше, президент вправе принимать решения по любым иным вопросам деятельности Эмитента, не отнесенным законодательством и Уставом к компетенции других органов и должностных лиц Эмитента.

Президент назначает на должность вице-президентов Эмитента, за исключением вице-президента по производству и вице-президента по инженерно-техническому обеспечению Эмитента, которые избираются общим собранием акционеров. Вице-президенты Эмитента не входят в состав исполнительного органа Эмитента.

Служба внутреннего аудита

Для осуществления контроля за финансово-хозяйственной деятельностью Эмитента, посредством надзора и мониторинга, оценки эффективности финансовой и экономической деятельности Эмитента, оценки соблюдения внутренних процедур и политик Эмитента, оценки адекватности и эффективности системы внутреннего контроля, системы управления рисками, и системы корпоративного управления, а также консультирования в целях совершенствования деятельности Эмитента, в Эмитенте образуется служба внутреннего аудита.

Работники службы внутреннего аудита не могут быть избраны в состав совета директоров Эмитента или быть президентом.

Служба внутреннего аудита непосредственно подчиняется совету директоров и отчитывается перед ним о своей работе. Деятельность службы внутреннего аудита курируется комитетом по аудиту совета директоров, который проводит свои заседания не менее одного раза в квартал. Задачи, функции, также порядок деятельности службы внутреннего аудита устанавливаются положением о службе внутреннего аудита Эмитента, утвержденным решением совета директоров.

12. Акционеры эмитента

Акционерами Эмитента являются акционерное общество «Фонд национального благосостояния «Самрук-Қазына» (далее – Фонд) (51%), 100% акций которого принадлежат Правительству Республики Казахстан, и BAE Systems (Kazakhstan) Limited (49%):

Полное наименование/ сокращенное наименование акционеров	Место нахождения	Доля участия в размещенных и голосующих акциях
Акционерное общество «Фонд национального благосостояния «Самрук-Қазына»»	Республика Казахстан, 010000, г. Астана, ул. Сыганак, 17/10	51,0%
BAE Systems (Kazakhstan) Limited	Великобритания, Victory Point, Lyon Way, Frimley, Camberley, Surrey, GU16 7 EX	49,0%

Фонд полностью принадлежит Правительству Казахстана и является национальной управляющей холдинговой компанией. Фонд создан в соответствии с законодательством Республики Казахстан и зарегистрирован Министерством юстиции Республики Казахстан под номером 829-1901-02-АО. Его основной задачей является управление акциями (долями участия) юридических лиц, которыми он владеет, с целью максимизации долгосрочной стоимости и повышения конкурентоспособности таких юридических лиц на мировых рынках. Структура корпоративного управления Фонда выглядит следующим образом: Правительство как единственный акционер является высшим органом управления, совет директоров – органом управления, а правление – исполнительным органом. Члены совета директоров Фонда назначаются Правительством, и в его состав входят министр национальной экономики, помощник Президента Казахстана, независимые директора и председатель правления Фонда. Кроме того, совет директоров возглавляет Премьер-министр Казахстана.

BAE Systems (Kazakhstan) Limited – это частная компания с ограниченной ответственностью, зарегистрированная в Companies House под номером файла 03550759 в соответствии с законодательством Соединенного Королевства.

Иных акционеров, кроме указанных выше, обладающих правом контролировать деятельность Эмитента через другие организации, либо владеющих прямо или косвенно десятью и более процентами размещенных акций Эмитента, либо имеющих возможность голосовать прямо или косвенно десятью и более процентами голосующих акций Эмитента, либо оказывающих влияние на принимаемые Эмитентом решения в силу договора или иным образом, не существует.

13. Информация об IPO

По состоянию на 25 декабря 2023 года Эмитент не осуществлял первичное (вторичное) публичное предложение акций.

14. Члены совета директоров эмитента по состоянию на 25 декабря 2023 года

Фамилия, имя, отчество (при его наличии) и год рождения каждого члена совета директоров	Сведения о трудовой деятельности каждого члена совета директоров за последние 3 (три) года в том числе по совместительству и в настоящее время, в хронологическом порядке
Председатель Совета директоров Жакупов Нурлан Каршагович 1978 год	С декабря 2023 года по настоящее время – Председатель Совета Директоров АО «Эйр Астана». До назначения на должность генерального директора АО «Самрук-Казына» в апреле 2023 года г-н Жакупов работал на различных руководящих и высших управленческих должностях. Он занимал должности главного исполнительного директора ООО «Управляющая компания Казахстанского фонда инвестиционного развития» (KIDF), представителя ROTHSCILD & CO в Казахстане, главного исполнительного директора АО «SEC ASTANA», управляющего директора по развитию и инвестициям и члена правления АО «НАК «Казатомпром». Занимал различные руководящие должности в Royal Bank of Scotland, UBS BANK, Национальная горнодобывающая компания «Тау-Кен Самрук», Credit Suisse, Research, Investment and Development Ltd, CHAMBISHI METALS PLC, и EURASIAN INDUSTRIAL ASSOCIATION.
Член Совета директоров Фостер Питер Уильям (Foster Peter William) 1960 год	С августа 2019 года по настоящее время – Президент и Главный исполнительный директор АО «Эйр Астана». Питер Фостер пришел в авиационную отрасль сразу после окончания Кембриджского университета в 1982 году в качестве стажера-менеджера компании John Swire and Sons (HK) Ltd, владельца Cathay Pacific Airways Ltd. С 1982 по 1999 год он занимал различные руководящие и старшие управленческие должности в Cathay Pacific Airways в Гонконге, Азии, Австралии и Европе, а также прошел обучение по управлению бизнесом в INSEAD, Франция. Г-н Фостер покинул Cathay Pacific Airways в 1999 году, чтобы возглавить группу по восстановлению Philippine Airlines Inc. Впоследствии он занимал должность генерального директора Royal Brunei Airlines с 2002 по 2005 год, после чего был назначен президентом АО «Эйр Астана». В 2015 году Питер Фостер был награжден Орденом Британской империи (ОБЕ) за заслуги перед британской авиацией в Казахстане.
Член Совета директоров Абдразаков Ельдар Советович 1972 год	С марта 2020 года по настоящее время – Независимый директор АО «Эйр Астана»; С ноября 2021 по настоящее время – Председатель Совета директоров АО «ForteBank»; С марта 2016 года по настоящее время – Член Совета директоров АО «Казахстанская фондовая биржа». Более 28 лет занимал руководящие должности в коммерческом и инвестиционном банкинге. С 1995 по 2003 год он был управляющим директором Казкоммерцбанка (КАЗКОМ), с 2002 по 2004 год - генеральным директором Kazkommerts Securities, а с 2004 года - основателем и генеральным директором Centras Group. Является сертифицированным членом международного Института директоров (IoD).

<p>Член Совета директоров Гэбел Кит (Gaebel Keith) 1962 год</p>	<p>С марта 2020 года по настоящее время – Независимый директор АО «Эйр Астана».</p> <p>Ведущий эксперт в области финансовой отчетности и корпоративного управления. За 25 лет работы в крупных международных аудиторских компаниях г-н Гэбел занимал различные должности, в том числе руководителя группы по финансовой отчетности в странах Содружества Независимых Государств (PricewaterhouseCoopers - с 2000 по 2004 год; Ernst & Young - с 2004 по 2008 год), а также являлся глобальным экспертом по различным международным стандартам финансовой отчетности. В качестве руководителя группы по финансовой отчетности он оказывал поддержку клиентам в проведении публичных размещений акций, проверяя их на соответствие требованиям финансовой отчетности и корпоративного управления. С 2008 по 2013 год являлся управляющим партнером Ernst & Young в Центральной Азии и на Кавказе.</p>
<p>Независимый директор Хэкман Джанет Эллен (Heckman Janet Ellen) 1954 год</p>	<p>С января 2019 года по настоящее время – Независимый директор АО «Эйр Астана»;</p> <p>С декабря 2020 года по настоящее время – Неисполнительный независимый директор – член Совета директоров Астанинской международной биржи (AIX);</p> <p>С мая 2023 года по настоящее время – Неисполнительный независимый директор – член Совета директоров АО «Ситибанк Казахстан».</p>
<p>Независимый директор Кингшотт Гарри Роберт (Kingshott Garry Robert) 1952 год</p>	<p>С августа 2019 года по настоящее время – Независимый директор АО «Эйр Астана».</p> <p>После успешной карьеры в различных компаниях FMCG с 1974 по 1990 год, г-н Кингшотт перешел в авиацию, присоединившись к Ansett Airlines (Австралия) в 1990 году. В настоящее время он имеет 30-летний опыт работы в авиации, путешествиях и туризме, а также в авиакомпаниях на трех континентах. В последнее время г-н Кингшотт работал в компании Sebu Air Inc. в качестве генерального директора с 2008 по 2016 год, контролируя успешное IPO в 2010 году, и являлся членом Консультативного совета Sebu Air Inc. до июня 2022 года. Г-н Кингшотт был директором/председателем совета директоров различных компаний, включая авиакомпании, туристические агентства, национальный туризм и финансовые услуги.</p>
<p>Член Совета директоров Вуд Саймон Даниел (Wood Simon Daniel) 1975 год</p>	<p>С января 2019 года по настоящее время – Член совета директоров АО «Эйр Астана» (представитель BAE Systems (Kazakhstan) Limited).</p> <p>Начал работать в BAE Systems в 1996 году и занимал ряд руководящих финансовых должностей в BAE Systems в различных секторах, включая военную авиацию, морские, наземные и коммерческие самолеты. Помимо своей функциональной роли, г-н Вуд также отвечал за стратегию и планирование, преобразование и совершенствование бизнеса, внедрение систем, управление взаимоотношениями с клиентами и оперативное ведение бизнеса.</p>
<p>Член Совета директоров Рыскулов Айдар Кайратович 1981 год</p>	<p>С сентября 2023 года по настоящее время – Член совета директоров АО «Эйр Астана» (представитель АО «Фонд национального благосостояния «Самрук-Казына»);</p> <p>С августа 2023 года по настоящее время – Управляющий директор по экономике и финансам АО «Самрук-Казына»;</p>

	<p>С августа 2023 года по настоящее время – Председатель Совета директоров АО «QAZAQ AIR»;</p> <p>С августа 2023 года по настоящее время – Член Совета директоров АО «Национальная компания «Казахстан Темир Жолы».</p> <p>Более 20 лет занимал руководящие должности в сфере финансов. Являлся членом Совета директоров различных компаний и банков, включая Sekerbank T.A.S. (Турция), Банк развития Казахстана, Инвестиционный фонд Казахстана, Казэкспортгарант, Альянс Банк и Самрук-Казына Финанс.</p>
<p>Член Совета директоров Уэсткотт Майлз Сэнт Джон (Westcott Myles St John) 1971 год</p>	<p>С марта 2018 года по настоящее время – Член совета директоров АО «Эйр Астана» (представитель BAE Systems (Kazakhstan) Limited).</p> <p>В 2001 году г-н Уэсткотт начал работать в BAE Systems plc и с тех пор занимал ряд руководящих финансовых должностей в компании, как в наземном, так и в воздушном секторах. В этот период в его обязанности входило финансовое руководство долгосрочными сложными оборонными контрактами, программами сокращения расходов, внедрением систем, бизнес-интеграцией, взаимодействием с британскими и международными заказчиками. В начале карьеры он занимал должности бухгалтера и финансового менеджера в различных отраслях, включая консалтинг, розничную торговлю и гостиничный бизнес.</p>

Членам Совета директоров Эмитента не принадлежат акции Эмитента и его дочерних и зависимых компаний.

Наименование органов Эмитента	Вознаграждение и бонусы, выплаченные за период с 01 января 2022 года по 31 декабря 2022 года, доллар США
Члены Совета Директоров за 2022 год	330 126

15. Единоличный исполнительный орган эмитента

Фамилия, имя, отчество (при его наличии) и дата рождения исполнительного органа	Сведения о трудовой деятельности за последние 3 (три) года и в настоящее время, в хронологическом порядке, и их полномочия
<p>Президент и Главный исполнительный директор Питер Фостер Уильям 1960 год</p>	<p>С октября 2005 года по настоящее время – Президент и Главный исполнительный директор АО «Эйр Астана».</p> <p>Полномочия:</p> <ul style="list-style-type: none"> – реализация бизнес-плана и решений совета директоров, а также подготовка совместно с главным бухгалтером Эмитента и представление предлагаемых бизнес-планов, годовой финансовой отчетности, ежегодных отчетов руководства; – заключение и подписание договоров, контрактов и осуществление деятельности от имени Эмитента, а также представление Эмитента при заключении сделок с другими лицами, организациями, предприятиями и учреждениями, включая государственные; – издание и утверждение документов, регулирующих внутреннюю деятельность Эмитента, в целях организации деятельности Эмитента, в том числе приказов и инструкций, относящихся к производству, инженерно-техническому обслуживанию, закупкам товаров, работ и услуг, бухгалтерскому учету,

- коммерческой политике, вопросам труда и занятости, и внесение в них изменений и (или) дополнений;
- назначение на должность вице-президентов Эмитента, за исключением вице-президента по производству и вице-президента по инженерно-техническому обеспечению Эмитента;
 - осуществление приема на работу (назначения на должность), перемещения, перевода и увольнения работников Эмитента, кроме главного бухгалтера Эмитента, определение размеров заработной платы работников Эмитента, определение размеров премий и решение вопросов премирования работников Эмитента, принятие мер поощрения и наложение дисциплинарных взысканий на работников Эмитента, утверждение штатного расписания Эмитента и внесение в него изменений и (или) дополнений, контроль и реализация кадровой политики Эмитента, а также издание приказов в отношении вышеуказанного Уставе.
 - Руководитель службы внутреннего аудита назначается на должность президентом после предварительного утверждения его кандидатуры советом директоров и утверждения общим собранием акционеров в соответствии с Уставом. Работники службы внутреннего аудита назначаются на должность президентом по представлению руководителя службы внутреннего аудита.
 - за нарушение трудовой дисциплины, неисполнение или ненадлежащее исполнение возложенных трудовых обязанностей по представлению совета директоров с учетом предложений президента к руководителю службы внутреннего аудита в установленном порядке применяются дисциплинарные взыскания президентом. За нарушение трудовой дисциплины, неисполнение или ненадлежащее исполнение возложенных трудовых обязанностей по представлению руководителя службы внутреннего аудита к работникам службы внутреннего аудита в установленном порядке применяются дисциплинарные взыскания президентом;
 - подготовка повесток дня для заседаний совета директоров и предоставление уведомлений членам совета директоров о проведении заседаний совета директоров в случаях, предусмотренных Уставом;
 - содействие совету директоров в подготовке повестки дня общих собраний акционеров и предоставление соответствующих уведомлений об общих собраниях акционеров от имени Эмитента, представление совету директоров и общему собранию акционеров отчетов о выполнении их решений;
 - распоряжение имуществом Эмитента, включая его деньги, в пределах своей компетенции, установленной законодательством, Уставом и решениями общего собрания акционеров и совета директоров;
 - открытие и закрытие банковских счетов, необходимых для осуществления деятельности Эмитента, после утверждения советом директоров;
 - оперативное информирование совета директоров о любых случаях, которые могут негативно повлиять на деятельность Эмитента, а также полное информирование каждого члена совета директоров о деятельности Эмитента;
 - предъявление претензий и исков от имени Эмитента и предоставление полномочий (выдача доверенностей) на

- представление Эмитента в любых разбирательствах, в том числе в суде и третейском суде (арбитраже);
- определение видов и сумм страхования, необходимых Эмитенту для осуществления своей деятельности, и принятие решений о приобретении такого страхования;
 - обеспечение представления акционерам Эмитента информации на языке, на котором был направлен запрос;
 - разработка, одобрение и предоставление в совет директоров и общему собранию акционеров долгосрочной стратегии развития Эмитента;
 - подготовка и реализация среднесрочного и краткосрочного бизнес – планов (план развития и годовой бюджет), а также ответственен за их исполнение;
 - предоставление следующих отчетов совету директоров и общему собранию акционеров Эмитента:
 - 1) полугодовых – об управлении дочерними, зависимыми и совместно- контролируруемыми организациями, о влиянии результатов финансово-хозяйственной деятельности дочерних, зависимых и совместно – контролируемых организаций на показатели деятельности Эмитента;
 - 2) ежегодных – о реализации среднесрочного и краткосрочного бизнес-планов (плана развития и годового бюджета);
 - разработка и представление совету директоров документов, в соответствии с Уставом;
 - ежегодно представлять следующие документы совету директоров Эмитента;
 - система оплаты и стимулирования труда и схема оплаты труда работников Эмитента;
 - нормативы положенности служебных легковых автомобилей и нормы площадей для размещения административного аппарата;
 - лимиты возмещаемых расходов за счет средств Эмитента при предоставлении работникам права пользования мобильной связью, лимиты представительских расходов и иные лимиты;
 - реализация долгосрочной стратегии развития Эмитента.

В дополнение к вопросам, перечисленным, выше президент вправе принимать решения по любым иным вопросам деятельности Эмитента, не отнесенным законодательством и Уставом к компетенции других органов и должностных лиц Эмитента.

Президент назначает на должность вице-президентов Эмитента, за исключением вице-президента по производству и вице-президента по инженерно-техническому обеспечению Эмитента, которые избираются общим собранием акционеров. Вице-президенты Эмитента не входят в состав исполнительного органа Эмитента.

Президенту и Главному исполнительному директору не принадлежат акции Эмитента и его дочерних и зависимых компаний.

Наименование органов Эмитента	Вознаграждение и бонусы, выплаченные за период с 01 января 2022 года по 31 декабря 2022 года, тыс. тенге
Президент и Главный исполнительный директор	394 098

16. Иные органы эмитента

Комитеты Совета директоров Эмитента

Наименование комитета	Компетенция комитета
Комитет по аудиту	<p>Комитет по аудиту действует в интересах акционеров и оказывает содействие Совету директоров в области надзора за достоверностью финансовой отчетности, надежностью и эффективностью систем внутреннего контроля и управления рисками, независимостью и эффективностью процедур внешнего и внутреннего аудита, и соблюдением применимого законодательства и внутренних нормативных документов.</p> <p>В рамках своей деятельности при поддержке Комитета по аудиту Совет директоров уделяет внимание обеспечению целостности и качества финансовой и управленческой отчетности Компании с учетом значимых суждений руководства в отношении бухгалтерской отчетности и результатов внешнего аудита.</p> <p>К компетенции Комитета по аудиту относятся следующие ключевые вопросы:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Разработка рекомендаций для Совета директоров, связанных с назначением и сменой внешнего аудитора, определением размера вознаграждения внешнего аудитора, оценкой качества их работы и получением соответствующих услуг от внешнего аудитора; 2) Рассмотрение отчетов руководства Компании и внешнего аудитора в отношении важных вопросов и решений, связанных с бухгалтерским учетом; 3) Надзор за структурой и эффективностью систем управления рисками и внутреннего контроля, комплаенса и внутреннего аудита путем проверки регулярных отчетов Службы внутреннего аудита, Подразделения по управлению рисками и Департамента по вопросам комплаенс и устойчивого развития. <p>Гэбел Кит, член Совета директоров, независимый директор – Председатель комитета;</p> <p>Абдразаков Ельдар Советович, член Совета директоров, независимый директор – член комитета;</p> <p>Хэкман Джанет Эллен, член Совета директоров – член комитета.</p>
Комитет по казначейству	<p>Деятельность Комитета направлена на оказание содействия Совету директоров в:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Проверке механизмов контроля за казначейской деятельностью Компании, обеспечении эффективности и улучшении политик и процедур в области казначейства; 2) Мониторинге казначейской деятельности и уведомлении Совета директоров о связанных с ней рисках и возможностях, а также предоставлении ему рекомендаций по всем вопросам, связанным с казначейством, в соответствии с Положением о Комитете по казначейству и по поручению Совета. <p>Гэбел Кит, член Совета директоров, независимый директор – Председатель комитета;</p> <p>Вуд Саймон Даниел, член Совета директоров – член комитета;</p> <p>Рыскулов Айдар Кайратович, член Совета директоров – член комитета.</p>
Комитет по вопросам ESG	<p>Комитет по вопросам ESG отвечает за обеспечение соответствия политики и практики Компании в области ESG ее ценностям, миссии и стратегии. В основные обязанности входит:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Контроль выполнения целей и показателей в области ESG; 2) Отслеживание прогресса Компании в достижении целей в области

ESG;

- 3) Контроль за реализацией инициатив Компании в области ESG;
- 4) Рассмотрение политик в области ESG и разработка рекомендаций об их утверждении;
- 5) Рассмотрение вопроса о включении информации, связанной с ESG, в Годовой отчет Компании и принятие утвердительного решения в этой связи.

Абдразаков Ельдар Советович, член Совета директоров, независимый директор – Председатель комитета;

Вуд Саймон Даниел, член Совета директоров – член комитета;

Хэкман Джанет Эллен, член Совета директоров – член комитета;

Рыскулов Айдар Кайратович, член Совета директоров – член комитета.

Комитет по стратегическому планированию

Комитет по стратегическому планированию был создан для содействия эффективной работе Совета директоров и разработки рекомендаций для Совета директоров по вопросам стратегического развития.

В компетенции Комитета по стратегическому планированию относится рассмотрение отчетов руководства о реализации долгосрочной и среднесрочной стратегии развития Компании, исполнении бюджета и достижении стратегических показателей эффективности, а также подготовка рекомендаций для Совета директоров по следующим вопросам:

- 1) Определение приоритетных направлений деятельности и развития Эмитента;
- 2) Внесение потенциальных изменений и дополнений в долгосрочную стратегию развития Компании;
- 3) Вопросы корпоративного управления;
- 4) Пересмотр стратегии развития Группы с учетом изменений в экономической, политической, социальной и конкурентной среде;
- 5) Подготовка предложений по повышению эффективности деятельности Компании в долгосрочной перспективе и конкурентоспособности Компании на рынке авиаперевозок.

Кингшотт Гарри Роберт, член Совета директоров, независимый директор – Председатель комитета;

Хэкман Джанет Эллен, член Совета директоров – член комитета;

Уэсткотт Майлз Сэнт Джон, член Совета директоров – член комитета;

Рыскулов Айдар Кайратович, член Совета директоров – член комитета.

Комитет по назначениям и вознаграждениям

Комитет по назначениям и вознаграждениям разрабатывает рекомендации для Совета директоров Компании касательно назначения и вознаграждения членов Совета директоров, руководства Компании, руководителя СВА, корпоративного секретаря и иных работников, назначение или согласование назначения которых осуществляется Советом директоров/акционерами.

К компетенции Комитета по назначениям и вознаграждениям относятся следующие вопросы:

- 1) Подготовка квалификационных требований для кандидатов и рекомендаций по избранию или назначению кандидатов на должность независимых директоров, Президента, а также корпоративного секретаря и руководителя Службы внутреннего аудита Компании;
- 2) Разработка политики планирования преемственности членов Совета директоров и комитетов Совета директоров, руководства Компании, корпоративного секретаря и руководителя Службы внутреннего аудита;
- 3) Рекомендации по политике и структуре вознаграждения, в том числе по определению на ежегодной основе индивидуального вознаграждения членов Совета директоров, руководства Компании, руководителя Службы внутреннего аудита, корпоративного секретаря и иных

- сотрудников Компании, согласование вознаграждения которых осуществляется Советом директоров или акционерами;
- 4) Рассмотрение вопроса о выплате вознаграждения по итогам года сотрудникам Компании, согласование вознаграждения которых осуществляется Советом директоров или акционерами;
 - 5) Проведение сравнительного анализа уровня и Политики вознаграждения членов Совета директоров, руководства Компании, руководителя Службы внутреннего аудита, корпоративного секретаря и иных сотрудников Компании, согласование вознаграждения которых осуществляется Советом директоров или акционерами.

Хэжман Джанет Эллен, член Совета директоров – Председатель комитета;
Кингшотт Гарри Роберт, член Совета директоров – член комитета;
Абдразаков Ельдар Советович, член Совета директоров, независимый директор – член комитета;
Уэсткотт Майлз Сэнт Джон, член Совета директоров – член комитета;
Жакупов Нурлан Каршагович, председатель Совета директоров – член комитета.

Служба внутреннего аудита Эмитента

Фамилия, имя, при наличии - отчество и должность сотрудника	Дата вступления в должность
Руководитель Службы внутреннего аудита Ник-Заде Лейла Саттаровна	20 декабря 2021 года

Сведения о численности сотрудников Эмитента по состоянию на 30 ноября 2023 года

На дату составления настоящего Инвестиционного меморандума общее количество работников Эмитента составило 6 485 человек, а среднесписочная численность работников Эмитента – 6 357 человек.

Сведения о руководителях ключевых подразделений эмитента

ФИО и должность руководителя	Наименование структурного подразделения
Алма Алигужинова <i>Исполнительный директор по планированию</i>	Департамент по стратегическому планированию
Ибрагим Жанлыел <i>Исполнительный директор по финансам</i>	Департамент по финансам
Филиппос Сиаккас <i>Исполнительный директор по производству</i>	Департамент по производственным вопросам Департамент по организации полетов Департамент наземного обслуживания пассажиров Департамент бортового обслуживания
Эдриан Хамильтон-Маннс <i>Управляющий директор FlyArystan</i>	Департамент Флай Арыстан
Герхард Коетци <i>Исполнительный директор по обеспечению соответствия стандартам безопасности</i>	Департамент по обеспечению соответствия корпоративной безопасности
Евгения Ни <i>Вице-президент по управлению персоналом и административным вопросам</i>	Департамент по управлению персоналом и административным вопросам
Белла Тормышева	Департамент по корпоративным коммуникациям

Вице-президент по корпоративным коммуникациям

Ердаулет Шамшиев <i>Вице-президент по стратегическому развитию и правительственным связям</i>	Департамент по стратегическому развитию и правительственным связям
Анель Ибрагимова <i>Директор департамента</i>	Департамент информационных технологий и по развитию электронного бизнеса
Ерболат Байсалыков <i>Директор департамента</i>	Департамент по управлению доходами и коммерческому планированию
Диляра Кунхожаева <i>Директор департамента</i>	Департамент по закупкам и снабжению
Адель Даулетбек <i>Директор департамента</i>	Департамент продаж и маркетинга
Галина Умарова <i>Директор департамента</i>	Департамент по управлению топливными ресурсами перевозок
Жанар Шураева <i>Директор департамента</i>	Департамент бортового журнала
Жанар Найзабекова <i>Директор департамента</i>	Юридический департамент
Айбек Кулкенов <i>Директор департамента</i>	Департамент по авиационной безопасности
Кит Вордл <i>Директор департамента</i>	Департамент Инженерно-технического обеспечения

Раздел 3. ОПИСАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЭМИТЕНТА

17. Отрасль эмитента

В связи со значительной протяженностью территории Казахстана внутренние авиаперевозки стали важнейшим вариантом путешествия для потребителей по сравнению с другими видами транспорта. В 2021 году Казахстан был самым быстрорастущим рынком внутренних авиаперевозок в мире, с пассажиропотоком более чем на 30% выше уровня 2019 года¹². Помимо внутренних перевозок, Казахстан занимает стратегически выгодное положение, позволяющее воспользоваться растущими возможностями для деловых поездок и туризма на близлежащих рынках Центральной Азии и Кавказа. Тесное сообщение Казахстана с другими ключевыми международными рынками, такими как Индия и КНР, придает большой потенциал рынку международных авиаперевозок из Казахстана¹¹. Развитие основных аэропортов Казахстана, дальнейшее снижение регулирования, направленное на улучшение доступа (включая политику открытого неба и безвизовый режим), и улучшение социально-экономических факторов в Казахстане могут способствовать развитию авиационного рынка Казахстана, укрепляя его позиции в качестве хаба для международных и внутренних авиаперевозок.

Авиаперевозки значительно улучшают транспортное сообщение в Казахстане

Казахстан, общая площадь территории которого составляет 2,7 млн км², является девятой по величине страной в мире, что эквивалентно площади Западной Европы. Несмотря на то, что в последние годы в Казахстане была развита сеть железных дорог протяженностью 15 330 км, автодорог – 23 000 км и автомагистралей – 490 км¹¹. Географическая сложность Казахстана приводит к тому, что наземный транспорт остается неэффективным вариантом перемещения между городами по сравнению с воздушным транспортом. В 2022 году объем внутренних пассажирских перевозок в Казахстане был на 35% выше уровня 2019 года, несмотря на негативное воздействие на внутренние авиаперевозки в начале 2022 года¹². Из-за гражданских беспорядков в январе 2022 года аэропорт Алматы был закрыт на одну неделю, и внутренний пассажиропоток сократился примерно на 50% по сравнению с декабрем 2021 года¹². Внутренний рынок восстановился до уровня предыдущего года к концу первого квартала 2022 года и оставался выше уровня 2021 года до конца года¹².

Основные факторы, способствующие росту авиаперевозок из Казахстана

ВВП Казахстана на душу населения в 2022 году составил 11,2 тыс. долларов США¹³. В 2022 году население Казахстана составляло 19,6 млн человек, при этом городское население составляло 57,6%¹¹. Ожидается, что к 2027 году население Казахстана увеличится примерно на один миллион, что приведет к увеличению числа пассажирских поездок примерно на 400 000¹¹. Эти факторы в сочетании с 20% населения среднего класса, высоким уровнем использования интернета (приблизительно 81,9% в 2021 году) и хорошим доступом к банковским услугам (58,7%) показывают, что Казахстан имеет хорошие возможности для сильного роста авиаперевозок¹¹.

Введенная в 2017 году казахстанская политика «открытого неба» предоставляет иностранным авиакомпаниям полную свободу полетов на маршрутах. Политика

¹¹ Источник: Отчет о прогнозе пассажиропотока в Казахстане на 2023 - 2027 года от 25 сентября 2023 года, опубликованный IATA.

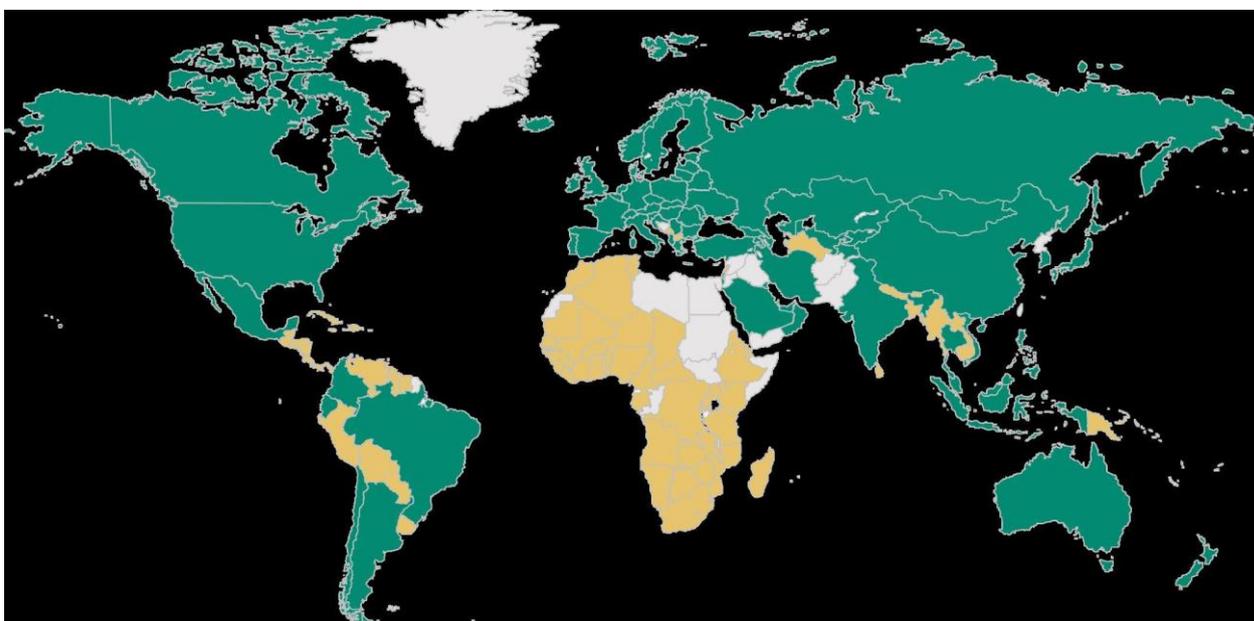
¹² Источник: Отчет о возможностях низкобюджетных перевозчиков, либерализации воздушного транспорта и постпандемийное восстановление в странах-участницах Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества от сентября 2023 года, опубликованный Азиатским банком развития.

¹³ Источник: Показатели мирового развития 2022 год, опубликованный Всемирным банком.

«открытого неба» введена в 13 международных аэропортах следующих ключевых городов: Астана, Алматы, Тараз, Шымкент, Актау, Семей, Караганда, Усть-Каменогорск, Павлодар, Петропавловск, Кокшетау, Туркестан и Актобе. С момента принятия политики Казахстан привлек новых иностранных перевозчиков, развил здоровую конкуренцию между перевозчиками, стимулировал открытие новых международных маршрутов и туристический спрос. В январе 2023 года Казахстан продлил политику «открытого неба» на пять лет, до декабря 2027 года.

Факторами, способствующими поддержке международного туризма, являются постоянные инвестиции Правительства Казахстана в туризм. В период 2020-2022 годы оно инвестировало 4 миллиарда долларов США в развитие туризма¹⁴ и продолжает расширять свою безвизовую программу со странами-участницами¹². К 2023 году у Казахстана были подписаны соглашения о безвизовом режиме с более чем 100 странами, включая Индию и КНР, самые густонаселенные страны мира, а также еще со 100 странами, разрешающими электронные визы¹².

Карта безвизовых программ, поддерживающих международную экспансию



Источник: Отчет о возможностях низкобюджетных перевозчиков, либерализации воздушного транспорта и постпандемийное восстановление в странах-участницах Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества от сентября 2023 года, опубликованный Азиатским банком развития, Министерство иностранных дел Республики Казахстан.

Инфраструктура аэропортов и пропускная способность флота

По состоянию на сентябрь 2023 года в Казахстане действовало 27 аэропортов с коммерческой деятельностью, из которых 18 аэропортов имели вместимость более 20 000 мест и общую вместимость около 6,7 миллиона мест¹¹. На долю хабов, из которых выполняют рейсы Air Astana и FlyArystan, приходится 63% от общей пропускной способности, а на долю пяти баз – около 85%¹¹. Региональные терминалы показали самые высокие темпы роста за последние годы. Казахстан планирует значительные инвестиции в аэропорты в основных городах и регионах для поддержки будущего расширения рынка¹¹. Аэропорт Алматы (управляемый TAV Airports и Groupe ADP) в настоящее время инвестирует 200 миллионов долларов США в период с 2022 по 2024 годы во второй

¹⁴ Источник: заявление Министерства туризма и спорта Республики Казахстана, от 20 сентября 2023 года.

международный терминал (54 000 м²), строительство которого, как ожидается, будет завершено в 2024 году¹⁵. Ожидается, что благодаря этим инвестициям общая площадь аэропорта увеличится с текущих 25 000 м² до 79 000 м², обеспечивая пропускную способность примерно 14 миллионов пассажиров в год (внутренние рейсы: 8 миллионов пассажиров и международные рейсы: 6 миллионов пассажиров) с нынешней пропускной способности в 9 миллионов пассажиров (внутренние рейсы: 5,4 миллионов пассажиров и международные рейсы: 3,6 миллионов пассажиров)¹⁵. Аэропорт Астаны (управляемый Terminal Holdings (ОАЭ)) также управляет двумя терминалами и имеет самую большую площадь около 72 200 м² после расширения на 47 000 м², завершено в 2017 году, и в настоящее время обеспечивает общую пропускную способность в 8,2 миллиона пассажиров (внутренние рейсы: 3,0 миллионов пассажиров и международные рейсы: 5,2 миллионов пассажиров)¹⁶.

В дополнение к инфраструктуре аэропортов ожидается быстрое расширение авиационных мощностей в Казахстане (т. е. 13% среднегодовой темп роста в период с 2022 по 2027 год) для поддержки растущего спроса на авиаперевозки¹¹. Внутренний рынок составляет 9,1 миллиона мест за последние 12 месяцев, закончившихся 30 сентября 2023 года¹⁷.

Эволюция спроса на услуги авиаперевозок в Казахстане

С 2009 года рынок стимулируется либерализацией и ростом внутренних авиалиний, запуском безвизовых программ и политикой «открытого неба»¹¹. Спрос еще больше увеличился с запуском FlyArystan в 2019 году. Рынок услуг лоукостеров в Центральной Азии увеличился более чем в три раза с 2019 по 2022 год, когда FlyArystan вышел на рынок, что сделало его самым быстрорастущим рынком недорогих путешествий в мире¹². Авиационный рынок Казахстана продемонстрировал значительную устойчивость и восстановление после пандемии COVID-19.

Спрос на авиаперевозки в Казахстане исторически тесно коррелировал с ростом ВВП¹¹. В период с 2010 по 2015 год спрос превышал рост ВВП, в основном из-за расширения местных авиакомпаний, при этом Компания увеличила размер своего парка с 22 самолетов до 30 самолетов за этот период¹¹. С 2017 года введение политики «открытого неба» расширило возможности иностранных перевозчиков конкурировать с местными перевозчиками. Несмотря на негативное влияние на спрос пандемии COVID-19 и первоначальное снижение спроса после российско-украинского конфликта, количество пассажиров значительно выросло с 2018 года, увеличившись на 18,3%¹¹. В частности, рынок лоукостеров в Центральной Азии увеличился более чем в три раза в период с 2019 по 2022 год, что делает его самым быстрорастущим рынком недорогих путешествий в мире¹². Рост спроса на авиаперевозки с 2019 года был обусловлен в первую очередь запуском и развитием авиакомпании FlyArystan, пассажиропоток FlyArystan увеличился на 366% с 700 000 пассажиров до 3,26 миллиона пассажиров в период с 2019 по 2022 год¹².

Рост внутреннего пассажиропотока в Казахстане привел к повышению склонности к путешествиям в последние годы. Например, внутренний трафик вырос с 4,0 миллионов в 2016 году до 7,5 миллионов в 2022 году (11,0% среднегодовой темп роста)¹¹. Несмотря на рост в последние годы, склонность Казахстана к поездкам (включая как внутренние, так и

¹⁵ Источник: Статья Kapital.kz «Новый терминал аэропорта Алматы планируют открыть в начале лета 2024 года (<https://kapital.kz/gosudarstvo/118275/novyy-terminal-aeroporta-almaty-planiruyut-otkryt-v-nachale-leta-2024-goda.html>) от 16 августа 2023 года <https://kapital.kz/finance/121389/srednevzveshennyy-kurs-dollarana-birzhe-sostavil-459-54tenge.html>)

¹⁶ Источник: Общая информация Astana International Airport (https://www.nn-airport.kz/pages/general_information)

¹⁷ Источник: Оценка Компании.

международные перевозки) остается ниже, чем в странах с аналогичным ВВП на душу населения, например, в Турецкой Республике и в Федерации Малайзия¹³.

Склонность к путешествиям

Рост внутреннего пассажиропотока в Казахстане свидетельствует о повышении склонности населения к путешествиям¹⁸ в последние годы. Например, объем внутренних перевозок вырос с 4,0 млн в 2016 году до 7,5 миллиона в 2022 году (11,0% среднегодовой темп роста)¹¹. За тот же период склонность к путешествиям внутри страны¹⁹ выросла почти вдвое – с 0,22 в 2016 году до 0,42 в 2022 году.

Негативное влияние на спрос на авиаперевозки, вызванное пандемией COVID-19, было компенсировано восстановлением после перебоев. В частности, в период с 2015 по 2019 год ежегодный рост общего числа пассажиров составлял 6,7%, а в период с 2019 по 2022 год – 6,0%. В 2022 году общее число пассажиров достигло 13,0 миллионов человек, превысив допандемийный уровень, составлявший в 2019 году всего 10,9 миллиона человек. Данный рост поддерживается увеличением склонности к путешествиям внутри страны за тот же период¹¹.

Авиаперевозки в Казахстане 2013-2022 гг.

Несмотря на рост в последние годы, склонность населения Казахстана к путешествиям остается ниже, чем в странах с аналогичным ВВП на душу населения, например, в Турецкой Республике и в Федерации Малайзия¹³. Ожидается, что к 2030 году ВВП на душу населения в Казахстане достигнет примерно 18,6 тыс. долларов США, что в сравнении со странами с аналогичным ВВП на душу населения предполагает склонность к путешествиям на уровне 1,75 по сравнению со склонностью к путешествиям в Казахстане на уровне 0,6 в 2022 году²⁰.

По сравнению с другими регионами, Центральная Азия является регионом с наименее развитым воздушным сообщением (4%), что измеряется внутрирегиональной вместимостью в процентах от общей международной вместимости¹². Северная Америка является одним из наиболее развитых регионов в сфере авиаперевозок, однако низкий процент внутрирегионального сообщения объясняется тем, что в регионе меньше стран и большинство международных поездок совершается в пункты назначения за пределами региона. Такие регионы, как Юго-Восточная Азия и Европа, с признанной лучшей связностью, демонстрируют 29% и 68% по этому показателю, соответственно, что свидетельствует о дальнейшем потенциале роста рынка Центральной Азии¹². Исторические причины низкой связности внутри региона включают налоги, сборы и платежи, взимаемые аэропортами на уровне выше среднемирового, высокие визовые требования и отсутствие государственных программ по стимулированию внутрирегиональных путешествий. Низкая частота на внутрирегиональных маршрутах – это дополнительная возможность для повышения уровня связности. Более частое покрытие, как правило, стимулирует спрос на туристические и деловые поездки и, в свою очередь, повышает спрос на авиаперевозки.

Казахстан является страной с наилучшей связью с другими странами Центрально-Азиатского региона (20% внутрирегиональных мест по сравнению с общей региональной связью всего в 4%)¹². Компания ожидает, что казахстанские перевозчики смогут

¹⁸ Общая склонность к путешествиям рассчитывается путем деления количества мест на международных и внутренних рейсах на общую численность населения в данном году.

¹⁹ Склонность к путешествиям внутри страны измеряется путем деления общего количества мест на внутренних рейсах на общую численность населения на начало года.

²⁰ Источник: Информация компании, EIU, RDC, Министерство национальной экономики, КГА, Kazakhstan IATA Direct Data Solutions. RDCapex.

использовать свою существующую сеть для дальнейшего улучшения сообщения в регионе, и рассматривает существующий низкий уровень внутрорегионального сообщения как одну из трех возможностей роста (наряду с низкой склонностью к путешествиям в Казахстане и его близостью к таким мега-рынкам, как Китай и Индия).

До конца 2022 года глобальное количество посадочных мест по-прежнему будет ниже уровня 2019 года (иными словами, уровня, существовавшего до событий COVID-19), в то время как Центральная Азия восстанавливалась более быстрыми темпами, и ее ППКМ растет выше уровня 2019 года¹¹.

Все страны Центральной Азии, за исключением Туркменистана, достигли полного восстановления в количестве посадочных мест и количестве пассажиров к концу первой половины 2023 года по сравнению с уровнем первой половины 2019 года. Восстановление Казахстана в основном было обусловлено сильным внутренним рынком, который вырос на 56% по количеству пассажиров в год по сравнению с уровнем 2019 года²¹.

Что касается вместимости международных рейсов, то на восстановление Казахстана до уровня 2019 года негативно повлияло возникновение российско-украинского конфликта, что привело к прекращению работы некоторых местных перевозчиков. Например, Компания прекратила рейсы в Россию и Украину после российско-украинского конфликта. Тем не менее, вместимость международных рейсов в Казахстане также превысила отметку в 100% в первом квартале 2023 года¹². В целом, в период с 2018 по 2022 год спрос на внутренние перевозки увеличился на 14,3%¹¹, став одним из самых быстрорастущих рынков внутренних авиаперевозок в мире в период с 2019 по 2022 год¹². Согласно отчету IATA, оценивается, что в период с 2022 по 2027 год внутренний спрос вырастет на 9%¹¹.

Рынок бюджетных авиаперевозчиков

В 2022 году Центральная Азия была одним из немногих регионов с долей бюджетных авиаперевозчиков ниже 25%, наряду с Северо-Восточной Азией (11%), Африкой (13%) и Ближним Востоком (24%)¹². В 2019 году на долю бюджетных авиаперевозчиков приходилось всего 7% от общего количества посадочных мест в Центральной Азии, и этот показатель вырос до 20%.

Ключевые международные возможности для казахстанских авиакомпаний

Стратегическое расположение Казахстана обеспечивает семичасовой доступ к туристическим рынкам в некоторых из самых густонаселенных регионов мира. В этот диапазон входят такие направления, как Азия, Ближний Восток, Европейский Союз и другие. Таким образом, в дополнение к возможностям в Центральной Азии и на Кавказе, перевозчики, работающие из Казахстана, могут достичь рынков со средним и большим населением, соответствующей покупательной способностью, активной динамикой авиаперевозок и благоприятной нормативно-правовой базой. По оценкам, в период с 2022 по 2027 год международные перевозки вырастут на 16%¹¹.

На международный рынок приходится 5,9 миллиона мест за последние 12 месяцев, закончившихся 30 сентября 2023 года¹⁷. Из этого общего количества мест Центральная Азия и Кавказский регион, Европа и Турция, Ближний Восток, Юго-Восточная и Восточная Азия составили 2,1 миллиона, 2,4 миллиона, 1,4 миллиона и 0,8 миллиона мест¹⁷.

²¹ Источник: График недели «В Азии восстановление уверенно лидирует в центральном регионе» от 27 октября 2023, опубликованный IATA.

Центральная Азия и Кавказ

В 2022 году ВВП на душу населения в Узбекистане, Грузии, Кыргызстане и Азербайджане составил 2,3 тыс. долларов США, 6,6 тыс. долларов США, 1,6 тыс. долларов США и 7,7 тыс. долларов США¹³. В том же году население этих стран составляло 35,6 миллиона, 3,7 миллиона, 6,8 миллиона, и 10,2 миллиона, человек¹³, а число авиапутешественников – примерно 7,9 миллиона, 4,4 миллиона, 5,0 миллиона и 1,0 миллион¹⁷.

Европейский союз. В 2022 году ВВП на душу населения, численность населения и общее количество авиапутешественников в ЕС составляли 37,1 тыс. долларов США, 448 миллионов человек¹³ и 820 миллионов человек соответственно²².

Индия. В 2022 году ВВП на душу населения, численность населения и общее количество авиапутешественников в Индии составляли 2,4 тыс. долларов США, 1,4 миллиарда человек¹³ и 123,2 миллиона человек соответственно²³. С мая 2023 года поездки в Казахстан не требуют получения визы для владельцев индийских паспортов¹³.

КНР. В 2022 году ВВП на душу населения, численность населения и общее количество авиапутешественников в КНР составили 12,7 тыс. долларов США, 1,4 миллиарда человек¹³ и 253 млн человек соответственно²⁴.

Турецкая Республика. В 2022 году ВВП на душу населения, численность населения и общее количество авиапутешественников в Турции составили 10,6 тыс. долларов США, 85 миллионов человек¹³ и 182,3 млн человек соответственно¹⁷.

Ближний Восток. В 2022 году ВВП на душу населения, численность населения и общее количество авиапутешественников на Ближнем Востоке составили 45,1 тыс. долларов США, около 59 миллионов человек¹³ и около 249 миллионов человек, соответственно¹⁷.

Ожидается, что общий объем авиаперевозок в Казахстане увеличится с примерно 13,1 миллиона пассажиров в 2022 году до 24,2 миллиона пассажиров в 2027 году, при этом темпы роста за пятилетний период составят 13%¹¹. Ожидается, что международный рынок будет расти более высокими темпами, чем внутренний, что приведет к равному разделению двух рынков в 2027 году¹¹. Доля бюджетных авиаперевозчиков может увеличиться примерно до 43% и 31% на внутреннем и международном рынках, соответственно, что приведет к дальнейшему проникновению на рынок по сравнению с текущим уровнем¹¹.

Положение Эмитента в отрасли

АО «Эйр Астана» является крупнейшей авиакомпанией в Центральной Азии и Кавказском регионе, занимающей 69% и 47% рынка на внутренних и международных маршрутах из Казахстана, соответственно²⁵. Благодаря своему новому и современному авиапарку из 47 самолетов²⁵, Компания осуществляет регулярные, прямые и транзитные, ближне- и дальнемагистральные авиаперевозки, также грузовые перевозки на внутренних, региональных и международных маршрутах по Центральной Азии, Кавказу, Европе (включая Турцию), Ближнему Востоку и Азии (включая Индию и КНР). Компания перевезла около 6 миллионов пассажиров на примерно 41 тыс. рейсов по 99 маршрутам в 21 стране за девять месяцев, закончившихся 30 сентября 2023 года, по сравнению с примерно 7,3 миллионами пассажиров на примерно 52 тыс. рейсов по 88 маршрутам в 16

²² Источник: Комиссия ЕС, Евростат.

²³ Источник: Министерство гражданской авиации Индии.

²⁴ Источник: CEIC, China Tourism Industry Overview.

²⁵ Согласно данным за 12 месяцев, закончившихся 30 сентября 2023 года.

странах за год, закончившийся 31 декабря 2022 года. Два дифференцированных, но взаимодополняющих бренда Компании (Air Astana – бренд полносервисного и флагманского авиаперевозчика Казахстана и FlyArystan – бренд бюджетного авиаперевозчика) позволяют Компании ориентироваться на различные потребительские рынки и географические регионы, предоставляя выбор по целому ряду потребностей клиентов и целей путешествия.

Компания поддерживает высокие стандарты безопасности, обеспечивая техническое обслуживание и поддержку своих собственных авиакомпаний, а также 22 другие авиакомпании. С 2019 года Компания проводит собственные проверки тяжелого технического обслуживания своего парка Airbus и своего «Технического центра» в аэропорту Астаны, а аэропорт Алматы состоит из ангаров, спроектированных так, чтобы оставаться в полной работоспособности в суровых погодных условиях. Инженерный учебный центр Компании в аэропорту Алматы одобрен EASA Part 147 и проводит всю необходимую техническую подготовку по проектированию и техническому обслуживанию, включая техническое обучение семейства A320. С 2023 года Центр летной подготовки в аэропорту Астаны оснащен полнопилотажным тренажером L3 Harris Reality Seven A320, первым и единственным в своем роде в Казахстане, а также тренажером по аварийной эвакуации из кабины и настоящим тренажером по пожаротушению.

Компания имеет географическое преимущество благодаря расположению двух ее основных узлов в Алматы и Астане, обеспечивающих сообщение с Центральной Азией и Кавказом, Европой, Ближним Востоком и Азией благодаря узкофюзеляжному парку самолетов. Узкофюзеляжные самолеты имеют более низкий коэффициент безубыточности для покрытия прямых эксплуатационных расходов, что создает возможность получения большей прибыли от рейсов по сравнению с другими авиакомпаниями, эксплуатирующими широкофюзеляжные самолеты, путешествующие из более удаленных узловых аэропортов.

Компания была вынуждена существенно реконструировать свою маршрутную сеть в ответ на дестабилизацию рынка, вызванную пандемией COVID-19 и российско-украинским конфликтом. Этот двойной кризис привел к необходимости отмены некоторых маршрутов, которые Компания преимущественно заменила прямыми рейсами, ориентированными на направления для образа жизни. Примеры таких маршрутов включают Мальдивы, Королевство Таиланд, Черногорию, Грецию, Грузию, Турецкую Республику и Красное море. Сосредоточив внимание на «лайфстайл» направлениях, Компания ориентируется на клиентскую базу, которая менее чувствительна к ценам, чтобы повысить удельный доход, избегая при этом определенных затрат, присущих транзитным.

В условиях двойного кризиса – пандемии COVID-19 и российско-украинского конфликта – Компания продемонстрировала операционную и финансовую устойчивость благодаря быстрой и успешной передислокации рейсов, отмененных в связи с конфликтом между Россией и Украиной, на новые направления и значительному расширению рынка в сторону ближнего зарубежья, Европы, Центральной Азии, Индии и Кавказа, также запуску чартерных рейсов. В результате Компания смогла восстановиться более быстрыми темпами, чем в среднем в мире. В период с 2018 года по 2022 год рост внутренних перевозок Компании составил 27%, в то время как рост международных перевозок незначительно снизился на 3%. Кроме того, Компания вышла в операционную прибыль в размере 148,7 миллиона долларов США в 2022 году из операционного убытка в размере 69,3 миллиона долларов США в 2020 году. При этом выручка выросла в среднем на 60,6% в период с 2018 года по 2022 год. За девять месяцев, закончившихся 30 сентября 2023 года, по сравнению с аналогичным периодом 2019 года Компания продемонстрировала 156% рост числа пассажиров (8,0 миллионов на 30 сентября 2023 года), 140% рост коммерческого

пассажиروоборота²⁵ (14,6 миллиарда на 30 сентября 2023 года) и 132% рост выручки (1 186 млн долларов США на 30 сентября 2023 года). Компания добилась такого роста, сохранив конкурентоспособный уровень на предельный пассажиро-километр (ППКМ); за тот же период ППКМ без учета топлива снизился на 13%. По оценкам Компании, показатели ППКМ и ППКМ без учета топлива Компании являются одними из самых низких среди аналогичных компаний, сопоставимых на международном рынке.

Бренд Air Astana

Запущенная в 2002 году Air Astana является флагманским авиаперевозчиком Казахстана и крупнейшим авиаперевозчиком по доходам и размеру парка самолетов. Являясь полносервисной авиакомпанией, Air Astana обеспечивает регулярные, чартерные прямые и транзитные, ближне- и дальнемагистральные авиаперевозки, а также грузовые перевозки на внутренних, региональных и международных маршрутах. Air Astana предлагает сеть преимущественно прямых маршрутов на развивающихся рынках, чтобы воспользоваться растущим уровнем мобильности в Казахстане и на соседних с ним рынках. Основное внимание уделяется деловым и развлекательным маршрутам (так называемым «лайфстайл» маршрутами), которые включают такие направления, как Мальдивы, Королевство Таиланд, Черногория, Греция, Грузия, Турецкая Республика, Египет и ОАЭ. Air Astana использует свое географическое положение, чтобы служить евразийским хабом для перевозок, исходящих из западного и восточного полушарий в регион Центральной Азии и Кавказа (и наоборот), обеспечивая меньший коэффициент объезда, чем конкурирующие хабы для многих транзитных рейсов. Например, Казахстан граничит с китайским регионом Синьцзян (столица Урумчи), время полета которого из Алматы составляет всего один час и тридцать минут, что короче, чем многие внутренние маршруты Компании, в то время как центральный Китай, такой как Сиань, находится в течение четырех часов, а в Пекине — пять часов. Индия (Дели) находится в пределах досягаемости, время полета из Шымкента составляет два часа тридцать минут, а ОАЭ (Дубай) — менее чем в четырех часах полета.

Стратегия партнерства Компании заключается в сотрудничестве с перевозчиками, которые обеспечивают наиболее привлекательную сеть распределения и возможности в хабах, которыми управляет Air Astana. По состоянию на 30 сентября 2023 года Air Astana заключила соглашения с 7 код-шеринговыми партнерами и 89 соглашений о совместной эксплуатации авиалинии. К концу 2023 года Air Astana эксплуатировала 32 самолета из двух хабов (Алматы и Астаны), обслуживая 39 международных маршрутов и 11 внутренних маршрутов. Air Astana имеет преимущество благодаря расположению двух своих основных хабов в аэропортах Алматы и Астаны, что позволяет Air Astana достигать Центральной Азии, Кавказа, Европы, Ближнего Востока и Азии с помощью своего узкофюзеляжного парка. Air Astana управляет парком новых самолетов семейства Airbus A320, Embraer E190 и Boeing B767 (средний возраст: 4,7 года по состоянию на 30 сентября 2023 года) в двухклассной конфигурации со специальным экипажем, обеспечивающим высокий уровень гостеприимства с целью создания высокого уровня лояльности и удовлетворенности пассажиров.

Air Astana была удостоена звания «Лучшая авиакомпания в Центральной Азии и СНГ» по версии Skytrax World Airline Awards за 2022 и 2023 годы. Это одиннадцатый раз, когда Air Astana получает региональную награду для Центральной Азии, а в период с 2012 по 2023 год она добилась восьми наград подряд.

Бренд FlyArystan

Выйдя на рынок в 2019 году, FlyArystan стал одним из первых бюджетных авиаперевозчиков в Центральной Азии. FlyArystan позиционируется как революционер рынка бюджетных услуг. FlyArystan работает в соответствии с международно-признанными бизнес-моделями лоукостеров, характеризующимися раздельной структурой ценообразования, которая обеспечивает низкие средние тарифы и позволяет клиентам добавлять дополнительные продукты за дополнительную плату, продвигая доступные тарифы на авиабилеты и тем самым, делая авиаперелеты доступными для большей части населения Казахстана. Эта бизнес-модель оказалась масштабируемой в регионе, которая до запуска FlyArystan имела сравнительно низкое проникновение лоукостеров. FlyArystan использовала эту масштабируемость для расширения операций на ряде маршрутов на рынках, расположенных рядом с домом, в радиусе четырех с половиной часов (или меньше) от своих базовых аэропортов, что представляет собой оптимальную длину этапа. С момента создания парк FlyArystan увеличился до 18 самолетов на 65 маршрутах. FlyArystan считает, что у него хорошие возможности для роста по сравнению с конкурирующими перевозчиками лоукостерами в Казахстане, а также в регионе Центральной Азии и Кавказа. Бренд работает с одним из самых низких расходов на доступное пассажирское место, среди сопоставимых на международном уровне лоукостеров, что позволяет ему конкурировать на новых маршрутах с более низким коэффициентом безубыточности по сравнению с авиакомпаниями с более высоким расходом на доступное пассажирское место, с которыми он конкурирует. Другие сопоставимые на международном уровне лоукостеры имеют свои базы за пределами региона Центральной Азии и Кавказа, что затрудняет доступ этих авиакомпаний к рынкам в регионе Центральной Азии и Кавказа, на которые FlyArystan целится для расширения сети. Благодаря глубокому пониманию региональной ситуации руководством FlyArystan, FlyArystan имеет хорошие возможности для выявления и использования рынков «голубого океана», где существующая конкуренция ограничена, но существует высокий потенциальный спрос, как это было ранее в Грузии. Чтобы поддержать рост, FlyArystan разработала технологическую стратегию, хорошо подходящую для региона, где инфраструктура аэропортов зачастую менее развита для высокочастотной модели лоукостера. Например, платформа iJan компании FlyArystan упрощает мобильную регистрацию и используется примерно 80% клиентов для устранения узких мест в аэропортах.

FlyArystan имеет расширенную сеть на внутренних рынках и рынках ближнего зарубежья в радиусе четырех с половиной часов от своих пяти баз в Казахстане. Выполняя в среднем 80 рейсов в день в 2023 году, FlyArystan обеспечивает регулярные ближне- и среднемагистральные прямые авиаперевозки через Казахстан и далее на Кавказ, в Среднюю Азию, Турецкую Республику и на Ближний Восток. Компания управляет FlyArystan как независимым брендом лоукостером, что позволяет бренду использовать бизнес-модель лоукостера, используемую в Азии, США и Европе, чтобы предлагать своим клиентам стабильно низкие тарифы с целью стимулирования спроса на недостаточно освоенных рынках. FlyArystan способствовал значительному росту местного рынка и изменению поведения местного населения на рынке внутренних авиаперевозок. В 2018 году, за год до запуска FlyArystan, внутренний пассажиропоток составил 4,3 миллиона пассажиров по сравнению с 8,1 миллиона пассажиров в 2022 году, то есть рост составил примерно на 88%. За этот период среднегодовой темп роста FlyArystan на внутренних перевозках составил 61%.

В течение трех лет с момента запуска FlyArystan стал одним из 13 лоукостеров в мире, получивших сертификат 4-звездочной бюджетной авиакомпании, при этом ни один другой лоукостер не получил 5-звездочного рейтинга.

Используя два своих разных бренда, Компания управляет большим количеством маршрутов и обслуживает больше направлений, чем любая другая авиакомпания в Казахстане, Центральной Азии и на Кавказе. За девять месяцев, закончившихся 30 сентября 2023 года, Компания предлагала рейсы по 92 маршрутам. Компания сосредоточила усилия на смягчении каннибализации между двумя брендами, подчеркивая разное позиционирование на рынке и используя взаимодополняющее планирование маршрутов. Например, значительное большинство маршрутов Air Astana выполняются из аэропорта Алматы по сравнению с гораздо меньшей долей маршрутов FlyArystan. В течение того же периода очень небольшая часть международных маршрутов являются совместными маршрутами двух брендов, и на тех маршрутах, которые являются общими (например, Алматы – Дели и Астана – Ташкент), Компания может использовать дифференцированное рыночное позиционирование двух брендов для смягчения каннибализации.

Прогноз в отношении будущего развития отрасли (сферы), в которой эмитент осуществляет (будет в ближайшей перспективе осуществлять) свою основную деятельность

Ожидается, что темпы восстановления авиационного рынка Казахстана после пандемии будут быстрее чем мировые в связи со следующими факторами:

- ожидаемый рост ВВП на душу населения;
- растущая доля среднего класса;
- инвестиции в туристическую отрасль - 4 миллиарда долларов США (в 2020-2022 годах введено в эксплуатацию более 400 туристических объектов, в том числе запущены аэропорты Ушарал и Уржар для расширения мощности воздушных перевозок);
- развитие программы Visa Free, стимулирующей развитие спроса на туристические услуги – ожидается заключение безвизовых соглашений с более 100+ странами к концу 2023 года (включая Индию и КНР), а также введение электронных виз с еще 100 странами;
- продление политики «открытого неба» до 2027 года- привлечение иностранных перевозчиков и обеспечивает больше возможностей для авиаперевозок, а также стимулирует здоровую конкуренцию между авиакомпаниями;
- широкое использование интернета - знакомство с интернетом повышает осведомленность о международных направлениях;
- 58,7% населения, имеющего доступ к банковским услугам - улучшенный доступ к банковской системе упрощает доступ к туристическим услугам.

Ожидается, что общий объем авиаперевозок в Казахстане увеличится с примерно 7,5 миллионов пассажиров в 2022 году до 12,1 миллионов пассажиров в 2027 году, при этом темпы роста за пятилетний период составят 13%¹¹. Такому росту будет способствовать рост экономики Казахстана в целом и увеличение спроса на деловые поездки в пределах Казахстана. Росту внутреннего рынка будет также способствовать увеличение предложения низких и средних тарифов в стране, где авиаперевозки все еще относительно не развиты (о чем свидетельствует низкая склонность к путешествиям).

18. Конкуренты эмитента

Конкуренция на международных маршрутах

Компания конкурирует со следующими авиакомпаниями на ключевых международных маршрутах:

- Турецкая Республика (Turkish Airlines, Pegasus и AnadoluJet) и Германия (Lufthansa), в отношении которых доля рынка Компании составила 41% в Европе (включая Турецкую Республику)²⁶;
- Республика Корея (Asiana/Korean Airlines), в отношении которой доля рынка Компании составляла 74% в Юго-Восточной и Восточной Азии²⁶; и
- ОАЭ (flydubai), в отношении которого рыночная доля Компании составляла 27% на Ближнем Востоке²⁶.

В целом, доля Компании на международном рынке (на международных маршрутах, на которых авиакомпании оперируют) составляла 47%, состоящая из 38% доли рынка Air Astana и 9% доли рынка FlyArystan (из 5,9 миллионов мест)²⁶.

Кроме того, Компания конкурирует на региональных маршрутах (на внутренних маршрутах из Казахстана в Центральную Азию и Кавказ), таких как Узбекистан и Грузия (Uzbekistan Airlines, Azerbaijan Airlines и Somon Air).

Доля Компании на региональном рынке (на региональных маршрутах, на которых авиакомпании оперируют) составляла 40%, включая 27% доли рынка Air Astana и 13% доли рынка FlyArystan (из 2,1 миллионов мест)²⁶. В настоящее время большинство международных маршрутов, обслуживаемых FlyArystan, являются эксклюзивными, однако неэксклюзивные маршруты включают Стамбул - Туркестан, который обслуживается также авиакомпанией Turkish Airlines, и Актау-Стамбул, который обслуживается авиакомпанией SCAT, и чартерные маршруты в Анталию¹². В 2023 году еще два лоукостера вышли на рынок с запуском рейсов IndiGo (Алматы - Дели) и Salam Air (Маскат - Алматы)¹². Компания ожидает, что другие европейские перевозчики начнут полеты в Казахстан, и что низкобюджетная модель FlyArystan и домашнее преимущество Компании будет играть ключевую роль в борьбе с этой конкуренцией.

Конкуренция на внутренних маршрутах

Стратегия FlyArystan заключается в том, чтобы конкурировать на основе своей низкобюджетной модели, в то время как Air Astana остается в качестве опции путешествия премиум-класса. В настоящее время, помимо Air Astana и FlyArystan, существуют еще две внутренние авиакомпании, которые конкурируют с Компанией на ближнемагистральных маршрутах в Казахстане: SCAT и Qazaq Air. На долю этих авиакомпаний приходится около 25% и 7% мест на внутренних линиях в 2022 году, соответственно¹². SCAT в настоящее время обслуживает 15 внутренних аэропортов, имеющих коммерческие рейсы, в то время как Qazaq Air обслуживает 14 аэропортов; для сравнения, Air Astana в настоящее время обслуживает 10 аэропортов, а FlyArystan – 14 аэропортов¹². SCAT и Qazaq Air располагают региональными самолетами, что позволяет им обслуживать небольшие аэропорты на маршрутах с меньшим спросом, некоторые из которых субсидируются Правительством Казахстана для обеспечения льготных фиксированных тарифов для жителей изолированных населенных пунктов. Доля внутреннего рынка Компании составляла 69%, включая долю рынка Air Astana (31%) и FlyArystan (38%) (из 9,1 миллионов мест)²⁶. По

²⁶ Согласно данным за последние 12 месяцев, закончившихся 30 сентября 2023 года.

году, состоящей из 46% доли рынка Air Astana и 24% доли рынка FlyArystan (из 8,8 миллионов мест).

В некоторой степени внутренние маршруты Air Astana также сталкиваются с конкуренцией со стороны альтернативных видов наземного транспорта, в первую очередь автобусными компаниями и железными дорогами. Однако Компания считает, что низкобюджетная бизнес-модель FlyArystan обеспечивает Компании гибкость в установлении уровня тарифов для стимуляции спроса на авиаперевозки среди пассажиров, которые ранее вообще не путешествовали или путешествовали на большие расстояния преимущественно на автобусе или поезде.

19. Сведения о поставщиках и потребителях эмитента

Поставщики, на долю которых приходится 10 и более процентов от общего объема закупок эмитента (товаров, сырья, материалов, оказанных эмитенту услуги выполненных работ)

Основными поставщиками товаров (работ, услуг) Эмитента, объем товарооборота с которыми (оказываемых работ, услуг которым) составляет 10 (десять) и более процентов от общей стоимости потребляемых Эмитентом товаров (работ, услуг) по состоянию на 30 ноября 2023 года являются лизингодатели (Air Lease Corporation, Avolon Aerospace Leasing Limited), поставщики товаров/работ/услуг для технического поддержания парка воздушных судов Эмитента (International Aero Engines, LLC), аэропорты (Almaty International Airport) и поставщики авиатоплива (PETROSUN, КазМунайГаз-Аэро, World Fuel Services Europe, Triplestar Fuel Services, Chevron, China National Aviation Fuel).

Потребители, на долю которых приходится 10 и более процентов от общей выручки от реализации продукции (выполнения работ, оказания услуг) эмитента

Ввиду характера деятельности Эмитента (предоставление регулярных внутренних и международных авиаперевозок для пассажиров), основными потребителями продукции (выполнения работ, оказания услуг) Эмитента являются пассажиры – физические лица.

20. Факторы, влияющие на эффективность деятельности эмитента

На деятельность Компании оказывали и, как ожидается, будут продолжать оказывать влияние следующие ключевые факторы:

Мощность и загрузка

Компания получает доход в основном от продажи пассажирских мест. Доход от продажи пассажирских мест (включая продажу пассажирских мест и дополнительный доход) за девять месяцев, закончившихся 30 сентября 2023 и 2022 годов, составил 97,5% и 97,3%, соответственно, а за годы, закончившиеся 31 декабря 2022, 2021 и 2020 годов, составил 96,7%, 94,0% и 89,5%, соответственно, от общего дохода Компании. Компания стремится максимизировать доход путем управления используемыми мощностями, тарифами, которые она предлагает для продажи, и маршрутами, которые она выбирает для полетов. Компания стремится поддерживать высокий уровень использования парка воздушных судов для того, чтобы максимально использовать свои возможности. Использование мощностей измеряется как с точки зрения количества мест, доступных для продажи на рейсах, а также в предельных пассажиро-километрах (ППКМ), который представляет собой количество мест, доступных для пассажиров по расписанию, умноженное на количество километров, пройденных на этих местах. На количество пассажиров, которые фактически приобретают тарифы, в свою очередь, влияют маршруты, наличие времени и слотов вылета

и прилета в обслуживаемых аэропортах, а также общие экономические и конкурентные условия.

На доходы от пассажирских перевозок также существенно влияет конкурентная среда в авиационной отрасли. Основными факторами конкуренции являются цены на билеты, общая стоимость (включая дополнительные услуги), расписание полетов, тип самолета и его комфортабельность, удобства для пассажиров, количество маршрутов, обслуживаемых из одного города, обслуживание клиентов, уровень безопасности и репутация, доступ к аэропортам, код-шеринговые отношения и программы для часто летающих пассажиров. Авиакомпании обычно используют скидочные тарифы и другие рекламные акции для стимулирования трафика в обычно более медленные периоды путешествий, чтобы генерировать денежный поток и максимизировать удельную выручку. Скидки могут быть особенно значительными, когда у конкурента есть избыточные мощности, которые он вынужден продавать под финансовым давлением.

Компания при анализе доходов от пассажирских перевозок рассматривает следующие показатели:

- вместимость, или количество в предельных пассажиро-километрах (ППКМ);
- трафик, или количество выполненных пассажиро-километров (ВПКМ);
- коэффициент загрузки, или доля вместимости Компании, которая используется пассажирами, оплачивающими проезд, рассчитывается путем деления ВПКМ на ППКМ;
- доходность, или сумма дохода, полученная за каждый ВПКМ, рассчитанная путем деления дохода от пассажирских перевозок на ВПКМ; и
- удельная выручка, или сумма выручки, полученная за каждый ППКМ, рассчитанная путем деления выручки от пассажиров на ППКМ, измеренная в терминах дохода на предельный кресло-километр.

В следующей таблице представлены показатели Компании, описанные выше, за указанные периоды.

Операционные данные (не аудир.)	9 мес. 2023г.	9 мес. 2022г.	2022г.	2021г.	2020г.
Предельные пассажиро-километры (миллиарды)	13,2	11,7	15,9	13,1	8,1
Среднее количество самолетов в эксплуатации	40,0	36,0	37,0	31,0	28,0
Самолеты - конец периода эксплуатации	43,0	36,0	39,0	36,0	32,0
Среднесуточное использование самолетов (часы)	7,5	7,4	10,1	9,6	7,2
Количество выполненных пассажиро-километров (миллиарды)	11,1	9,7	13,2	10,4	5,8
Коэффициент загрузки (%)	84%	83%	83%	80%	71%
Доходность (доллар США, центы)	8,1	7,7	7,8	7,3	6,9
Доход на предельный кресло- километр (доллар США, центы)	6,8	6,4	6,5	5,8	4,9

Мощность

До 2020 года Компания увеличивала мощность за счет расширения сети полетов, увеличения частот и использования географического положения Казахстана для привлечения большого количества трансферных пассажиров. В течение 2020 года, в ответ на изменение авиационной обстановки в связи с COVID-19, Компания значительно сократила мощность на всех своих маршрутах и проактивно оценивала мощность на скользящей основе при появлении признаков восстановления спроса. Компания эксплуатировала в среднем 28 воздушных судов, увеличив их количество до 32 на конец года, при этом мощность на внутренних маршрутах была выше, чем в 2019 году, в основном за счет вклада FlyArystan. В 2021 и 2022 годах авиакомпания возобновила 22 маршрута и поставила девять самолетов, что привело к увеличению мощности на международных и внутренних маршрутах. В течение девяти месяцев, закончившихся 30 сентября 2023 года, Компания ввела новые маршруты, продолжила возобновлять регулярные маршруты и поставила четыре самолета (на чистой основе), что привело к увеличению мощности по сравнению с предыдущим периодом на 18% на международных маршрутах и на 7% на внутренних маршрутах.

В таблице ниже представлены данные о мощности Компании по типам маршрутов за указанные периоды:

Предельные пассажиро-километры (млн) (не аудир.)	9 мес. 2023г.	9 мес. 2022г.	2022г.	2021г.	2020г.
Локальные маршруты	5 674	5 287	7 279	7 550	4 576
Международные маршруты	7 556	6 386	8 642	5 513	3 547

Компания ожидает увеличения пропускной способности по мере запуска новых международных и внутренних маршрутов, а также возобновления маршрутов, приостановленных из-за пандемии COVID-19. FlyArystan увеличивает пропускную способность маршрутов в зависимости от спроса и предложения и ориентируется на достижение рентабельности маршрутов, используя данную стратегию. Компания намерена расширить сеть международных маршрутов FlyArystan в радиусе до 4,5 часов полета от своих баз в Казахстане. Это расстояние включает в себя Турецкую Республику, Черногорию, Индию и Ближний Восток, а также ближайшие рынки сбыта. Международные маршруты, как правило, имеют более высокий уровень удельного дохода, а также более высокое соотношение закупок дополнительных услуг к стоимости тарифа, чем внутренние рейсы. Компания также имеет значительное количество неиспользованных прав на выполнение рейсов в КНР, что позволит в будущем увеличить объемы перевозок на китайском рынке по мере сокращения существующих ограничений пропускной способности.

Пропускная способность Компании в значительной степени зависит от состава парка воздушных судов.

По состоянию на 30 сентября 2023 года Компания имела:

- парк из 47 самолетов, включающий 39 узкофюзеляжных самолетов семейства Airbus A320, 5 узкофюзеляжных самолетов Embraer E190-E2 и 3 широкофюзеляжных самолета Boeing 767;
- обязательство арендовать 20 самолетов Airbus (12 самолетов A320neo и восемь самолетов A321neo в период с 2024 по 2026 год) на условиях операционной аренды; и
- обязательство по аренде трех самолетов Boeing 787-9 Dreamliner с поставкой в 2025 и 2026 годах, каждый на условиях операционного лизинга.

В 2020 году Компания ускорила процесс стандартизации своего парка воздушных судов, завершив возврат четырех самолетов Embraer E190-E1 в конце 2020 года и досрочный вывод из эксплуатации устаревшего парка Boeing 757. В 2021 и 2022 годах авиакомпания продолжила увеличивать свой флот за счет поставок дополнительных самолетов A321LR и A320. В 2023 году Компания получила в операционный лизинг два не предусмотренных бюджетом самолета A320neo.

С учетом планируемого возврата воздушных судов и дальнейших, Компания планирует эксплуатировать парк из 80 воздушных судов к концу 2028 года, из них FlyArystan, как ожидается, будет эксплуатировать 34 воздушных судна. Ожидается, что к концу 2028 года флот будет состоять из 77 самолетов семейства Airbus A320, включая A320, A321, A320neo, A321neo и A321LR, а оставшиеся три самолета будут представлять собой самолеты Boeing 787.

По данным Airbus, самолеты семейства A320neo обеспечивают снижение расхода топлива на 20%, выбросов CO₂ (NOX) на 20% и снижение шума на 50% по сравнению с предыдущим поколением самолетов семейства A320neo. Компания оценивает возможности финансирования оставшихся самолетов в рамках пятилетнего плана развития авиапарка.

Объем перевозок

Объем перевозок в основном зависит от спроса на рейсы авиакомпаний Air Astana и FlyArystan. Различные факторы, влияющие на такой спрос, включают общие экономические условия, потребительские настроения, изменения обменных курсов, склонность к полетам, международные политические события и события, оказывающие временное влияние на авиаперевозки, а также конкуренцию со стороны других авиакомпаний. В таблице ниже представлены данные о перевозках Компании по типам маршрутов за указанные периоды.

ВПКМ (млрд, не аудир.)	9 мес. 2023г.	9 мес. 2022г.	2022г.	2021г.	2020г.
Локальные маршруты	5 201	4 697	6 442	6 368	3 585
Международные маршруты	5 917	4 982	6 717	4 042	2 176

Компания приняла стратегический план, направленный на рост внутренних и международных перевозок с целью увеличения объема перевозок и пассажиропотока, и планирует продолжать инвестировать в свой парк воздушных судов для обеспечения такого роста.

Доходность

На доходность в первую очередь влияет ценообразование. Изменение цен на международные и внутренние рейсы Компании основывается на анализе ряда факторов, включая спрос и предложение, а также цены, предлагаемые конкурентами, и анализ характеристик маршрутов. Некоторые маршруты поддерживают более высокие тарифы без негативного влияния на спрос. В частности, Компания обычно имеет возможность взимать более высокие тарифы на международных маршрутах.

В таблице ниже представлено количество пассажиров по внутренним и международным маршрутам, перевезенных Компанией за указанные периоды:

(млн, не аудир.)	9 мес. 2023г.	9 мес. 2022г.	2022г.	2021г.	2020г.
Всего операций:					

Пассажиры	6,1	5,4	7,3	6,6	3,7
- Локальные	4,3	3,9	5,3	5,3	3,1
- Международные	1,8	1,5	2,0	1,3	0,7
Плановые операции:					
Пассажиры	5,9	5,2	7,1	6,4	3,6
- Локальные	4,3	3,9	5,3	5,3	3,0
- Международные	1,6	1,3	1,8	1,1	0,6

В таблице ниже представлены средние тарифы Air Astana и FlyArystan и дополнительный доход на пассажира на внутренних и международных маршрутах за указанные периоды. В результатах деятельности Компании дополнительный доход учитывается в составе дохода от пассажирских перевозок.

Долларов США на одного пассажира (не аудир.)	9 мес. 2023г.		9 мес. 2022г.	
	Air Astana	FlyArystan	Air Astana	FlyArystan
Средний тариф ⁽¹⁾	176	57	164	51
Дополнительный доход ⁽²⁾	3,42	7,20	2,58	5,75

Долларов США на одного пассажира (не аудир.)	2022г.		2021г.		2020г.	
	Air Astana	FlyArystan	Air Astana	FlyArystan	Air Astana	FlyArystan
Средний тариф ⁽¹⁾	167	49	134	38	115	29
Дополнительный доход ⁽²⁾	2,69	5,69	2,31	4,59	1,39	3,52

Примечание: (1) Средний тариф на одного пассажира рассчитывается путем деления выручки от пассажирских перевозок и топливных сборов на общее количество пассажиров на регулярных рейсах. (2) Дополнительный доход на одного пассажира рассчитывается путем деления доходов от повышения класса обслуживания, повышения класса регистрации, предоплаченного багажа, платных мест, пакетных доходов, приоритетной посадки, платы за SMS, доходов от продаж на борту, предоплаченной ручной клади, рекламы и услуг Wi-Fi на борту на общее количество пассажиров на регулярных рейсах.

Дополнительный доход FlyArystan, как правило, выше, чем у Air Astana, в пропорции к объему продаж, поскольку авиакомпания фокусируется на максимизации доходов от предоставления дополнительных услуг, таких как провоз багажа, питание и напитки. Как доля от среднего тарифа, дополнительный доход FlyArystan незначительно вырос в 2021 году и в дальнейшем сохранялся на том же уровне. Компания планирует, что в среднесрочной перспективе вклад в общий доход от тарифов FlyArystan составит 25%.

Удельная выручка (RASK)

Компания оценивает удельную выручку для того, чтобы определить оптимальное соотношение между коэффициентом загрузки и доходностью. Компания считает удельную выручку особенно важной, поскольку ее постоянные операционные расходы, главным образом стоимость воздушных судов, представленная в виде расходов на износ и амортизацию, а также большая часть расходов на персонал, остаются в основном неизменными, независимо от колебаний коэффициента загрузки и доходности. Значительное повышение коэффициента загрузки может быть достигнуто за счет эффективного распределения воздушных судов по рейсам, чтобы количество мест более точно соответствовало уровню спроса. Повышение коэффициента загрузки может быть достигнуто также за счет снижения цен на маршрутах. Однако снижение цен, как правило, приводит к снижению доходности, что может оказать негативное влияние на удельную

выручку и общую рентабельность, если не будет в достаточной степени компенсировано увеличением коэффициента загрузки.

В таблице ниже представлен удельный доход Компании по типам маршрутов и брендам за указанные периоды.

RASK (центы США, не аудир.)	9 мес. 2023г.	9 мес. 2022г.	2022г.	2021г.	2020г.
Внутренние маршруты	5,97	5,08	5,07	4,14	3,86
- <i>Air Astana</i>	6,51	5,56	5,61	4,57	4,41
- <i>FlyArystan</i>	5,43	4,58	4,50	3,68	3,05
Международные маршруты	7,38	7,47	7,65	8,03	6,02
- <i>Air Astana</i>	7,64	7,67	7,87	8,26	6,09
- <i>FlyArystan</i>	5,73	6,02	5,95	5,23	2,19

Затраты

Низкозатратная база является основным элементом бизнеса Компании.

Как и другие регулярные пассажирские авиакомпании, Компания, как правило, имеет высокие постоянные затраты, обусловленные, главным образом, расходами на аренду воздушных судов, а также расходами на персонал. Прямые затраты на выполнение конкретного рейса не сильно зависят от количества перевезенных пассажиров, и, соответственно, относительно небольшое изменение количества пассажиров, тарифов или структуры перевозок может оказать непропорционально большое влияние на рентабельность, поскольку постоянные затраты, как правило, не могут быть сокращены в короткие сроки.

Компания стремится управлять своими затратами путем повышения коэффициента использования воздушных судов, перехода на использование в основном узкофюзеляжного парка более новых и экономичных самолетов, тщательного управления затратами на топливо с использованием преимущественно прямых поставок из Казахстана, оптимизации программы технического обслуживания и максимального повышения производительности труда сотрудников. В будущем другие меры по повышению эффективности затрат FlyArystan включают в себя высокую загрузку воздушных судов, переговоры с аэропортами о снижении сборов за посадку и обработку, оптимизацию операционного персонала и продолжение прямых продаж.

Затраты на авиационное топливо

Топливо является наиболее существенной переменной стоимостью для Компании, и, соответственно, оказывало и, как ожидается, будет продолжать оказывать существенное влияние на результаты деятельности. Цены на топливо и его доступность зависят от колебаний рынка, местных и мировых перерабатывающих мощностей, периодов избытка и недостатка топлива на рынке, а также метеорологических, экономических и политических факторов и событий, происходящих в мире, которые Компания не может ни контролировать, ни точно предсказать. Затраты на топливо составили 27% и 26% от общих операционных расходов Компании за девять месяцев, закончившихся 30 сентября 2023 и 2022 годов, соответственно, и 26%, 21% и 19% от общих операционных расходов Компании за годы, закончившиеся 31 декабря 2022, 2021 и 2020 годов, соответственно. В 2022 году Компания использовала около 320 000 тонн авиакеросина, и ожидается, что этот объем будет расти по мере увеличения количества рейсов Компании.

В период с 01 января 2020 года по 30 сентября 2023 года Компания продолжила замену своего флота самолетами с более экономичными двигателями, такими как Airbus A320neo, Airbus A321neo и Airbus A321LR, заменив ими более старые самолеты, такие как Boeing 767. Кроме того, Компания стремится контролировать расходы на топливо, по возможности закупая его непосредственно у производителей и нефтеперерабатывающих заводов в Казахстане, отслеживая альтернативных поставщиков для внутренних и международных станций, а также обучая своих пилотов эффективному управлению топливом. Компания закупает авиатопливо как на местных, так и на международных станциях, при этом около 25% от общего объема топлива ежегодно приобретает за рубежом, как правило, для входящих рейсов определенной продолжительности. Цены на авиакеросин, закупаемый на международных АЗС, в основном зависят от колебаний на мировом товарном рынке, в то время как цены на авиакеросин, закупаемый в Казахстане, определяются путем прямых переговоров с производителем топлива или нефтеперерабатывающим заводом. Цены на авиакеросин, получаемый на местном рынке, менее тесно коррелируют с мировыми ценами и в среднем обычно ниже, чем на авиакеросин, получаемый на международном рынке.

В 2022 году средняя стоимость тонны топлива, закупаемого Компанией на местном рынке, была на 300-350 долларов США ниже, чем стоимость топлива, закупаемого на международном рынке в тот же период. В конце 2021 года и в течение 2022 года в Казахстане наблюдался дефицит топлива TS-1 отечественного производства в связи с ограниченными мощностями нефтеперерабатывающих заводов. Устойчивый дефицит потребует от Компании импортировать TS-1 из других стран СНГ или увеличить поставки Jet A-1 по более высоким ценам, чем местное авиационное топливо. Компания проводит политику хеджирования, в соответствии с которой она старается хеджировать не более прогнозируемого международного подъема цен на топливо Jet A-1 в год (приблизительно 25% от общего объема топлива в год), когда такая ценовая защита доступна по коммерчески приемлемым ставкам. Компания использует опционы для хеджирования риска изменения цен на авиакеросин, Компания использует стандартные рыночные инструменты для хеджирования цен на топливо, такие как «опционы колл» (когда премия выплачивается заранее Компании для покрытия риска повышения цены выше заранее установленного уровня). Компания хеджирует только объем топлива, закупаемого за пределами Казахстана, в соответствии с генеральными соглашениями с несколькими международными банками по операциям с производными финансовыми инструментами, и обычно устанавливает цены по таким хеджам на основе эталонной цены на нефть марки Brent. Руководство Компании определяет объем авиакеросина, который будет хеджироваться, до заключения сделки. Хеджирование осуществляется в соответствии с политикой хеджирования топлива, утвержденной советом директоров Компании. В результате значительной волатильности и высоких цен на авиакеросин А-1 в течение большей части 2022 года, к 31 декабря 2022 года ценовая защита не была приобретена для прогнозируемых объемов на большую часть 2023 года. Существенное повышение цен на топливо Jet A-1, если оно выходит за рамки хеджированных объемов или если хеджирование недоступно по коммерчески приемлемым ценам, или если соотношение между ценами на Jet A-1 и ценами на нефть марки Brent меняется, может существенно повлиять на затраты Компании на авиатопливо. Например, повышение цен на топливо на 10% за год, закончившийся 31 декабря 2022 года, оказало бы негативное влияние на прибыль до налогообложения Компании за год, закончившийся 31 декабря 2022 года, на 24,3 млн долларов США предполагая, что позиция полностью не хеджирована, а все остальные переменные остаются неизменными. Линии хеджирования, доступные Компании, остаются ниже 25% прогнозируемых потребностей. К концу 2023 года Компания обеспечила покрытие 100% и 75% прогнозируемого международного топливного подъема на первый квартал и второй квартал 2024 года, соответственно.

Валютные курсы

Доходы Компании от пассажирских перевозок, выраженные в тенге, полученные в Казахстане на международных маршрутах, привязаны к доллару США. Пассажиры оплачивают тариф, конвертируемый в тенге, используя тарифы, деноминированные в долларах США, и ежедневный обменный курс. Укрепление доллара США по отношению к тенге приводит к повышению цен на международные тарифы, выраженные в тенге, что, при прочих равных условиях, приводит к увеличению стоимости проезда по международным маршрутам, выраженной в тенге, что негативно сказывается на спросе на такие поездки.

Компания представляет свою финансовую отчетность в долларах США, и доллар США также является функциональной валютой при подготовке финансовой отчетности. В результате Компания подвергается валютному риску в отношении разницы между продажами и покупками, выраженными в валютах, отличных от доллара США, в основном в тенге и в евро. Операционные расходы и доходы Компании, понесенные/полученные в Казахстане, выражены в тенге, в то время как расходы и доходы в других юрисдикциях выражены в соответствующих местных валютах. Платежи по лизингу воздушных судов деноминированы в долларах США.

В таблице ниже представлена доля общей выручки, прочего дохода и операционных расходов (за исключением износа и амортизации), в разрезе валют:

(млн доллар США)	9 мес. 2023г. (не аудир.)	9 мес. 2022г. (не аудир.)	2022г.	2021г.	2020г.
Выручка и другой доход	900,6	747,2	1032,4	761.8	400.3
<i>тенге</i>	333,8	265,5	349,8	386.8	249.2
<i>доллар США⁽¹⁾</i>	441,2	389,1	553,5	268.8	102.9
<i>евро</i>	61,7	52,1	68,1	69.1	19.9
<i>Другие валюты</i>	64,0	40,5	61,0	37.1	28.2
итого другие операционные расходы⁽²⁾	(653,3)	(537,5)	(748,5)	(538.8)	(368.5)
<i>тенге</i>	(362,4)	(267,5)	(384,4)	(290.9)	(206.0)
<i>доллар США</i>	(215,2)	(213,5)	(289,4)	(196.7)	(119.9)
<i>евро</i>	(47,1)	(40,0)	(50,0)	(29.9)	(27.3)
<i>Другие валюты</i>	(28,7)	(16,5)	(24,7)	(21.4)	(15.3)

Примечание: (1) Пассажирские доходы, выраженные в долларах США, полученные на международных маршрутах и впоследствии конвертированные в тенге, включены в доходы в долларах США; (2) Без учета износа и амортизации

Ввиду относительного баланса между долей затрат и расходов, выраженных в долларах США и тенге, Компания не хеджирует свою подверженность валютным колебаниям между долларом США и тенге.

Макроэкономическая среда, рыночные и геополитические условия

Основным направлением операционной стратегии Компании является организация отдыха на внутреннем и соседних рынках. Таким образом, бизнес Компании зависит от экономических условий в Казахстане и соседних странах. Ухудшение экономической ситуации на внутреннем или соседних рынках, приводящее к увеличению стоимости авиабилетов как доли располагаемого дохода клиентов, может негативно повлиять на спрос, особенно на международных маршрутах. Напротив, улучшение экономических условий, как правило, увеличивает спрос на авиаперевозки, особенно на международных маршрутах, что положительно сказывается на бизнесе Компании.

Экономические циклы влияют на доходы, уровень безработицы и потребление, снижая потребительские расходы на дискреционные товары, такие как деловые и туристические поездки, побуждая поставщиков, включая авиакомпании, корректировать свои цены. Неблагоприятные макроэкономические условия, включая нестабильность на мировых финансовых рынках, макроэкономическую политику, торговую политику, конфликты, деловое и потребительское доверие, монетарную политику (т. е. процентные ставки), инфляцию, цены на сырьевые товары, уровень государственного и частного долга и государственную политику, направленную на сокращение государственных расходов, например, политику жесткой бюджетной экономии, - все это может повлиять на располагаемый доход и, в свою очередь, на спрос на авиаперевозки.

Кроме того, события и события вне экономической сферы, включая геополитические события, социальные или политические беспорядки, войны, террористические акты и другие военные действия, вспышки заболеваний, стихийные бедствия, оказывали и могут оказывать в будущем косвенное и сильно негативное влияние на экономику. В частности, пандемия вируса COVID-19 и продолжающийся российско-украинский конфликт оказали серьезное и продолжительное влияние на мировую экономику в целом и на бизнес Компании.

24 февраля 2022 года Россия начала вторжение в Украину, в результате чего значительное число стран ввели жесткие санкции в отношении российских и белорусских юридических и физических лиц, а компании добровольно покинули российский рынок. Компания прекратила все полеты на территорию, с территории и над территорией России 11 марта 2022 года, а также прекратила все полеты в Киев в результате закрытия воздушного пространства Украины для коммерческого воздушного сообщения. Ограничения, введенные в отношении России, привели к закрытию маршрутов в/из Российской Федерации и Украины, которые Компания выполняла в последние годы. Маршруты полетов коммерческих авиакомпаний должны обходить территорию Российской Федерации и Черное море, что приводит к увеличению времени полета и расхода топлива на 30% для рейсов Air Astana во Франкфурт и на 25% для рейсов в Амстердам, а для рейсов в Лондон требуется промежуточная остановка в Актау на восточном побережье Каспийского моря. В ответ на это Компания перераспределила мощности на новые и существующие маршруты.

Инфляционные эффекты также оказывают повышающее давление на стоимость топлива и другие операционные расходы. Неспособность переложить соответствующий рост цен на потребителей может привести к снижению операционной прибыли Компании.

COVID-19

В ответ на COVID-19 Компания скорректировала свои планы и стратегию развития, что в долгосрочной перспективе повлияло на распределение флота между двумя авиакомпаниями и маршруты, чтобы извлечь выгоду из сохраняющегося спроса на внутреннем рынке и восстанавливающегося спроса на трансферные перевозки.

После вспышки вируса COVID-19 в марте 2020 года Компания столкнулась со значительным снижением спроса, что привело к существенному ухудшению результатов деятельности за год, закончившийся 31 декабря 2020 года. За этот период общая выручка и прочие доходы Компании составили 400,3 млн долларов США, что менее чем в два раза меньше, чем в 2019 году. Это произошло в результате того, что в 2020 году Компания перевезла меньшее количество пассажиров по сравнению с 2019 годом, а также в результате существенного сокращения общей (международной и внутренней) вместимости и трафика.

Учитывая высокие показатели в течение 2020 года до того, как COVID-19 начал оказывать влияние на бизнес, Компания отнесла практически все это снижение на счет прямого и косвенного воздействия пандемии.

В ответ на пандемию COVID-19 Компания приняла меры по укреплению баланса, поддержанию ликвидности и сокращению расходов. Начиная с 2020 года, эти меры включали, среди прочего, увеличение кредитной линии в Народном банке, сокращение рабочего графика и расходов на экипаж, отсрочку обязательств по аренде воздушных судов и упрощение парка воздушных судов путем досрочного вывода из эксплуатации всего парка Embraer E190-E1 и Boeing 757, последний из которых был возвращен лизингодателям в начале 2021 года.

Спад спроса, вызванный пандемией COVID-19, и ответные меры Компании оказали существенное влияние на операционную стратегию двух брендов. В рамках бренда Air Astana Компания переориентировала свое международное предложение с транзитных перевозок на маршруты прямых беспосадочных рейсов по направлениям отдыха, ребрендериванные как «лайфстайл маршруты». Склонность к путешествиям в места отдыха с более длительным пребыванием и вне традиционных периодов отпусков, часто в сочетании с удаленной работой, привела к высокому и менее чувствительному к ценам спросу на маршрутах на Мальдивы, Турецкую Республику, Адриатическое побережье Черногории, Красное море, Шри-Ланку, Индийское побережье, грузинские курорты Черного моря и юг Королевства Таиланд. Для лоукост-модели FlyArystan Компания увеличила частоту полетов, добавила новые внутренние маршруты и сосредоточилась на снижении цен для стимулирования спроса. В целом, Компания завершила 2020 год с ростом числа пассажиров на внутренних линиях на 8% по сравнению с 2019 годом и превысила уровень 2019 года по внутренним перевозкам к 31 августа 2020 года, в отличие от среднемирового снижения на внутренних линиях на 48,8%²⁷. На международных маршрутах, напротив, более медленное восстановление спроса привело к тому, что в 2020 году количество пассажиров сократилось на 72 % по сравнению с 2019 годом, а объем перевозок (измеряемый ВПКМ) - на 70 % за тот же период.

Меры, принятые в 2020 году, позволили Компании воспользоваться значительным возобновлением внутреннего спроса в 2021 году и перевезти 5,3 миллиона пассажиров внутри страны, что на 89% больше, чем 2,8 миллиона в 2019 году, чему способствовали запуск правительством программы вакцинации населения и ослабление ограничений COVID в Казахстане. Несмотря на сохраняющиеся ограничения в других странах, дальнемагистральные маршруты Компании, такие как во Франкфурт и Амстердам, продемонстрировали уверенный рост благодаря ограниченному увеличению пропускной способности, а маршруты в Сеул и Чэнду показали высокую доходность в условиях сохраняющихся ограничений пропускной способности в/из Южной Кореи и КНР, что отразилось в значительном росте объема пассажирских перевозок как у Air Astana, так и у FlyArystan.

В 2022 году авиaperезвозки начали возвращаться к нормам, существовавшим до пандемии COVID-19. В январе 2022 года Правительство Казахстана восстановило безвизовый режим для путешественников, что сопровождалось значительным ростом ППКМ на международных маршрутах. Хотя ограничения пропускной способности все еще влияют на возобновление или открытие маршрутов, существенное негативное влияние пандемии было в основном устранено для Компании по результатам деятельности в 2022 году и за девять месяцев, закончившихся в 2023 году. Руководство Компании смогло постепенно

²⁷ Источник: IATA Air Passenger Market Analysis за декабрь 2020 года

возобновить полеты на некоторые из этих рынков, в том числе используя близость Казахстана к этим направлениям, что позволяет управлять карантинными протоколами и избегать дорогостоящих остановок для экипажа. Компания возобновила полеты в Чэнду и Пекин в ноябре 2022 года, оставив значительное количество неиспользованных прав на выполнение рейсов в КНР. К 2022 году количество посадочных мест Казахстана составило 107 % от уровня 2019 года по сравнению со среднемировым показателем 82%¹¹.

Сезонность

Спрос на услуги Компании колеблется в течение года и исторически был выше в летний сезон и ниже в зимний сезон, в то время как расходы Компания несет более равномерно в течение года. В течение 2022 и 2021 годов процентная разница между самым высоким и самым низким месячными коэффициентами загрузки снизилась по сравнению с 2020 и 2019 годами, что свидетельствует о снижении влияния сезонности в этот период. Несмотря на снижение эффекта, поскольку большая часть прибыли Компании генерируется в летний сезон.

Как правило, коэффициент загрузки, количество пассажиров и доход от рейсов Компании, достигают максимальных значений во втором и третьем квартале каждого года, тогда как первый квартал обычно сопровождается снижением количества пассажиров, коэффициента загрузки и дохода, поскольку второй и третий кварталы – это периоды, когда многие жители Казахстана уходят в ежегодный отпуск. Исторически сложилось так, что результаты деятельности Компании за первый и четвертый квартал каждого года были самыми слабыми среди четырех кварталов. Напротив, результаты деятельности Компании за третий квартал каждого года исторически были самыми высокими среди четырех кварталов. Отчасти благодаря изменениям в спросе со стороны клиентов, вызванным пандемией COVID-19, а также переориентации структуры маршрутов Компании в течение этого периода, Компания испытывает менее значительные сезонные колебания в 2022 и 2023 годах, чем в предыдущие периоды.

Сведения о крупных сделках, в том числе внутригрупповых (стоимость которых составляет 25 и более процентов от общего размера балансовой стоимости активов), об условиях важнейших договоров, соглашений, заключенных эмитентом, и выданных гарантий, которые могут оказать в будущем существенное влияние на его деятельность

За последние 12 месяцев, закончившихся 30 ноября 2023 года, Эмитентом были заключены следующие крупные сделки (стоимость которых составляет 25 и более процентов от общего размера балансовой стоимости активов):

- 1) 08 декабря 2023 года акционерами Компании было принято решение о крупных сделках, в результате которых:
 - Компанией заключено соглашение о совместной аренде одного воздушного судна типа Airbus A320neo с серийным номером производителя 6311 между Компанией (в качестве Лизингополучателя), компанией Shenton Aircraft Investment I Ltd и (или) его дочерним предприятием, аффилированным лицом, доверительным управляющим, правопреемником или назначенной стороной или компанией, управляемой или обслуживаемой Shenton Aircraft Investment I Ltd (в качестве Лизингодателя) и АО «FlyArystan» (в качестве Со-лизингополучателя) со сроком лизинга с 01 апреля 2024 года по 14 мая 2026 года с солидарными обязательствами АО «FlyArystan» и Компании;

- Компанией заключено соглашение о совместной аренде одного воздушного судна типа Airbus A320ceo с серийным номером производителя 6037 между ВОС Aviation (Ireland) Limited или любым его аффилированным лицом, дочерним предприятием или компанией, управляемой или обслуживаемой ВОС Aviation (Ireland) Limited по операционному лизингу (в качестве Лизингодателя), Компанией (в качестве Лизингополучателя) и АО «FlyArystan» (в качестве Со-лизингополучателя) со сроком лизинга с 01 апреля 2024 года по 25 марта 2026 года с солидарными обязательствами АО «FlyArystan» и Компании;
 - Компанией заключено соглашение о совместной аренде одного воздушного судна типа Airbus A320 сео с серийным номером производителя 6559 между Компанией (в качестве Лизингополучателя), компанией SMBC Aviation Capital Limited и (или) его аффилированным лицом, связанной стороной, доверительным управляющим, правопреемником или назначенной стороной или компанией, управляемой или обслуживаемой SMBC Aviation Capital Limited (в качестве Лизингодателя), и АО «FlyArystan» (в качестве Со-лизингополучателя) со сроком лизинга с 15 апреля 2024 года по 01 декабря 2026 года с солидарными обязательствами АО «FlyArystan» и АО «Эйр Астана»;
 - Компанией заключено соглашение о совместной аренде одного (1) воздушного судна типа Airbus A320ceo с серийным номером производителя 6029 между SAF Leasing II (AOE 1) Limited (в качестве Лизингодателя), Компанией (в качестве Лизингополучателя) и АО «FlyArystan» (в качестве Со-лизингополучателя) со сроком лизинга с 01 апреля 2024 года по 31 марта 2025 года с солидарными обязательствами АО «FlyArystan» и АО «Эйр Астана»;
 - Компанией заключено соглашение о замене стороны и внесении изменений в договор лизинга в отношении одного (1) воздушного судна типа Airbus A320ceo с серийным номером производителя 6583 между Компанией (в качестве текущего Лизингополучателя), компанией AWAS 39424 Ireland Limited, юридическим лицом компании DAE group, назначенной DAE (Ireland) и (или) любым его дочерним предприятием, аффилированным лицом, доверительным управляющим, правопреемником или назначенной стороной или компанией, управляемой или обслуживаемой DAE group (в качестве Лизингодателя) и АО «FlyArystan» (в качестве Нового Лизингополучателя) со сроком лизинга с 15 апреля 2024 года по 21 июня 2026 года;
 - Компанией заключено соглашение о совместной аренде воздушного судна от 12 декабря 2023 года.
- 2) 21 ноября 2023 года акционерами Компании было принято решение - заключить сделку, в совершении которой имеется заинтересованность, путем заключения соглашения о совместной аренде (Co-lessee agreement) одного (1) воздушного судна типа Airbus A320ceo с серийным номером производителя 6311 между Компанией (в качестве Лизингополучателя), компанией Shenton Aircraft Investment I Ltd и (или) его дочерним предприятием, аффилированным лицом, доверительным управляющим, правопреемником или назначенной стороной или компанией, управляемой или обслуживаемой Shenton Aircraft Investment I Ltd (в качестве Лизингодателя) и АО «FlyArystan» (в качестве Со-лизингополучателя) со сроком лизинга с 01 апреля 2024 года по 14 мая 2026 года.
- 3) 13 октября 2023 года акционерами Компании было принято решение - заключить крупную сделку, в результате которой Компанией приобретает имущество, стоимость которого составляет пятьдесят и более процентов от общего размера балансовой стоимости активов Компании, путем заключения дополнительного соглашения №1 к контракту с International Aero Engines LLC по закупу услуг по техническому

обслуживанию до 125 (ста двадцати пяти) двигателей типа PW1127G/ PW1133G для воздушных судов семейства Airbus A320 NEO (включая 23 воздушных судна и 9 запасных двигателей сроком на 8 лет с момента ввода в эксплуатацию каждого воздушного судна и 35 воздушных судов сроком на 12 лет с момента ввода в эксплуатацию каждого воздушного судна, с последней поставкой, запланированной на май 2028 года).

21. Сведения об участии в судебных процессах/ о примененных мерах воздействия

Сведения об участии эмитента в судебных процессах за последний год, по результатам которых может произойти прекращение или сужение деятельности эмитента, наложение на него денежных и иных обязательств на сумму не менее эквивалента 1 000 (одна тысяча) МРП и описание сути таких судебных процессов

В течение последнего года Эмитент не участвовал в судебных процессах, по результатам которых может произойти прекращение или сужение его деятельности, наложение на него денежных и иных обязательств на сумму не менее эквивалента 1000 (одна тысяча) МРП, за исключением участия в качестве ответчика по делу об административном правонарушении, как описано ниже.

Сведения обо всех административных санкциях, наложенных на эмитента и его должностных лиц государственными органами и/или судом в течение последнего года, связанные с деятельностью эмитента, с указанием даты наложения санкции, органа, наложившего санкцию, причины наложения, вида и размера санкции, а также степени исполнения санкции,

12 декабря 2022 года Департаментом АЗРК по г. Алматы в отношении Компании составлен протокол об административном правонарушении №45 по части 3-1 статьи 159 Кодекса Республики Казахстан «Об административных правонарушениях» в связи с злоупотреблением Компанией доминирующим положением, выраженном в безосновательном применении топливного сбора. 08 июня 2023 года Специализированный межрайонный суд по административным правонарушениям г. Алматы (СМСАП) наложил на Компанию административный штраф в размере 6 806 138 150 тенге. Однако, 29 ноября 2023 год СМСАП снизил размер административного штрафа до 876 863 000 тенге, который не был оплачен, но Компания планирует его оплатить в начале 2024 года.

Информацию обо всех действующих мерах надзорного реагирования и санкциях, примененных уполномоченным органом в отношении финансовой организации, с указанием оснований их применения

Не применимо.

22. Основные риски, связанные с деятельностью эмитента

1. Риски, связанные с деятельностью и отраслью Компании

1.1. Экономический спад, особенно в Казахстане и соседних странах, может негативно повлиять на бизнес и результаты деятельности Компании

Результаты деятельности Компании в значительной степени зависят от состояния экономики Казахстана и других регионов мира. Неблагоприятные макроэкономические условия в Казахстане и во всем мире, включая рецессионные экономические циклы, повышение процентных ставок, волатильность стоимости топлива и энергии, рост инфляции, увеличение налогов, повышение уровня безработицы, стагнация или снижение

заработной платы и рост стоимости жизни привели и могут привести в будущем к снижению покупательной способности пассажиров, снижению спроса на авиаперевозки, изменению практики бронирования и соответствующим стратегическим мерам со стороны конкурентов Компании, что в свою очередь может оказать негативное влияние на спрос на услуги Компании или привести к увеличению затрат.

Другие события и явления, включая геополитические события, социальные или политические волнения, войны, террористические акты и другие военные действия, вспышки заболеваний, природные катастрофы и последствия изменения климата, макроэкономическую политику, торговую политику и конфликты, деловые и потребительские настроения, демографические изменения, монетарную политику (т.е. процентные ставки), цены на сырьевые товары, уровень государственного и частного долга и государственную политику в отношении государственных расходов, оказывали и могут оказывать в будущем косвенное и сильно негативное влияние на экономические условия в Казахстане и во всем мире. В частности, пандемия COVID-19 и продолжающийся российско-украинский конфликт оказали серьезное и длительное влияние на мировую экономику в целом, а продолжающиеся конфликты на Ближнем Востоке и в других регионах могут иметь аналогичные последствия. Во время экономического спада способность клиентов осуществлять расходы может значительно снизиться, что может привести к приостановке или отмене существующих или запланированных заказов. Кроме того, опасения по поводу возможных последствий в будущем, таких как безработица или сокращение доходов, могут снизить доверие потребителей, что приведет к снижению спроса на дискреционные услуги.

Значительное внимание в операционной стратегии Компании уделяется туристическим поездкам на внутренний и ближний рынки, что делает ее особенно восприимчивой к спаду в экономике Казахстана и соседних стран и, в частности, к колебаниям курса тенге к доллару США, что влияет на ценообразование международных тарифов в тенге. Ухудшение экономических условий на этих рынках может негативно повлиять на спрос, и, в частности, на спрос на международные маршруты.

Снижение потребительских расходов или располагаемого дохода также может повлиять на Компанию более существенно, чем на компании других отраслей и компании с более диверсифицированным предложением продукции, поскольку авиакомпании обычно имеют относительно высокие постоянные затраты в процентном отношении к общим затратам, значительная часть которых не может быть уменьшена в периоды снижения спроса на авиаперевозки. Кроме того, различные рыночные тенденции, которые, по прогнозам Компании, могут не развиваться вообще или развиваться не теми темпами, на которые она рассчитывает, включая, например, рост инфляции, могут привести к тому, что затраты и мощности будут опережать спрос, что может оказать существенное негативное влияние на результаты операционной деятельности Компании. Несмотря на то, что Компания может принять меры по смягчению последствий, такие как повышение тарифов на пассажирские перевозки, давление конкуренции и регуляторные меры могут ограничить ее возможности.

1.2. Недавние проблемы с работой двигателей Pratt & Whitney PW1100G GTF, используемых на самолетах серии A320neo, могут привести к внеплановой посадке самолетов

Техническое обслуживание и капитальный ремонт двигателей проводятся через регулярные промежутки времени. Эти ремонты планируются Компанией с целью соблюдения правил авиационной безопасности и ограничения перебоев в ее работе. Конструктивные дефекты или механические проблемы, а также задержки в проведении

технического обслуживания и капитального ремонта двигателей могут привести к перебоям в работе Компании и, в случае отсутствия плановых работ, оказать существенное негативное влияние на бизнес, результаты деятельности, финансовое состояние и/или перспективы Компании.

Двигатель PW1100G, производимый компанией Pratt & Whitney и используемый на самолетах группы A320-neo, недавно столкнулся с серьезными проблемами в эксплуатации и надежности, которые оказали и, как ожидается, будут продолжать оказывать значительное влияние на авиационную отрасль. Хотя эти двигатели отличаются меньшим расходом топлива и более высокой эффективностью по сравнению с предыдущими поколениями, они столкнулись с различными техническими проблемами с момента своего появления в 2017 году. В июле 2023 года компания RTX Corporation, производитель двигателя Pratt & Whitney PW1100G, объявила, что редкое состояние порошкового металла, используемого для производства некоторых деталей двигателя PW1100G, которым оснащаются самолеты Airbus A320-neo, потребует ускоренной проверки. По оценкам RTX, в период с 2023 по 2026 год потребуется снять с самолетов примерно 600-700 двигателей для проверки, что превышает нормативный прогноз посещений цеха, причем большинство дополнительных снятий двигателей придется на 2023 и начало 2024 года. Ожидается, что это приведет к простоям 650 самолетов A320-neo в первой половине 2024 года, а проверки, по прогнозам, продлятся до 190 дней для каждого двигателя (по сравнению с обычным периодом в 160 дней). Эти временные простои влияют на деятельность перевозчиков. Сложная цепочка поставок означает, что задержки часто могут быть вызваны тем, что поставщики Pratt & Whitney испытывают трудности с накоплением заказов на субкомпоненты. В настоящее время значительное количество самолетов, оснащенных двигателями этого семейства, остаются на земле, превышая запланированную дату завершения работ.

Компания имеет 28 самолетов A320-neo, оснащенных двигателями PW1100G, и ожидает, что к 2028 году будет эксплуатировать 72 таких самолета. При определении плана парка и операций на 2024 год руководство приняло во внимание ожидаемое снятие 34 двигателей в течение 2024 года. Двигатели имеют определенный срок службы, по истечении которого они должны быть сняты с эксплуатации, и, управляя сроком службы каждого двигателя и дополнительными запасными двигателями, Компания стремится обеспечить наличие достаточного количества двигателей для своего флота. Кроме того, Компания планирует арендовать еще два запасных двигателя в 2024 году, приобрести до трех запасных двигателей в 2024 году и получить дополнительные мощности для самолетов в форме операционного лизинга A320neo. Невозможно гарантировать, что эти меры будут достаточными для компенсации необходимого простоя самолетов, или что Компания не столкнется с дополнительными заменами двигателей или потребностями в техническом обслуживании. Любые непредвиденные требования, дополнительные затраты или задержки в обслуживании могут привести к дополнительным расходам и невозможности использования самолетов. Такие события, в свою очередь, могут оказать существенное и негативное влияние на бизнес, финансовое состояние и результаты деятельности Компании.

1.3. Увеличение стоимости авиационного топлива или невозможность получения достаточного количества авиационного топлива могут оказать существенное негативное влияние на бизнес, финансовое положение и результаты деятельности Компании

Расходы на авиационное топливо составляют существенную долю в общих операционных расходах Компании и являются крупнейшим компонентом ее нефиксированных

операционных расходов. Относительно небольшое увеличение или уменьшение цены на топливо, а также увеличение или уменьшение общего объема потребляемого топлива может оказать существенное влияние на результаты операционной деятельности и ликвидность Компании. За год, закончившийся 31 декабря 2022 года, расходы на топливо и нефть составили 26% (231,9 млн долларов США) от операционных расходов Компании, по сравнению с 21% (136,6 млн долларов США) и 19% (89,2 млн долларов США) за годы, закончившиеся 31 декабря 2021 и 2020 годов соответственно; за эти же периоды Компания потребила приблизительно 320 тыс., 262 тыс. и 170 тыс. тонн, соответственно.

Компания в основном использует TS-1, основной сорт авиационного топлива, доступный в Казахстане и странах СНГ, который она закупает локально и, в меньшей степени, в соседних странах. Для внутренних рейсов продолжительностью более трех часов используется Jet A-1, марка топлива, применяемая в США и Западной Европе. За девятимесячный период, закончившийся 30 сентября 2023 года, и за год, закончившийся 31 декабря 2022 года, Компания использовала топливо TS-1 примерно на 72% и 75% соответственно от своих потребностей в топливе. Цены на TS-1 и Jet A-1 зависят от спроса и наличия авиационного топлива, на которые, в свою очередь, могут влиять такие факторы, как мощность и наличие нефтеперерабатывающих заводов, погодные условия, стихийные бедствия, терроризм, война или угроза войны, политические нарушения или нестабильность в нефтедобывающих странах, изменения в политике правительства или картеля в отношении производства сырой нефти или авиационного топлива, забастовки работников или другие события, влияющие на производство нефтеперерабатывающих заводов, транспортные нарушения, ставки налогообложения, экономические санкции, колебания курсов иностранных валют (в частности, по отношению к доллару США), экологические проблемы, манипулирование рынком и ценовые спекуляции.

В частности, цены на TS-1 колебались в течение последних нескольких лет, и, хотя на цены косвенно влияет международное ценообразование на авиакеросин, колебания которого менее волатильны во времени и в целом цена, которого ниже, чем цены на Jet A-1. В конце 2021 года и в течение 2022 года в Казахстане наблюдался дефицит отечественного топлива TS-1 ввиду ограниченных мощностей нефтеперерабатывающих заводов. В краткосрочной перспективе правительство Казахстана обязалось в приоритетном порядке распределять имеющиеся запасы TS-1 среди местных авиакомпаний, что позволило смягчить влияние дефицита на Компанию. Однако устойчивый дефицит может потребовать от Компании больше импорта TS-1 из других стран СНГ или увеличения поставки Jet A-1 по более высоким ценам чем предполагалось ранее. Государственное вмешательство в распределение авиатоплива является краткосрочным решением, а постоянное нарушение доступности и ограниченных поставок авиатоплива является проблематичным, что усугубляется продолжающимся конфликтом между Украиной и Россией. Дефицит поставок TS-1 может негативно повлиять на деятельность Компании или привести к тому, что Компания будет платить за топливо Jet A-1 сверх хеджированных объемов, что может существенно и негативно повлиять на деятельность и финансовое состояние Компании.

Рыночные цены на топливо Jet A-1 значительно колебались в течение последних нескольких лет и продолжают оставаться крайне неустойчивыми. Цены на реактивное топливо, в свою очередь, коррелируют с ценами на сырую нефть. Цены на нефть в 2022 году и в последующие годы были значительно выше, чем в 2021 году, и значительно выросли после вторжения России в Украину в феврале 2022 года. Российско-украинский конфликт и последовавшие за ним санкции также усилили волатильность цен на нефть. В 2022 году средняя цена на нефть марки Brent была на 40% выше, чем в 2021 году, в связи с тем, что мировой спрос превышал предложение. Неопределенность на рынке нефти и ее

влияние на цены на нефть обусловлены решением ОПЕК (ОPEC)²⁸, а также Азербайджана, Бахрейна, Брунея, Казахстана, Федерации Малайзия, Мексики, Омана, Филиппин, России, Южного Судана и Судана (вместе с ОПЕК известные как «члены ОПЕК plus») о сокращении добычи на 2 миллиона баррелей в день, а также европейский запрет на импорт российской морской нефти с 05 декабря 2022 года в сочетании с ограничением цен на российскую нефть, введенным странами G7 и Австралией. Эти и другие подобные меры могут привести к дальнейшему росту цен на нефть, что, в свою очередь, может привести к повышению цен на авиационное топливо.

Компания проводит политику хеджирования, в соответствии с которой она старается хеджировать не более прогнозируемого повышения цен топлива Jet A-1 в год (что составляет приблизительно 25% от общего объема топлива в год), когда такая ценовая защита доступна по коммерчески приемлемым ставкам. В результате значительной волатильности и высоких цен в течение большей части 2022 года, к 31 декабря 2022 года ценовая защита не была приобретена для прогнозируемых объемов Jet A-1 на большую часть 2023 года. Существенное повышение цен на Jet A-1 может, если оно выходит за рамки хеджированных объемов или если хеджирование недоступно по коммерчески приемлемым ценам, значительно повлиять на затраты Компании на авиакеросин. Например, повышение цен на топливо на 10% за год, закончившийся 31 декабря 2022 года, оказало бы негативное влияние на прибыль до налогообложения Компании за год, закончившийся 31 декабря 2022 года, на 24,3 миллиона долларов США, при условии, что позиция полностью не хеджирована и все остальные переменные остаются неизменными. По состоянию на 30 сентября 2023 года Компания захеджировала приблизительно 25% ожидаемого топлива Jet A-1 на первые шесть месяцев 2024 года и продолжает наращивать хеджевое покрытие на оставшуюся часть года. Цена на топливо может иметь тенденцию к росту, и средние цены на топливо в будущие годы могут быть выше текущих цен. Кроме того, хеджирование создает собственные риски. Компания подвержена общему кредитному риску, поскольку контрагенты по сделкам хеджирования могут не исполнить свои обязательства. Отсутствие обширной позиции по хеджированию создает риск того, что в случае повышения цен на топливо в будущем Компания не сможет переложить эти дополнительные расходы на клиентов.

1.4. Компания обладает ограниченной гибкостью в отношении затрат

Для всей отрасли авиаперевозок, и для регулярных пассажирских перевозок, в частности, характерны высокие постоянные затраты, включая расходы на аренду воздушных судов. Прямые затраты на выполнение конкретного рейса не сильно зависят от количества перевезенных пассажиров, поэтому относительно небольшое изменение количества пассажиров, тарифов или структуры перевозок может привести к непропорциональному снижению рентабельности, так как постоянные затраты обычно не могут быть снижены в короткие сроки. Например, Компания не смогла снизить свои операционные расходы пропорционально снижению выручки из-за влияния COVID-19 в течение 2020 года, что отражает краткосрочную неэластичность ее постоянных расходов.

Кроме того, значительную часть переменных операционных расходов Компании составляют расходы на оплату прав на пролет, аэропортовые услуги, транзитные сборы и сборы за взлет/посадку, а также сборы за безопасность. Во время выполнения рейсов эти расходы могут быть в определенной степени снижены путем переговоров, однако нет никакой гарантии, что такие расходы не возрастут в будущем, особенно пропорционально снижению доходов. Также возможно дальнейшее ужесточение правил безопасности во

²⁸ ОПЕК (the Organization of the Petroleum Exporting Countries) – Организация стран-экспортеров нефти.

всем мире и усиление мер предосторожности в отношении здоровья людей, а также дальнейшее увеличение сборов и других расходов, связанных с этими мерами.

Адекватность и конечный успех инициатив Компании по контролю затрат и повышению производительности не могут быть гарантированы. Более того, адекватность или успешность этих инициатив в значительной степени зависит от факторов, не зависящих от Компании, в частности, от общей ситуации в отрасли, включая спрос на пассажиров, удельную выручку, рост производственных мощностей и цены на авиакеросин, а также от глобальной макроэкономической и нормативно-правовой среды. Увеличение стоимости любого из вышеупомянутых сборов, инфляционное давление или неспособность успешно реализовать инициативы по повышению эффективности затрат могут привести к снижению рентабельности из-за увеличения затрат по отношению к выручке, что также может оказать негативное влияние на положение Компании с точки зрения ликвидности.

Любая неспособность корректировать затраты в ответ на снижение спроса может оказать негативное влияние на прибыльность и ликвидность Компании, что может оказать существенное негативное влияние на бизнес, финансовое состояние, результаты деятельности и будущие перспективы Компании.

1.5. Российско-украинский конфликт и санкции, введенные в ответ многочисленными национальными и международными властями, а также контрмеры, предпринятые Россией, оказали и будут продолжать оказывать негативное влияние на маршрутную сеть и цепочку поставок Компании, а также на мировые рынки в целом, что оказало и может продолжать оказывать существенное негативное влияние на бизнес, финансовое положение и результаты деятельности Компании.

Российско-украинский конфликт, начавшийся в феврале 2022 года, а также санкции, введенные против лиц в России или связанных с ней властями США, Великобритании, ЕС и других стран с 2014 года, оказали и, как ожидается, будут продолжать оказывать значительное разрушительное воздействие на деятельность Компании, а также на глобальные рынки, включая рынки нефти и газа, а также цепочки поставок, в целом.

Введенные ограничения привели к закрытию маршрутов в Российскую Федерацию и над ней, а также коммерческого воздушного пространства над Украиной, которые Компания эксплуатировала в последние годы. Маршруты полетов коммерческих авиакомпаний должны обходить Российскую Федерацию и Черное море, что привело к увеличению времени полета рейсов Air Astana во Франкфурт и Амстердам, а также к промежуточной остановке в Актау на восточном побережье Каспийского моря на рейсах в Лондон. Дополнительные рейсы, остановки и/или пройденные расстояния оказали и могут продолжать оказывать влияние на общий расход топлива Компании, что может привести к увеличению расходов Компании. Например, дополнительное летное время на маршрутах, выполняемых Air Astana в Амстердам и Франкфурт, приводит к увеличению расхода авиатоплива примерно от 25% до 52%. Закрытие воздушного пространства и аналогичные ограничения непредсказуемы и могут быть расширены с учетом меняющегося характера и масштаба конфликтов. Дальнейшие ограничения и закрытие воздушного пространства в результате вооруженного конфликта, будь то конфликт между Россией и Украиной или другие конфликты по всему миру, могут еще больше повлиять на маршруты полетов, которые осуществляет Компания, что приведет к увеличению расходов и/или закрытию маршрутов, что может оказать существенное негативное влияние на бизнес, финансовое состояние и результаты деятельности Компании.

Продолжающийся конфликт и последовавшие за ним санкции в отношении России привели к серьезным нарушениям маршрутов в Казахстан и объемов импорта, что неизбежно

отразилось на сложной цепочке поставок Компании. В частности, Компания расторгла свои долгосрочные контракты с производителями авиакеросина из Российской Федерации. Несмотря на то, что до настоящего времени Компания могла получать достаточное количество авиакеросина на месте или в других местах по мере необходимости, без необходимости дополнять поставки авиакеросином из России, чтобы оставаться в соответствии с санкциями ЕС и США, текущая стратегия поставок может оказаться недостаточной в случае дальнейших санкций или ограничений и в условиях текущей инфляции.

В ответ на санкции в отношении России, введенные США, Великобританией и ЕС, Компания реализовала ряд внутренних инициатив, включая ежедневный мониторинг обновлений санкций и ручную проверку контрагентов на предмет подверженности санкциям. В результате таких мер Компания определила, что больше не желает работать с некоторыми поставщиками, в результате чего она сконцентрировала свою зависимость от доступных поставщиков. Если вышеуказанные риски материализуются, или если дополнительные санкции или ограничения еще больше ограничат количество поставщиков, доступных для Компании, это может оказать существенное негативное влияние на бизнес и результаты деятельности Компании.

Российско-украинский конфликт и ответные санкции и меры экспортного контроля, введенные различными странами и органами власти против российских и белорусских физических и юридических лиц, способствовали и, вероятно, будут способствовать усилению инфляционного давления, росту цен на топливо и энергию, нарушениям в цепочках поставок, дефициту газа, нестабильности рынка и экономической неопределенности. В июне 2022 года Группа Всемирного банка («Всемирный банк») заявила, что российско-украинский конфликт усилил замедление роста мировой экономики, вызванное пандемией COVID-19, и предупредила, что мировая экономика вступает в потенциально затяжной период низкого роста и повышенной инфляции, особенно по мере того, как российско-украинский конфликт нарушает экономическую деятельность, инвестиции и торговлю, а отложенный спрос после пандемии ослабевает и центральные банки и правительства отменяют или смягчают меры бюджетной и денежной политики.

Дальнейшие геополитические события, включая продолжение, эскалацию или расширение военных действий между Россией и Украиной, на Ближнем Востоке или в других регионах, могут привести к дальнейшим ограничениям, санкциям или контрсанкциям, усилению экономической нестабильности в мире, повышению операционных рисков и кибернетическим сбоям или атакам. Потенциальные финансовые потери могут быть вызваны дальнейшим ограничением маршрутов полетов, повышением страховых взносов, увеличением операционных расходов (включая, в частности, расходы на топливо и проверку на соответствие санкциям) и трудностями с оплатой, вызванными усилением ограничений. Такие ограничения и неопределенность могут быть значительными и могут оказать существенное негативное влияние на бизнес, финансовое состояние, результаты деятельности или перспективы Компании.

1.6. Компания может не добиться успеха в реализации своей стратегии развития

Стратегия роста Компании предусматривает пополнение парка воздушных судов обеих авиакомпаний, увеличение частоты полетов и/или добавление новых маршрутов на рынках, которые она обслуживает в настоящее время, а также выход на новые рынки, где, как ожидается, будут успешны как низкобюджетная структура FlyArystan, так и региональный опыт Air Astana и предложения «маршрутов стиля жизни».

Когда авиакомпания начинает выполнять рейсы по новому маршруту, коэффициент загрузки пассажиров и, соответственно, выручка изначально, как правило, ниже, чем на привычных маршрутах. Расходы на рекламу и другие рекламные мероприятия также, как правило, выше, в то время как некоторые расходы, такие как расходы на топливо и экипаж, осуществляются независимо от коэффициента загрузки. Для низкобюджетных перевозчиков, таких как FlyArystan, зрелость маршрута, как правило, более выражена там, где предлагаются низкие тарифы для стимулирования спроса. Клиенты могут меньше использовать новые маршруты или дополнительные мощности на существующих маршрутах, чем ожидала Компания. FlyArystan, в частности, может получить меньшую доходность в ближайшем будущем в рамках своей стратегии по увеличению трафика. Новые маршруты могут также столкнуться с более высокой конкуренцией, чем существующие маршруты, или конкуренция может превысить ожидания Компании. Если Компания не сможет адекватно управлять или реализовывать запланированную стратегию роста, правильно оценивая спрос, пропускную способность и тарифы, или если она будет вынуждена прекратить работу нерентабельных маршрутов, это может оказать существенное негативное влияние на бизнес, результаты деятельности, финансовое состояние и/или перспективы Компании. Рост маршрутной сети также может привести к каннибализации перевозок, если новый маршрут уже обслуживается одним из брендов авиакомпании.

Расширение рынков и услуг Компании также может привести к тому, что существующие управленческие ресурсы, операционные, финансовые и управленческие информационные системы окажутся не в состоянии поддерживать деятельность Компании и потребуют от нее значительных расходов в этих областях.

Другие риски, связанные с реализацией Компанией своей стратегии роста, включают:

- способность Компании получить дополнительные самолеты, не входящие в число обязательных поставок;
- способность Компании своевременно получать замену авиационных двигателей Pratt & Whitney;
- способность Компании получить доступ к новым маршрутам или увеличить частоту на существующих маршрутах, а также получить все необходимые разрешения регулирующих органов на местах (см. ниже) и в таких юрисдикциях;
- необходимость Компании нанимать и обучать значительное количество дополнительного персонала с определенным набором навыков и квалификацией, в частности, достаточное количество пилотов с соответствующей квалификацией;
- увеличение вместимости ангаров технического обслуживания в Международном аэропорту Алматы («Аэропорт Алматы»);
- политические и экономические условия на существующих и новых рынках Компании, а также другие факторы, влияющие на пассажиропоток на этих рынках;
- способность Компании увеличивать доходы и прибыль за счет балансирования низких тарифов и увеличения трафика, а также за счет предложения дополнительных продуктов и услуг в будущем, в частности, в отношении авиакомпании FlyArystan;
- способность Компании увеличивать доходы и прибыль за счет балансирования низких тарифов и увеличения трафика, а также за счет предложения дополнительных продуктов и услуг в будущем, в частности, в отношении FlyArystan;
- способность и успех Компании в достижении вовлеченности клиентов в сегменте низкобюджетных авиаперевозок, где исторически пассажиры не привыкли платить дополнительные сборы за необеспеченные услуги;

- проблемы, связанные с поддержанием и повышением операционной и экономической эффективности в условиях растущего бизнеса;
- проблемы с поиском дополнительных источников топлива и нефти экономически эффективным способом;
- проблемы, связанные с поддержанием бренда и операционной целостности Компании в рамках растущей сети;
- проблемы, связанные с ограничением расходов на аэропорты и других сборов, в отношении которых Компания имеет ограниченный контроль или не имеет его в существующих и новых местах.

Если Компания столкнется с трудностями в связи с любым из вышеперечисленных факторов, она может оказаться не в состоянии эффективно реализовать запланированную стратегию роста, или таким образом, или с такой скоростью, как она ожидает, что может оказать существенное негативное влияние на бизнес, результаты деятельности, финансовое состояние и/или перспективы Компании.

1.7. Компания зависит от самолетов семейства Airbus A320 и A321

По состоянию на 30 сентября 2023 года 39 из 47 самолетов Компании являются самолетами семейства Airbus A320 и A321. Кроме того, одной из ключевых особенностей стратегии Компании является упрощение парка воздушных судов с целью повышения его однородности к 2028 году до 77 самолетов семейства Airbus A320 и A321 из общего числа равного 80. Таким образом, Компания зависит и будет продолжать зависеть от Airbus как поставщика значительного большинства своих самолетов. Бизнес, результаты деятельности, финансовое состояние и/или перспективы Компании могут быть подвержены негативному влиянию в случае обнаружения конструктивного дефекта или механической проблемы с любым из самолетов семейства Airbus, что приведет к простоям самолетов Компании на время устранения такого дефекта или проблемы, или попыток их устранения. Бизнес, результаты деятельности, финансовое состояние и/или перспективы Компании также могут пострадать, если ее клиенты будут избегать полетов с Air Astana или FlyArystan из-за негативного общественного мнения о самолетах семейства Airbus, вызванного проблемами безопасности или другими проблемами, реальными или мнимыми.

Компания также может существенно пострадать от существенного инцидента, связанного с безопасностью полетов на самолетах семейства Airbus (как эксплуатируемых, так и не эксплуатируемых Компанией), если такой инцидент приведет к решению авиационных регуляторов в одной или нескольких юрисдикциях, в которых Компания осуществляет свою деятельность, о снятии с эксплуатации всех самолетов соответствующего типа. Например, на ряд авиакомпаний по всему миру существенно повлияло решение Федерального управления гражданской авиации США, принятое в марте 2019 года, о снятии с эксплуатации всех самолетов Boeing 737-MAX после двух серьезных инцидентов, связанных с безопасностью полетов в 2018 и 2019 годах. Совсем недавно озабоченность регулирующих органов Федеральным управлением гражданской авиации США вынудила компанию Boeing временно приостановить поставки самолетов 787. Если аналогичное решение о снятии с эксплуатации будет принято в отношении самолетов Airbus A320 и A321, это решение может оказать существенное негативное влияние на доходы, деятельность, репутацию и планирование парка воздушных судов Компании. Существенный инцидент, связанный с безопасностью полетов на самолетах семейства Airbus, также может снизить доверие потребителей к услугам Компании и спрос на них.

Компания зависит от выполнения Airbus и производителями двигателей своих контрактных обязательств перед Компанией, а также от производства и технического обслуживания самолетов и деталей для самолетов/двигателей, необходимых Компании для

осуществления своей деятельности и выполнения планов по развитию. Несвоевременные или запоздалые поставки могут, помимо прочего, привести к потере или задержке доходов или возможностей повышения топливной эффективности и снижению темпов роста, поскольку новые поставки обычно связаны с открытием новых маршрутов, обслуживаемых Компанией. Любые значительные задержки или сбои могут привести к существенным нарушениям в работе Компании и, в свою очередь, к ухудшению ее финансового состояния и результатов деятельности.

1.8. Вспышка и глобальное распространение вируса COVID-19, а также меры, принятые правительством для предотвращения или сокращения его распространения, привели к значительным колебаниям спроса на авиаперевозки, последствия которых негативно сказались на бизнесе, результатах деятельности, финансовом состоянии и ликвидности Компании. Возникновение аналогичных угроз здоровью населения, с которыми Компания может столкнуться в будущем, может привести к дополнительным негативным последствиям для ее бизнеса, результатов операционной деятельности, финансового состояния и ликвидности

Вспышка вируса COVID-19, а также меры, принятые правительствами многих стран мира в попытке сдержать его быстрое распространение - такие как ограничения и запреты на поездки, режимы тестирования, приказы «оставаться дома» и карантины, ограничения на общественные собрания, отмена массовых мероприятий, меры социальной дистанцированности и многое другое - изначально привели к резкому снижению спроса на внутренние и международные деловые и туристические поездки. Правительство Казахстана приняло подход, аналогичный правительству других стран мира, и попыталось предотвратить распространение COVID-19, приостановив внутренние рейсы с 22 марта 2020 года и международные рейсы с 01 апреля 2020 года.

Помимо серьезного негативного воздействия на мировую экономику в целом, включая снижение темпов экономического роста, многочисленные случаи неплатежеспособности предприятий и значительное увеличение безработицы, меры, принятые в ответ на пандемию, привели к существенному снижению потребительских расходов и первоначальному стремительному спаду, завершившемуся беспрецедентным снижением спроса на авиаперевозки. В результате этого бизнес, деятельность и финансовое состояние Компании также подверглись существенному негативному воздействию. Общее количество пассажиров, перевезенных Компанией, сократилось на 27% до 3,7 млн человек за год, закончившийся 31 декабря 2020 года, с 5,1 млн человек за год, закончившийся 31 декабря 2019 года, в соответствии с сокращением предельных пассажиро-километров до 8,1 млн, что составляет 55% от уровня ППКМ 2019 года. Это существенное сокращение привело к снижению общей выручки и прочих доходов Компании за год, закончившийся 31 декабря 2020 года, на 55,5% до 400,3 млн долларов США по сравнению с 898,7 млн долларов США за год, закончившийся 31 декабря 2019 года. Для обеспечения постоянной прочности баланса Компании, управления затратами и сокращения денежных расходов Компания предприняла целый ряд мер по борьбе с пандемией в течение 2020 года, включая, в частности:

- заключение новых кредитных линий с АО «Народный банк»;
- переговоры об отсрочке выплаты процентов и основной суммы долга по лизинговым самолетам Boeing 767 и Airbus A320;
- переговоры о досрочной поставке всех самолетов Embraer 190 и Boeing 757; и
- получение сокращений и отсрочек по расходам на лизинг от операционных лизингодателей Компании.

Вспышка другого заболевания или подобная угроза здоровью населения, или страх перед таким событием, которое повлияет на спрос на поездки, поведение туристов или ограничения на поездки, может негативно повлиять на бизнес, финансовое состояние и результаты деятельности Компании. Воздействие на Компанию будет зависеть от ряда факторов, включая, помимо прочего:

- тяжесть, масштабы и продолжительность повторения пандемии или ее новых вариантов, более широкое влияние на авиаперевозки и потребительские расходы, а также связанные с этим рекомендации, ограничения и режимы тестирования;
- влияние на спрос и пропускную способность, которое может быть вызвано повторным введением правительственных мандатов на авиаперевозки (включая, например, ограничения и запреты на поездки в определенные места (например, введение Китаем строгих карантинных правил для значительной части 2022 года и последующее введение другими странами запретов на поездки из КНР в попытке предотвратить распространение COVID-19), требования к пассажирам носить во время путешествия защитные маски, проверять температуру или сдавать анализы и проходить другие проверки до или после входа в аэропорт или посадки в самолет, или действия, ограничивающие количество мест, которые могут быть заняты в самолете, чтобы обеспечить социальное дистанцирование);
- другие действия, предпринимаемые национальными, государственными и местными органами власти, включая закрытие несущественных предприятий и предоставление экономической помощи;
- поставки эффективных вакцин и бустеров, успех усилий по их внедрению и влияние мандатов на вакцинацию, включая готовность сотрудников Компании выполнять такие мандаты;
- любое влияние на способность сотрудников работать из-за карантинных, болезней или восстановленного правительственного комендантского часа или медицинских предписаний «сидеть дома» и подобных ограничений;
- скорость и степень восстановления отрасли в Казахстане и в более широкой туристической экосистеме; и
- влияние на финансовое состояние и деятельность деловых партнеров Компании и третьих лиц, привлекаемых для оказания услуг Компании.

Если такие события произойдут, Компания может быть вынуждена сократить мощности, снизить затраты, взять на себя долговые обязательства или отсрочить платежи. Невозможно гарантировать, что Компания сможет обеспечить готовность кредиторов и арендодателей таким же образом, как и в 2020 году.

1.9. Конкуренция в авиационной отрасли очень высока, и неспособность Компании противостоять конкуренции может оказать существенное негативное влияние на ее бизнес, финансовое состояние и результаты деятельности

Компания работает в высококонкурентной отрасли и вынуждена конкурировать с широким спектром других авиакомпаний и других видов транспорта. Компания конкурирует с авиакомпаниями на маршрутах, обслуживаемых Air Astana и FlyArystan, а также с непрямymi рейсами, чартерными перевозками и другими видами транспорта в отношении уровня тарифов, бортовых продуктов, расписания (как времени, так и частоты) и надежности обслуживания, узнаваемости бренда, удобств для пассажиров, льгот и акций для постоянных клиентов, а также наличия и удобства других услуг для пассажиров. Существующие или новые конкуренты могут обладать, помимо прочего, более новыми самолетами и более эффективными операциями. Эти факторы могут стать еще более значимыми в периоды, когда отрасль или экономика в целом испытывают спад активности

(как, например, во время пандемии COVID-19), поскольку авиакомпании, находящиеся в состоянии финансового стресса или банкротства, могут вводить структуры ценообразования или сборов, направленные на привлечение большего числа клиентов для достижения краткосрочного выживания в ущерб долгосрочной жизнеспособности. Кроме того, поскольку экономические перспективы остаются неопределенными, в частности, из-за российско-украинского конфликта, который оказывает и, как ожидается, будет продолжать оказывать влияние на расходы клиентов, конкуренция может обостриться в будущем. Неспособность быстро реагировать на изменения конкурентов может оказать влияние на долю рынка и силу бренда Компании и привести к существенному негативному влиянию на бизнес, перспективы, результаты деятельности и финансовое состояние Компании.

Более того, по мере развития сектора низкобюджетных авиакомпаний в Казахстане и роста склонности к авиаперевозкам, возросший внутренний спрос может привлечь внимание низкобюджетных перевозчиков, ультранизкобюджетных перевозчиков или других авиакомпаний, а также инвесторов, ищущих возможности для выхода на рынок, в том числе при поддержке государства. Значительное большинство международных маршрутов, обслуживаемых FlyArystan – это маршруты, на которых он работает в качестве единственного оператора рынка, однако его стратегия конкурировать с действующими авиакомпаниями на новых международных маршрутах приведет к усилению конкурентного давления. Компания и, в частности, FlyArystan как бюджетный перевозчик, могут столкнуться с усилением конкуренции на рынке коротких и средних маршрутов «точка-точка» со стороны существующих и потенциальных новых бюджетных операторов, а также других компаний, которые могут выйти на рынок Центральной Азии. Например, AirAsia X (AirAsia X Berhad, входит в состав Air Asia Aviation Group) в конце 2023 года объявила о том, что планирует начать выполнять прямые пассажирские рейсы по маршруту Куала-Лумпур (Малайзия) - Алматы в начале 2024 года. Если структура затрат FlyArystan увеличится, и FlyArystan больше не сможет поддерживать конкурентные преимущества, это может оказать существенное негативное влияние на бизнес, результаты деятельности, финансовое состояние и/или перспективы FlyArystan. Рост мощностей конкурентов, превышающий спрос, может привести к избыточному предложению на рынке, изменению конкурентной среды и существенно повлиять на маржу Компании, равно как и значительное снижение цен конкурентами.

Консолидация в авиационной отрасли, изменения в международных альянсах и появление субсидируемых государством международных перевозчиков изменили и будут продолжать изменять конкурентную среду в отрасли, приводя к образованию авиакомпаний и альянсов с более значительными финансовыми ресурсами, более обширными глобальными сетями и конкурентоспособной структурой затрат. Ряд международных авиакомпаний-конкурентов Компании также пользуются государственной поддержкой и/или субсидиями. Например, авиакомпании-конкуренты, включая Lufthansa, получали государственную поддержку во время пандемии COVID-19, включая кредиты, warrants и гранты с государственной поддержкой, часть из которых не нужно возвращать. Эта государственная поддержка и определенные условия, связанные с ней, или аналогичная государственная поддержка, полученная в будущем, могут позволить этим конкурентам стать более конкурентоспособными по сравнению с Компанией и исказить конкурентную среду на рынках, на которых работает Компания.

1.10. Компания полагается на сторонние каналы сбыта и должна эффективно управлять затратами, правами и функциональностью таких каналов

Компания полагается на сторонние каналы распределения для распространения значительной части своих авиабилетов и ожидает, что продолжит полагаться на эти каналы в будущем. К ним относятся туристические агентства, онлайн-туристические агентства и, в отношении только Air Astana, глобальные распределительные системы (например, Amadeus). Эти каналы распространения являются более дорогостоящими и в настоящее время обладают меньшей функциональностью в отношении предложений дополнительных продуктов, чем каналы, которыми оперирует Компания, например, через веб-сайт Air Astana. Чтобы оставаться конкурентоспособной, Компании необходимо успешно управлять своими затратами и правами на дистрибуцию, повышать гибкость дистрибуции и улучшать функциональность своих каналов дистрибуции, сохраняя при этом конкурентоспособную в отрасли структуру затрат. Кроме того, по мере изменения технологий дистрибуции Компании необходимо будет продолжать обновлять свои технологии, либо приобретая новые технологии у третьих лиц, либо создавая функциональность собственными силами, либо комбинируя их, что в любом случае будет сопряжено со значительными технологическими и коммерческими рисками и потенциально существенными инвестициями. Все вышеперечисленное может повлиять на отношения Компании с обычными туристическими агентствами, компаниями по управлению путешествиями, глобальными распределительными системами или онлайн-туристическими агентствами, в том числе если продолжится консолидация таких сторон, или если любая из этих сторон будет стремиться приобрести других поставщиков технологий, тем самым потенциально ограничивая доступ к альтернативным технологиям. Любая неспособность управлять расходами, правами и функциональностью третьих сторон на конкурентоспособном уровне или любое существенное снижение или нарушение в распространении авиабилетов Компании может оказать существенное негативное влияние на ее бизнес, результаты деятельности и финансовое состояние.

Более того, поисковые системы, такие как Google, и вышеупомянутые каналы распространения объединяют результаты поиска авиабилетов на многочисленных сайтах поставщиков, туристических и других сайтах. Такие каналы и поисковые системы могут перенаправлять потенциальных клиентов на сайты конкурентов, увеличивая конкуренцию, что может негативно повлиять на бизнес, результаты деятельности и финансовое состояние Компании.

1.11. Компания зависит от привлечения и удержания достаточного количества квалифицированных сотрудников

Деятельность Компании требует наличия высококвалифицированных, преданных и эффективных пилотов, инженеров, бортпроводников и другого персонала. Планы развития Компании требуют найма, обучения и удержания значительного числа новых сотрудников. Время от времени авиационная отрасль испытывает нехватку квалифицированных кадров, особенно пилотов и инженеров, хотя в последние годы ситуация улучшилась в результате сокращения деятельности многих авиакомпаний в связи с пандемией COVID-19, а также усилий Компании по подготовке собственных пилотов. Компания конкурирует с другими авиакомпаниями, включая крупные авиакомпании полного цикла, за этот высококвалифицированный персонал. Компании может потребоваться повысить заработную плату и льготы для привлечения и удержания квалифицированного персонала или подвергнуться риску значительной текучести кадров. Например, в 2022 году Компания повысила заработную плату оперативному персоналу и пилотам в связи с самой высокой инфляцией в Казахстане за последние 12 лет, изменила структуру заработной платы инженеров на структуру, основанную на производительности труда, и изменила структуру оплаты труда бортпроводников на структуру, основанную на секторе. В 2023 году было предусмотрено дополнительное повышение заработной платы для пилотов и некоторых

других категорий сотрудников. Если Компания не сможет нанимать, обучать и удерживать квалифицированных сотрудников по разумной цене, это может негативно сказаться на бизнесе Компании, и она не сможет реализовать свою стратегию роста.

1.12. Компания работает в отрасли с жестким регулированием. Регулирование может ограничить ее операционную гибкость, а несоблюдение нормативных требований может привести к юридическим или регуляторным санкциям

Авиационная отрасль в значительной степени регулируется. Регулируемые области включают в себя, в частности:

- предоставление пассажирских услуг;
- требование иметь сертификат воздушного оператора (АОС)²;
- возможность открывать новые маршруты или увеличивать частоту на существующих маршрутах;
- соблюдение правил техники безопасности;
- соблюдение правил безопасности;
- ограничения на владение и эффективный контроль над казахстанской авиакомпанией со стороны иностранных лиц;
- соблюдение антимонопольного регулирования;
- наличие взлетно-посадочных площадок для авиакомпаний;
- права пассажиров авиаперевозок;
- экологические вопросы, затрагивающие авиакомпании;
- правила и требования, налагаемые IATA⁸ в качестве необходимого условия для продажи авиабилетов авиакомпаний, являющихся членами IATA⁸; и
- санкции, наложенные национальными и международными органами, такими как Управление по контролю за иностранными активами Министерства финансов США, в отношении деятельности или операций с определенными странами, правительствами, юридическими и физическими лицами.

Соответствующие нормативные акты могут быть расширены за счет включения в них дополнительных требований по охране окружающей среды, защите прав потребителей или других областей регулирования. В будущем к авиационной отрасли также могут быть предъявлены повышенные требования по охране труда и технике безопасности в связи со вспышкой вируса, подобного COVID-19. Кроме того, на деятельность Компании могут повлиять меры по соблюдению нормативных требований, которые принимаются в ответ на события или обстоятельства, которые Компания не может контролировать. В 2009 году Международная организация гражданской авиации (ИКАО) выявила «Существенную озабоченность безопасностью» в отношении возможностей надзора за безопасностью полетов со стороны Комитета гражданской авиации Министерства транспорта Республики Казахстан. Проверка была проведена в рамках программы универсального надзора за безопасностью полетов ИКАО. ИКАО не является глобальным регулирующим органом, но обращает внимание стран на проблемы, чтобы помочь им в их усилиях по устранению выявленных проблем. В результате проверки Европейская комиссия запретила всем зарегистрированным в Казахстане самолетам летать в европейском воздушном пространстве, фактически запретив работу большинства казахстанских авиакомпаний в Европе до 2016 года. Компания не попала под этот запрет, в частности, потому, что за процедурами эксплуатации и летной годностью ее самолетов следил Департамент гражданской авиации Арубы, а не казахстанский регулятор. В то время как передача регистрации самолетов Компании от Департамента гражданской авиации Арубы Ирландскому авиационному управлению завершилась в октябре 2022 года, нет никаких гарантий, что аналогичное событие, не связанное с Air Astana и FlyArystan, не может

произойти в отношении надзорных органов Компании. Соблюдение новых или пересмотренных нормативных актов, а также новых или измененных интерпретаций или правоприменения существующих нормативных актов может повлечь за собой значительные расходы для Компании и ограничить гибкость ее деловой практики. Если Компания или органы, осуществляющие надзор за деятельностью Компании, не будут соблюдать определенные нормативные требования, это может повлечь за собой увеличение операционных расходов, штрафы или другие административные санкции, что может негативно сказаться на бизнесе Компании.

1.13. На бизнес Компании и ее стратегию развития могут повлиять значительные сбои в работе в результате зависимости от сторонних поставщиков услуг и оборудования.

Компания полагается на третьих лиц в предоставлении необходимых услуг и инфраструктур для обеспечения своей деятельности и развития бизнеса. К таким сторонним поставщикам относятся:

- операторы аэропортов;
- производители двигателей;
- производители самолетов;
- поставщики авиационных услуг; и
- поставщики информационных технологий и услуг связи.

Эффективность, своевременность и качество выполнения контрактов этими сторонними поставщиками в значительной степени находятся вне контроля Компании, и не может быть гарантии, что предоставляемые услуги будут удовлетворительными или соответствовать стандартам, требуемым Компанией. Кроме того, критически важные услуги, объекты и инфраструктура третьих сторон, на которые Компания полагается в своей деятельности, могут быть ограничены, временно приостановлены, прекращены навсегда или стать недоступными на коммерчески приемлемых условиях или, в последнее время, в результате соблюдения Компанией повышенных санкционных ограничений.

Компания особенно сильно зависит от инфраструктуры аэропортов в Казахстане, уделяя особое внимание трем крупнейшим аэропортам, на которые приходится большая часть пропускной способности: Алматы, Астана и Шымкент. Компания зависит от того, будут ли эти аэропорты продолжать обеспечивать достаточную пропускную способность и высокое качество услуг для поддержки бизнес-операций и стратегии роста Компании как на внутреннем, так и на международном рынках. По состоянию на 30 сентября 2023 года из 47 воздушных судов Компании 31 самолет находится в аэропорту Алматы, который способен обслуживать 7 миллионов пассажиров в год. Ожидается, что после завершения строительства нового международного терминала, последний будет способствовать увеличению пропускной способности аэропорта до 14 миллионов пассажиров в год. Поскольку Компания в значительной степени зависит от аэропорта Алматы, задержка в строительстве нового терминала может привести к тому, что Компания не сможет реализовать свою стратегию маршрутов или план роста, или реализовать их не так, как ожидалось в настоящее время. Перебои в движении или снижение пропускной способности терминала во время строительства могут повлиять на наличие свободных мест для Компании или на ее способность выполнять уже опубликованные рейсы или удовлетворять спрос на свои услуги. Кроме того, аэропорт может не иметь достаточной пропускной способности для растущего бизнеса Компании, что может привести к серьезным заторам и задержкам. Любые заторы и задержки могут негативно повлиять на показатели Компании по времени выполнения рейсов и отрицательно сказаться на впечатлениях клиентов. Операционная модель низкобюджетных авиаперевозчиков, включая модель FlyArystan, ориентирована на высокую загрузку воздушных судов и быстрое время выполнения рейсов.

Операторы аэропортов, которые не понимают важности сокращения времени выполнения рейсов для низкобюджетных авиаперевозчиков и не могут обеспечить его, негативно влияют на способность FlyArystan достичь своих высоких показателей загрузки. Любое из вышеперечисленных обстоятельств может оказать существенное негативное влияние на бизнес, финансовое состояние, результаты деятельности и будущие перспективы Компании.

Кроме того, Компания зависит от наличия у сторонних поставщиков услуг и объектов достаточного количества персонала для выполнения своих договорных обязательств и обеспечения деятельности Компании. Быстрый рост пассажиропотока после ослабления ограничений COVID-19 в сочетании с высоким спросом на операционный персонал привел к значительным операционным проблемам и сбоям в работе аэропортов. В частности, сторонние поставщики и аэропорты столкнулись с нехваткой сотрудников наземных служб и служб безопасности, что привело к увеличению числа задержек вылетов, отмен рейсов и связанных с этим расходов. В случае повторяющейся нехватки персонала в Казахстане в других аэропортах, которые обслуживают Компанию, или если поставщики или производители столкнутся с подобными ограничениями, это может привести к неспособности предоставить Компании необходимые услуги и поддержку, что может привести к задержкам, отмене рейсов, соответствующим расходам и жалобам клиентов, все из которых могут оказать существенное негативное влияние на бизнес, результаты деятельности и способность Компании к росту.

1.14. Нарушение ограничений на существенное владение и эффективный контроль над казахстанской авиакомпанией со стороны иностранных лиц может привести к потере прав на международные перевозки

Для того, чтобы воспользоваться правами полета, доступными казахстанским лицам, Компания должна контролироваться Республикой Казахстан и/или гражданами Республики Казахстан. Если такие лица перестают иметь «существенное владение» либо «эффективный контроль» (или и то, и другое) над Компанией, некоторые иностранные государства, в которые летает Компания (после соответствующих консультаций с авиационными властями Казахстана), могут воспользоваться своим правом приостановить или отозвать права на перевозки, ранее предоставленные Компании.

Статья 74-1 Закона об авиации обеспечивает правовую основу для поддержания казахстанского эффективного контроля над Компанией и другими казахстанскими авиакомпаниями. Статья 74-1 предусматривает, помимо прочего, что иностранному юридическому лицу, иностранной организации, не являющейся юридическим лицом, иностранцу и/или лицу без гражданства запрещается самостоятельно либо в совокупности с другими иностранными юридическими лицами, иностранными организациями, не являющимися юридическими лицами, иностранцами и/или лицами без гражданства:

- прямо и (или) косвенно владеть, пользоваться и/или распоряжаться акциями авиакомпании, созданной в форме акционерного общества, и/или производными ценными бумагами, выпущенными в соответствии с законодательством РК или иностранного государства, базовым активом которых являются акции авиакомпании, созданной в форме акционерного общества, в количестве, превышающем сорок девять и более процентов от общего количества размещенных (за вычетом выкупленных самой авиакомпанией) акций указанной авиакомпании;
- осуществлять эффективный контроль в отношении авиакомпании, созданной в форме акционерного общества.

1.15. Компания может столкнуться с рисками нарушения антимонопольного законодательства из-за своего доминирующего положения на внутреннем рынке

Компания занимает доминирующее положение на своем внутреннем рынке с долей 69% и 47% внутренних и международных маршрутов, соответственно, за последние 12 месяцев, закончившихся 30 сентября 2023 года. Хотя наличие доминирующего положения на определенном рынке само по себе не запрещено Кодексом Республики Казахстан № 375-V «Предпринимательский кодекс Республики Казахстан» от 29 октября 2015 года (с изменениями и дополнениями) (далее – Предпринимательский кодекс), предприятия, занимающие доминирующее положение, рискуют нарушить Предпринимательский кодекс, если такие предприятия занимаются злоупотреблением своим доминирующим положением. Хотя Предпринимательский кодекс содержит перечень примеров неправомерного поведения, эти примеры не являются исчерпывающими, и решение о том, что злоупотребляет ли предприятие своим доминирующим положением, принимается Агентством по защите и развитию конкуренции Республики Казахстан (далее – АЗРК) в каждом конкретном случае. Компания соблюдает положения Предпринимательского кодекса путем соблюдения полного набора правил и требований, установленных АЗРК, а также посредством системы внутреннего контроля.

В сентябре 2019 года АЗРК начало расследование на основании утверждений о том, что Компания злоупотребляла своим доминирующим или монопольным положением, устанавливая монопольно высокие цены на авиабилеты. Расследование было завершено в декабре 2021 года без вынесения отрицательных заключений в отношении Компании. Однако в декабре 2022 года, после дополнительной оценки деятельности компании, АЗРК и Авиационная транспортная прокуратура г. Алматы пришли к выводу, что Компания злоупотребляла своим доминирующим положением на рынке авиаперевозок в связи с необоснованным включением топливного сбора в стоимость внутренних авиабилетов Компании, что привело к повышению цен на билеты в период с января 2021 года по май 2022 года. 8 июня 2023 года СМСАП наложил на Компанию административный штраф в размере 6 806 138 150 тенге, который позже был уменьшен до 876 863 000 тенге (около 2 000 000 долларов США). Для предотвращения нарушения законодательства Республики Казахстан в области защиты конкуренции Компания по согласованию с АЗРК приняла внешний акт антимонопольного комплаенса. В рамках данного акта Компания обязана не включать топливный сбор в стоимость билетов по основным внутренним маршрутам до конца 2024 года. Ни штраф, ни указанный акт антимонопольного комплаенса не исключают риск того, что к Компании будет предъявлен дополнительный иск за период с июня 2022 года по ноябрь 2023 года.

Учитывая доминирующее положение Компании на рынке, Компания и ее деятельность подвергаются постоянному мониторингу со стороны государственных органов, в особенности со стороны АЗРК. Поэтому невозможно гарантировать, что в будущем АЗРК не начнет новое расследование, что может затронуть ресурсы руководства, предназначенные для ответа на такие проверки. Любое отрицательное заключение АЗРК может оказать существенное негативное влияние на бизнес, финансовое состояние и результаты деятельности Компании.

1.16. Если Компания не сможет должным образом управлять качеством обслуживания клиентов, и удовлетворенность клиентов снизится, или если операционная деятельность Компании приведет к увеличению количества требований о выплате компенсаций со стороны клиентов, Компания может быть существенно затронута

Репутация Компании тесно связана с удовлетворенностью клиентов. Надежность, включая своевременное выполнение рейсов, является ключевым элементом клиентского опыта Компании. Ненадежная работа и/или неспособность соответствовать ожиданиям клиентов в результате сбоев в работе негативно скажется на удовлетворенности клиентов и может

повредить репутации Компании и спросу на ее услуги, особенно если Компания будет восприниматься как плохо работающая по сравнению с другими авиакомпаниями. Любое значительное снижение спроса на услуги Компании в результате этих или других факторов, или любое значительное увеличение расходов на компенсацию может оказать существенное негативное влияние на бизнес, результаты деятельности, финансовое состояние и перспективы Компании.

Поскольку FlyArystan продолжает фокусироваться на увеличении дополнительных доходов путем разделения услуг, требование к пассажирам платить за такие услуги может вызвать негативную реакцию клиентов. Сегмент низкобюджетных перевозчиков является относительно новым в Казахстане, и знакомство клиентов с услугами, влекущими за собой дополнительные расходы, такими как провоз багажа, питание и напитки, ограничено. Первые отзывы клиентов были негативными после введения в феврале 2021 года правила, ограничивающего провоз одной сумки каждым пассажиром. Это правило было введено с целью повышения эффективности посадки пассажиров, увеличения своевременного выполнения рейса и получения дополнительного дохода. В марте 2021 года после введения этого правила чистая оценка промоутеров FlyArystan снизилась на 17%, но в следующем месяце восстановилась. Невозможно гарантировать, что введение других дополнительных услуг и связанных с ними сборов будет положительно воспринято на внутреннем рынке, и это может оказать негативное влияние на репутацию Компании.

1.17. Ущерб, нанесенный репутации или торговой марке Компании, может оказать существенное влияние на ее финансовое состояние и результаты деятельности

Компания сделала значительные инвестиции в свою репутацию и бренды Air Astana и FlyArystan. Эти бренды имеют значительную коммерческую ценность и имеют решающее значение для способности Компании поддерживать отношения со своими клиентами и другими ключевыми заинтересованными сторонами. В частности, Air Astana полагается на положительную узнаваемость бренда для привлечения и удержания клиентов и инвесторов. В будущем бренд и доверие потребителей к Air Astana могут быть подвержены негативному влиянию ряда факторов, таких как опасения по поводу безопасности, качества обслуживания, надежности и/или своевременности выполнения рейсов, даже если они окажутся необоснованными. Какое-либо событие или ряд событий могут привести к жалобам клиентов или негативным отзывам. Любое из вышеперечисленных событий может нанести существенный ущерб бренду Air Astana или FlyArystan, что может существенно и негативно повлиять на способность Компании продвигать свои услуги, привлекать и удерживать клиентов, и, в свою очередь, на бизнес, финансовое состояние, результаты деятельности и/или перспективы Компании. Поддержание, укрепление и восстановление бренда и репутации Компании может быть дорогостоящим, особенно по мере того, как новые средства массовой информации и технологии, такие как социальные сети и смартфоны, продолжают быстро развиваться и становятся необходимым более активное управление и продвижение бренда через такие каналы.

1.18. Компания приобретает воздушные суда и планирует продолжать приобретать их по договорам лизинга. Если Компания нарушит существующие договоры лизинга или не сможет заключить договоры лизинга для своего предполагаемого парка самолетов, это может привести к возврату самолетов или оказать существенное негативное влияние на ее стратегию роста

По состоянию на 30 сентября 2023 года Компания арендовала весь свой текущий парк воздушных судов, 39 из которых находились в операционном лизинге (без перехода права собственности), а восемь - в финансовом лизинге (с переходом права собственности). Платежи Компании по этим договорам лизинга составили 201,1 млн долларов США, 120,9

млн долларов США и 107,3 млн долларов США за 2022, 2021 и 2020 годы и 158,3 млн долларов США за девятимесячный период, закончившийся 30 сентября 2023 года. Данные договоры лизинга содержат обычные условия расторжения, а также требуют от Компании соблюдения определенных дополнительных требований, таких как страхование воздушных судов и возврат их в определенном состоянии.

Несоблюдение таких требований может привести к дефолту по соответствующему соглашению и, в конечном итоге, к повторному изъятию соответствующего самолета. Некоторые из этих соглашений также содержат положения о перекрестном дефолте, в результате которого невыполнение обязательств по одному соглашению может рассматриваться как невыполнение обязательств по другим договорам лизинга с тем же арендодателем или по всему флоту, а также положения о смене контроля, включая случаи, когда Фонд перестает владеть не менее чем 25 % акций Компании или увеличивает свою долю свыше 51%. Невыполнение обязательств по договорам лизинга воздушных судов, включая обязательства по платежам, или отчуждение или приобретение Фондом акций на уровне, превышающем пороговые значения, если арендодатель не отменит эти условия, может оказать негативное влияние на Компанию.

Компания ожидает, что лизинг воздушных судов останется основным источником финансирования для увеличения парка воздушных судов Компании в ближайшие годы. План развития авиапарка Компании предусматривает приобретение еще 25 самолетов до 2028 года, в отношении которых еще не было обеспечено никаких обязательств. Несмотря на то, что Компания считает, что для этих 25 самолетов, поставка которых еще не обеспечена, можно будет взять в операционный лизинг, Компания не может гарантировать, что ей удастся заключить договор операционного лизинга на выгодных для нее условиях. Обязательства Компании по балансу и обязательства значительно возрастут по мере увеличения парка воздушных судов, независимо от типа используемого лизинга. В случае, если Компания не сможет получить такие самолеты в лизинг на приемлемых условиях или в целом, Компания может быть вынуждена изменить свои планы по приобретению самолетов и понести более высокие, чем ожидалось, затраты на финансирование, что окажет негативное влияние на реализацию стратегии роста Компании и ее бизнеса.

Кроме того, Компания зависит от прогнозов спроса и пропускной способности, а также от аренды самолетов в соответствии с ними. Если предположения и оценки окажутся неверными, Компания столкнется с риском неиспользования всех возможностей приобретенных ею самолетов. Любое из вышеперечисленных обстоятельств может оказать существенное негативное влияние на бизнес, результаты деятельности, финансовое состояние и/или перспективы Компании.

1.19. Компания может иметь недостаточную ликвидность в долгосрочной перспективе

По состоянию на 30 сентября 2023 года Компания имела 478,1 млн долларов США общей ликвидности, включающей 314,4 млн долларов США денежных средств и остатков на банковских счетах и 163,7 млн долларов США в совокупности, доступных для заимствования по договору о целевой кредитной линии Компании с АО «Народный Банк Казахстана» от 12 августа 2019 года (с учетом изменений и/или дополнений), и целевой кредитной линии с АО «Ситибанк Казахстан» от 27 июля 2011 года (с учетом изменений и/или дополнений). Несмотря на то, что Компания имеет доступные кредитные линии, этих линий недостаточно для финансирования деятельности Компании в полном объеме, и поэтому Компания будет продолжать зависеть от своих операционных денежных потоков (если таковые имеются) и остатков денежных средств для финансирования своей деятельности и осуществления плановых платежей по своим обязательствам, связанным с самолетами, включая предпродажные платежи, связанные с любыми самолетами, которые

она может обязаться приобрести на условиях финансового лизинга. Платежи Компании по операционному и финансовому лизингу являются значительными: 201,1 млн долларов США, 120,9 млн долларов США и 107,3 млн долларов США за 2022, 2021 и 2020 годы и 158,3 млн долларов США за девятимесячный период, закончившийся 30 сентября 2023 года. По состоянию на 30 сентября 2023 года Компания обязалась арендовать на условиях операционного лизинга еще 21 самолет, поставки которых ожидаются в 2024 и 2026 годах. Невозможно гарантировать, что в долгосрочной перспективе (период времени, охватывающий не менее 12 месяцев после даты настоящего Инвестиционного меморандума) операционные денежные потоки (если таковые имеются) и остатки денежных средств Компании будут достаточными для финансирования ее деятельности, что в свою очередь может оказать существенное негативное влияние на бизнес, результаты деятельности и финансовое состояние Компании.

1.20. Временное приостановление или утрата сертификата эксплуатанта Компанией приведет к приостановке соответствующей части деятельности Компании

Несоблюдение Компанией или одним из ее подрядчиков применимых законодательных актов, правил и норм, относящихся к авиационной отрасли, например, по причине человеческого фактора или иным образом выявленное в ходе проверок, проводимых ААК, может, если не будет устранено вовремя, привести к принятию ААК мер по временному приостановлению или отзыву АОС² Компании. Это приведет к приостановке соответствующей части деятельности Компании, что окажет существенное негативное влияние на бизнес, результаты деятельности, финансовое состояние и/или перспективы Компании.

1.21. Изменения в двусторонних соглашениях или торговых отношениях между Казахстаном и другими странами могут привести к ограничению или усилению конкуренции на маршрутах полетов Компании

Усиление протекционизма в мировом политическом климате может негативно повлиять на деятельность Компании. Наличие прав на посадку имеет решающее значение для деятельности Компании. Эти права согласовываются между суверенными государствами, что означает, что их принятие и соблюдение не зависит от Компании. Любое нарушение торговых отношений между Казахстаном и теми государствами, которые являются ключевыми для международных маршрутов Компании, или усиление протекционизма со стороны таких государств может привести к ограничению прав на посадку. В то время как частью стратегии развития Компании является расширение маршрутов двух брендов, внезапная или неадекватная либерализация прав на посадку может открыть доступ к маршрутам для конкурентов, что не ожидается Компанией. В соответствии с приказом Министерства индустрии и развития инфраструктуры Республики Казахстан № 747, КГА ввел режим «открытого неба» в 13 аэропортах Казахстана, включая аэропорты в Астане и Алматы.

В настоящее время режим «открытого неба» с предоставлением «пятой свободы воздуха» доступен для иностранных перевозчиков из стран, с которыми достигнуты соответствующие двусторонние договоренности. На дату составления настоящего Инвестиционного меморандума такие двусторонние договоренности достигнуты с Катаром, Объединенными Арабскими Эмиратами, Малайзией и Узбекистаном и будут действовать до конца 2027 года, если срок действия режима не будет продлен. Если режим «открытого неба» будет расширен Казахстаном в одностороннем порядке для предоставления доступа большему количеству иностранных перевозчиков на дополнительные маршруты, и/или будут реализованы дополнительные двусторонние соглашения, Компания, возможно, будет вынуждена реагировать на усиление конкуренции

путем снижения тарифов, что может привести к снижению рентабельности некоторых маршрутов. Любое такое развитие событий окажет существенное негативное влияние на бизнес, финансовое состояние, результаты деятельности и будущие перспективы Компании.

1.22. Компания может быть подвержена рискам, связанным с ограничением выбросов парниковых газов и соответствующими схемами торговли квотами, введенными нормативными или законодательными актами

Компания подпадает под действие различных нормативных положений, направленных на сокращение выбросов парниковых газов, таких как углекислый газ (далее – CO₂). В ближайшей и среднесрочной перспективе жесткость этих положений может возрасти.

С 2012 года выбросы от всех рейсов из, в и внутри Европейской экономической зоны включены в Систему торговли квотами на выбросы в ЕС (далее – EU ETS), которая требует от компаний, осуществляющих такие авиаперевозки, измерять выбросы CO₂ и учитывать их путем сдачи квот. В рамках EU ETS авиакомпаниям предоставляются первоначальные квоты на выбросы CO₂ на основании исторических показателей и контрольных показателей эффективности CO₂. В октябре 2016 года ICAO приняла Схему компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (далее – CORSIA), чтобы отслеживать, сообщать и компенсировать ежегодные выбросы CO₂ международной гражданской авиации, которые превышают уровни 2019 года. В отличие от EU ETS, которая устанавливает верхний предел общего объема выбросов, CORSIA является «схемой компенсации», согласно которой общий объем выбросов может увеличиться, но должен быть компенсирован за счет компенсаций. Чтобы компенсировать выбросы CO₂, превышающие уровень 2019 года в международной авиации, и со временем добиться безуглеродного роста, эмитенты должны приобрести единицы выбросов. Нет никакой уверенности в том, что Компания сможет переложить расходы, связанные с приобретением таких единиц выбросов, на пассажиров через цены на билеты.

14 июля 2021 года Европейская комиссия приняла ряд предложений по пересмотру и обновлению законодательства, направленных на приведение действующих законов в соответствие с целью сокращения выбросов парниковых газов в ЕС на 55% ниже уровня 1990 года к 2030 году, в частности, путем распространения торговли квотами на выбросы на новые сектора и ужесточения существующей EU ETS (Пакет «Соответствие 55»)²⁹. В соответствии с Пакетом «Соответствие 55»²⁹, квоты EU ETS будут постепенно изыматься в период с 2024 по 2027 год, сокращая общее количество квот в соответствии с новой 55%-ной целью и приводя режим регулирования выбросов в соответствие с CORSIA. Любая нехватка квот должна быть приобретена на открытом рынке и/или на государственных аукционах. За год, закончившийся 31 декабря 2022 года, и девятимесячный период, закончившийся 30 сентября 2023 года, размер расходов в рамках EU ETS и платежей CORSIA был минимальным, однако нет никакой гарантии, что Компания сможет получить углеродные квоты в будущем в объеме, достаточном для ее деятельности и реализации стратегии роста, и что она не будет подвергнута санкциям и/или административным штрафам за выбросы CO₂, на которые не было предоставлено разрешение на выбросы CO₂.

Кроме того, Компания может оказаться не в состоянии передать стоимость кредитов клиентам, что может оказать существенное негативное влияние на результаты

²⁹ Набор предложений по пересмотру и обновлению законодательства, направленных на приведение действующих законов в соответствие с целью сокращения выбросов парниковых газов в ЕС по меньшей мере на 55% ниже уровня 1990 года к 2030 году, в частности, путем распространения торговли квотами на выбросы на новые сектора и ужесточения существующей EU ETS.

операционной деятельности и финансовое состояние Компании. Операционные расходы еще больше увеличатся для авиакомпаний, которые будут поддерживать стабильный уровень выбросов, так как порог кредитов будет достигнут раньше.

Учитывая растущую озабоченность правительствами и общественностью по поводу изменения климата, выбросов парниковых газов и экологических вопросов в целом, Компания ожидает, что экологические нормы, как общая тенденция, будут становиться все более строгими, особенно в свете общеотраслевого обязательства IATA¹⁰ и ИКАО обеспечить, чтобы авиационная промышленность достигла нулевого уровня выбросов CO² к 2050 году. Невозможно дать никаких гарантий относительно того, как и как быстро вступят в силу дополнительные нормативные требования; Компания также не может предсказать, сможет ли она соответствовать таким нормативным требованиям или каким именно образом такие новые и более строгие нормативные требования повлияют на ее деятельность. Любые такие нормативные требования могут ограничить операционную гибкость Компании, увеличить административную нагрузку, наложить новые и значительные расходы и повлечь за собой административные санкции или штрафы в случае несоблюдения.

1.23. На деятельность Компании могут повлиять экстремальные погодные явления, повышение температуры и другие физические последствия изменения климата

Изменение климата может повлиять на деятельность Компании и ее бизнес в целом различными способами. В частности, прогнозируемые последствия изменения климата, включая более суровые общие погодные условия и более частые экстремальные погодные явления, такие как штормы с большей частотой и интенсивностью, могут нарушить деятельность Компании, в том числе путем сокращения пропускной способности аэропортов и доступа наземного транспорта, закрытия некоторых воздушных пространств и взлетно-посадочных полос, задержки или отмены рейсов или нанесения ущерба активам Компании. Такие события, которые происходят все чаще и которые все труднее предсказать, приведут к увеличению затрат на перебои в работе и сокращению доходов, а также окажут негативное влияние на репутацию Компании и впечатления клиентов. Кроме того, такие экстремальные погодные явления могут повлиять на поведение клиентов при бронировании, что может привести к снижению количества бронирований и оказать существенное негативное влияние на бизнес, финансовое положение и результаты деятельности Компании.

1.24. Компания может не достичь своих целей в области устойчивого развития

Компания особенно стремится снизить воздействие своих рейсов на окружающую среду, поскольку признает, что экологические соображения оказывают все большее влияние на принятие решений о путешествии. Все большее число потребителей и сотрудников уделяют больше внимания практике устойчивого развития Компании, и Компания подвергается все более пристальному контролю со стороны регулирующих органов, заинтересованных групп и других третьих сторон. Авиакомпании по всему миру также сталкиваются с особым вниманием со стороны рекламных и потребительских агентств, регулирующих органов и судов в связи с тем, что они якобы делают вводящие в заблуждение заявления относительно усилий по обеспечению устойчивого развития, также известные как «зеленое промывание». Цели Компании в области устойчивого развития включают в себя достижение нулевого уровня выбросов в результате деятельности и цепочки поставок не позднее 2060 года, установление ближайших научно обоснованных целей по сокращению выбросов, изменение способа использования ресурсов и превращение в ведущего экологически устойчивого авиаперевозчика в странах СНГ и Центральной Азии.

Компания может не добиться успеха в повышении экологичности своей деятельности, или реализация ее целей в области экологичности может оказаться дороже, чем ожидалось, особенно в связи с тем, что технологии, имеющие решающее значение для достижения таких целей, еще не разработаны. Компания также может оказаться не в состоянии повлиять на пункты назначения, чтобы они организовывали поездки более рационально, а поставщики могут не соблюдать стандарты устойчивого развития Компании. Если Компания не сможет добиться успеха в улучшении социальных и экологических показателей в рамках своей деятельности и, следовательно, не будет восприниматься как лидер в области устойчивого развития, или если произойдут вышеуказанные события, в том числе если возникнут жалобы на предполагаемое «зеленое промывание», это может привести к снижению доверия заинтересованных сторон, репутационному ущербу, сокращению спроса и потере конкурентных преимуществ.

1.25. Компания подвержена риску увеличения налогов и других финансовых санкций, связанных с воздействием деятельности Компании на окружающую среду

Будущие политические меры и нормативные акты, направленные на борьбу с влиянием авиации на изменение климата, могут привести к введению дополнительных мер, включая дополнительное налогообложение или финансовые штрафы, налагаемые на операторов авиакомпаний, что может увеличить расходы Компании или ограничить ее услуги и операции. Введение авиационных налогов и сборов может оказать негативное влияние на деятельность, маржу и финансовое состояние Компании. Если климатические налоги и сборы, которые должна уплачивать Компания, не будут снижены или отложены в периоды низких финансовых показателей в авиационной отрасли, негативное влияние таких налогов и сборов на деятельность, маржу и финансовое состояние Компании может усилиться.

Также могут быть введены или усилены другие финансовые санкции или политика, связанная с воздействием деятельности Компании на окружающую среду, например, комендантский час по шуму или политика, ограничивающая пропускную способность и рост авиационной отрасли. Любые такие финансовые штрафы и дальнейшие ограничения могут оказать негативное влияние на бизнес, результаты деятельности, финансовое состояние, перспективы и планы развития Компании.

1.26. Существенное событие, связанное с безопасностью полетов, может негативно повлиять на Компанию и подвергнуть Компанию значительным штрафам и другим юридическим и регуляторным санкциям

Инциденты, связанные с безопасностью полетов и охраной труда, в которых участвует Компания, потенциально могут привести к серьезным травмам, гибели людей и/или нарушению деятельности Компании. Любое такое событие, которое может быть вызвано человеческим фактором или неправомерными действиями, техническими или механическими неисправностями воздушных судов или технического обслуживания, может привести к постоянному негативному освещению в средствах массовой информации, повлиять на доверие пассажиров и оказать негативное влияние на индустрию авиаперевозок в целом и (в той степени, в которой Компания и ее сотрудники являются участниками) на репутацию Компании в частности, что приведет к снижению спроса на услуги Компании. На Компанию также может оказать значительное влияние существенный инцидент, связанный с безопасностью полетов, с участием самолета одного из ее брендов, Air Astana или FlyArystan, особенно если такой инцидент приведет к решению авиационных регуляторов в одной или нескольких юрисдикциях, в которых работает Компания, о посадке всех самолетов соответствующего типа.

Кроме того, если воздушные суда Компании будут вовлечены в инциденты, связанные с материальной безопасностью, Компания может понести значительные расходы, связанные с ремонтом или заменой поврежденных или потерянных воздушных судов, что приведет к временной или постоянной потере работоспособности таких поврежденных или потерянных воздушных судов, а также к претензиям со стороны пострадавших пассажиров, родственников погибших пассажиров, владельцев воздушных судов и других третьих сторон. Несмотря на то, что Компания полностью застрахована, нет никакой уверенности в том, что Компания также не может быть подвергнута штрафам или другим юридическим или регуляторным санкциям, включая отзыв или ограничения в отношении АОС² Компании. Неспособность предотвратить или оперативно и эффективно отреагировать на такой инцидент может оказать существенное негативное влияние на репутацию, бизнес, результаты деятельности, финансовое состояние и перспективы Компании.

1.27. Серьезные угрозы или нападения, связанные с безопасностью, такие как террористические инциденты, могут снизить спрос на авиаперевозки и увеличить расходы, связанные с мерами безопасности

Серьезные угрозы или нападения, связанные с безопасностью, такие как угон самолета, взрыв или другие террористические инциденты, могут оказать существенное негативное влияние на Компанию, независимо от места или цели такой угрозы или нападения, а также от того, была ли Компания непосредственно вовлечена в это. Такое событие может привести к снижению спроса на авиаперевозки, что, в свою очередь, может привести к потере доходов и оказать существенное негативное влияние на бизнес, результаты деятельности, финансовое состояние и перспективы Компании. Дополнительные негативные последствия таких событий или угрозы их наступления могут включать полное или частичное закрытие воздушного пространства, в котором Компания осуществляет свою деятельность, на определенные периоды, ограничения на доступность страхового покрытия, ограничения на полеты и увеличение расходов, связанных с мерами безопасности. Например, усиление мер безопасности может привести к увеличению расходов авиакомпаний, которые Компания, возможно, не сможет переложить на клиентов в виде повышения цен. Усиленный досмотр пассажиров, ужесточение правил провоза ручной клади и другие подобные ограничения на пассажирские перевозки также могут привести к увеличению неудобств для пассажиров и снижению спроса на авиаперевозки.

Воздействие крупного события в сфере безопасности на Компанию может быть более значительным, если инцидент затрагивает Компанию или аэропорт, имеющий критическое значение для деятельности Компании, например, аэропорт Алматы и Международный аэропорт имени Нурсултана Назарбаева («Аэропорт Астаны») в Казахстане. В таком случае репутационный ущерб для Компании, влияние на доверие клиентов, операционные последствия этого события и стоимость любых мер по исправлению ситуации, принятых впоследствии, могут быть значительными. Кроме того, если воздушные суда Компании окажутся вовлеченными в существенное событие, связанное с безопасностью, могут возникнуть другие сопутствующие убытки, включая расходы на ремонт или замену поврежденных или потерянных воздушных судов. Любые из этих негативных последствий, если такой инцидент произойдет, могут оказать существенное негативное влияние на репутацию, бизнес, результаты деятельности, финансовое состояние и перспективы Компании.

1.28. Компания может быть уязвима к сбоям в работе и изменениям в регулировании аэропортов, поскольку стремится поддерживать эффективный коэффициент использования воздушных судов

Достижение и поддержание эффективного коэффициента использования воздушных судов является ключевой частью долгосрочной стратегии Компании в отношении сети и парка воздушных судов. Коэффициент использования воздушных судов – это среднее количество блок-часов в день, деленное на общее количество воздушных судов, эксплуатируемых в парке Компании. Среднесуточное использование самолетов Компании составило 7,5 часа и 7,4 часа за девятимесячные периоды, закончившиеся 30 сентября 2023 и 2022 годов, соответственно, и 10,1 часа, 9,6 часа и 7,2 часа за годы, закончившиеся 31 декабря 2022, 2021 и 2020 годов, соответственно. Компания стремится поддерживать эффективный уровень использования воздушных судов за счет сокращения времени разворота в аэропортах и увеличения продолжительности полетов в среднем за день. На коэффициент использования воздушных судов Компании сильно повлияла пандемия вируса COVID-19 и связанные с ней ограничения на авиаперевозки в Центральной Азии и других странах.

Кроме того, по мере того как правительства отменяли ограничения, связанные с пандемией COVID-19, и рыночная конъюнктура приходила в норму, а спрос на авиаперевозки в Казахстане и в Компании значительно превышал среднемировые показатели в 2021 году, узкие места в инфраструктуре третьих сторон приводили к временным перебоям в работе, на которые Компания могла повлиять лишь в определенной степени. Поставщики и многие аэропорты, которые обслуживает Компания, столкнулись с острой нехваткой персонала и ресурсов, что привело к увеличению количества задержек, отмен рейсов и, в некоторых случаях, к ограничению количества пассажиров или количества рейсов в определенные аэропорты или из них. Такая нехватка может также негативно повлиять на пунктуальность (показатель выполнения рейсов без задержек), регулярность (показатель выполнения рейсов по отношению к запланированным), удовлетворенность клиентов и долю рынка.

На способность Компании добиваться увеличения ежедневного коэффициента использования самолетов могут негативно повлиять любые изменения в правилах аэропортов, которые ограничивают доступность слотов, вводят комендантский час в аэропортах, ограничивают часы работы летного и кабинного экипажа или иным образом негативно влияют на способность Компании максимально использовать свои самолеты и экипаж. Компания полагается на максимальное использование своих пилотов и бортпроводников. Пилоты Компании в основном проходят обучение за рубежом, что влияет на их доступность и операционные графики. Несмотря на то, что запуск собственного учебного центра Компании в Астане, включая первый тренажер Airbus (L3 Harris Reality Seven A320 Full-Flight Simulator) позволит сократить время простоя в связи с обучением, нет уверенности в том, что новый учебный центр будет обладать достаточной мощностью для удовлетворения необходимых потребностей в обучении всех пилотов Компании.

На способность Компании достичь увеличения ежедневного коэффициента использования воздушных судов также могут негативно повлиять другие факторы, не зависящие от Компании, включая отмены или задержки рейсов из-за участившихся неблагоприятных погодных условий или стихийных бедствий, проблемы или неэффективность управления воздушным движением, нарушения безопасности, сбои в цепи поставок или нехватка персонала. 28 августа 2023 года техническая проблема в Национальной службе воздушного движения привела к сбою, который повлиял на управление воздушным движением в Великобритании и заставил службу временно перейти на ручные системы для обработки планов полетов в Великобритании. Несмотря на то, что воздушное пространство Великобритании оставалось открытым во время сбоя и проблема была решена в течение нескольких часов, по соображениям безопасности воздушное движение над Великобританией было ограничено, что вызвало обширные последствия, в результате чего полеты над воздушным пространством Великобритании пострадали, и в последующие дни

было отменено более 2 000 рейсов в Великобританию и из нее. Если возникнет аналогичная проблема, затрагивающая воздушное пространство Казахстана, или на способность Компании выполнять свои регулярные рейсы аналогичным образом повлияют факторы, находящиеся вне ее контроля, это может оказать существенное негативное влияние на бизнес, финансовое состояние, результаты деятельности, перспективы и/или репутацию Компании. Кроме того, существует риск того, что на коэффициенты загрузки негативно повлияет снижение спроса со стороны клиентов в связи с макроэкономической неопределенностью.

1.29. Увеличение расходов на страхование или сокращение страхового покрытия может оказать существенное негативное влияние на бизнес, результаты деятельности и финансовое состояние Компании.

Компания подвержена потенциальным значительным убыткам в случае потери, уничтожения или попадания любого из ее самолетов в аварию, террористический инцидент или другую катастрофу, включая значительные расходы, связанные с выплатами пассажирам, ремонтом или заменой поврежденного самолета и его временной или постоянной потерей из эксплуатации. Несмотря на то, что Компания застрахована от подобных случаев, нет уверенности в том, что сумма страхового покрытия, доступная Компании при наступлении такого события, будет достаточной для покрытия возникших убытков или что в результате любого такого события в будущем она не понесет значительных убытков, как финансовых, так и репутационных. Компания осуществляет страхование ответственности перед пассажирами, ущерба имуществу и покрытие всех рисков, связанных с повреждением воздушных судов. Однако существуют ограничения и исключения некоторых рисков в страховом покрытии, таких как риски войны и риски, связанные с оружием массового уничтожения. Если полисы исключают покрытие этих (или любых других) рисков, или такое покрытие недоступно на коммерчески разумных условиях, или если страховое покрытие недоступно из другого источника (например, от государственной организации), Компания не сможет застраховать эти риски или сможет сделать это только по более высокой цене. Любое такое бедствие, крупный сбой или страховой случай, или неспособность Компании возобновить или получить адекватное страхование на разумных условиях или вообще, может оказать существенное негативное влияние на бизнес, результаты деятельности, финансовое состояние и перспективы Компании.

1.30. Компания зависит от критически важных информационных технологий и автоматизированных систем, включая собственные и лицензированные системы, а также технологии, принадлежащие и лицензированные ключевыми поставщиками Компании. Любой отказ таких технологий может существенно повлиять на деятельность Компании.

Компания опирается на ряд критически важных технологий, которые являются ключевыми для осуществления основных бизнес-процессов, включая операционные, коммерческие и финансовые системы. Основные операционные и коммерческие системы Компании включают в себя системы, которые управляют бронированием через Интернет, онлайн-регистрацией, планированием полетов и выполнением рейсов. Некоторые из этих систем эксплуатируются Компанией, другие - ключевыми поставщиками Компании. Потеря контроля над этими системами или доступа к помещениям и объектам, в которых располагается ИТ-инфраструктура Компании, включая веб-сайты Air Astana и FlyArystan и центр управления операциями, или сбой, который приведет к потере или повреждению данных, может привести к значительным сбоям, инцидентам, связанным с безопасностью полетов, увеличению операционных расходов, устойчивому негативному освещению в

СМИ и ущербу репутации. Отказ критически важных технологий может стать результатом разрушительной кибератаки, отказа оборудования, старения инфраструктуры, сбоя в работе центра обработки данных или изменений в технологии, на которую опирается Компания, и может привести к штрафам или санкциям. Нарушение или потеря доступа к ключевым системам, помещениям или объектам, а также отказ ключевых поставщиков может оказать существенное негативное влияние на бизнес, результаты деятельности, финансовое состояние и перспективы Компании.

Способность Компании управлять продажами билетов, получать и обрабатывать бронирования, регистрировать пассажиров, управлять сетью перевозок, выполнять полеты и решать другие важные бизнес-задачи зависит от эффективной и бесперебойной работы ее веб-сайта и компьютерных и коммуникационных систем, от сторонних поставщиков услуг и ключевого персонала, обслуживающего эти системы, а также от систем, используемых третьими лицами в ходе их сотрудничества с Компанией. Любые сбои в работе веб-сайта или любых компьютерных и коммуникационных систем или отказ систем резервного копирования, используемых Компанией или третьими лицами, особенно если такие сбои будут продолжаться, могут значительно ухудшить способность Компании продолжать эффективно вести свою деятельность и могут оказать существенное негативное влияние на бизнес, результаты деятельности, финансовое состояние и/или перспективы Компании.

1.31. Компания подвержена риску нарушения кибербезопасности и другим уязвимостям в системе безопасности, как собственных систем, так и систем ключевых поставщиков.

Компания сталкивается как с внешними киберугрозами, так и с внутренними рисками для своих данных и систем, включая ошибки пользователей и неправильную конфигурацию или внедрение своих систем. Такие угрозы и риски также распространяются на системы ключевых поставщиков.

В рамках своей обычной деятельности Компания и некоторые ее ключевые поставщики собирают, обрабатывают, передают и хранят большой объем персональных данных пассажиров, потенциальных пассажиров или сотрудников, включая паспортные данные, адреса электронной почты и домашние адреса, а также другую конфиденциальную информацию. Кроме того, некоторые из ключевых поставщиков Компании собирают, обрабатывают, передают и хранят финансовые данные, такие как информация о кредитных и дебетовых картах. Эти персональные данные, а также системы, с которыми работают Компания и ее ключевые поставщики, могут быть уязвимы для кражи, потери, неправильного использования, повреждения и прерывания работы в результате несанкционированного доступа, нарушения безопасности, кибератак, фишинга, компьютерных вирусов, программ-выкупов, потери электроэнергии, инцидентов третьих лиц или других разрушительных событий.

Риски развиваются в связи с ростом активности и изощренности киберпреступности в мире, растущей зависимостью от цифровых продаж и обслуживания клиентов, что увеличивает подверженность Компании кибератакам, а также повышенными рисками кибератак в результате глобальной напряженности и российско-украинского конфликта. Последствия этих рисков также могут быть значительными. Например, в мае 2020 года компания EasyJet Plc объявила о том, что она стала жертвой очень сложной кибератаки, в результате которой пострадали около девяти миллионов клиентов, чьи адреса электронной почты и данные о поездках были скомпрометированы, а у 2 208 клиентов также были скомпрометированы данные их кредитных и дебетовых карт. В результате на EasyJet Plc подан коллективный иск в Высокий суд Великобритании, который может привести к значительным убыткам для истцов. Компания British Airways также стала жертвой взлома данных и впоследствии была

оштрафована на 20 000 000 фунтов стерлингов Управлением комиссара по информации Великобритании.

Невозможно гарантировать, что меры безопасности, принятые Компанией, будут и впредь эффективны против таких атак или что они достаточны для предотвращения определенных типов уязвимостей в системе безопасности. Нарушение кибербезопасности может привести к потере доходов, травмам людей или имущества, постоянному негативному освещению в СМИ, негативно повлиять на доверие клиентов, поставщиков и сотрудников к системам Компании и отрицательно сказаться на репутации, деятельности или непрерывности услуг Компании. Любая угроза безопасности Интернета может оттолкнуть клиентов от использования Интернета или от проведения операций, связанных с передачей конфиденциальной информации. Затраты и операционные последствия, связанные с защитой от инцидента, подготовкой к нему, реагированием на него и устранением последствий, могут быть значительными. Существенное нарушение кибербезопасности может также привести к претензиям третьих сторон или наложению штрафов, санкций или других наказаний в соответствии с Законом Республики Казахстан № 94-V от 21 мая 2013 года «О персональных данных и их защите» (с изменениями и дополнениями) («Закон о персональных данных»).

Кроме того, поскольку методы, используемые для получения несанкционированного доступа, отключения или ухудшения качества услуг или саботажа систем, часто меняются и зачастую не распознаются до начала их применения, Компания может оказаться не в состоянии предвидеть такие события или принять адекватные превентивные меры. Неспособность своевременно и эффективно устранить любую такую брешь в системе кибербезопасности или атаки может привести к значительным сбоям в работе, увеличению затрат и оказать существенное негативное влияние на бизнес, результаты деятельности, финансовое состояние и перспективы Компании.

1.32. Изменения валютных курсов могут негативно повлиять на деятельность Компании.

На деятельность Компании могут негативно повлиять колебания обменных курсов, в частности, между долларом США и тенге. Компания отчитывается о своих финансовых результатах в долларах США, и ее функциональной валютой является доллар США. Однако она осуществляет операции в валютах, отличных от доллара США, в частности, в тенге в отношении пассажирских тарифов, продаваемых в Казахстане. Более того, Компания привязывает цену своих международных пассажирских тарифов, реализуемых в Казахстане, к доллару США, которая обновляется ежедневно. В девятимесячном периоде, закончившемся 30 сентября 2023 года, 37% выручки Компании было получено в тенге по сравнению с 55% понесенных операционных расходов, а в 2022 году 34% выручки Компании было получено в тенге по сравнению с 51% понесенных операционных расходов, что обеспечивает естественное хеджирование. Однако в году, закончившемся 31 декабря 2020 года, подверженность Компании колебаниям курса тенге увеличилась по сравнению с последующими годами, так как приблизительно 50% выручки (200,1 млн долларов США) было выражено в тенге в результате большей доли внутренних перевозок в структуре выручки в этом году. Укрепление доллара США по отношению к тенге приводит к повышению цен на тарифы в тенге, что может сделать их недоступными для клиентов в Казахстане и может оказать существенное негативное влияние на способность Компании продавать международные тарифы в Казахстане.

Валютный риск возникает, кроме тенге, в отношении евро. Анализ чувствительности включает только непогашенные денежные статьи, выраженные в иностранной валюте, и корректирует их пересчет на конец периода с учетом вышеуказанных коэффициентов чувствительности. Анализ чувствительности включает торговую и прочую дебиторскую

задолженность, денежные средства и остатки на банковских счетах, банковские депозиты, гарантийные депозиты, торговую и прочую кредиторскую задолженность, займы и обязательства по аренде. Отрицательное число ниже означает уменьшение прибыли или убытка, а положительное число - обратное влияние на прибыль или убыток.

Компания ограничивает валютный риск путем мониторинга изменений курсов иностранных валют, в которых выражены торговая и прочая дебиторская задолженность, денежные средства и остатки на банковских счетах, банковские депозиты, гарантийные депозиты, торговая и прочая кредиторская задолженность, а также займы и лизинговые обязательства.

1.33. Компания подвержена кредитному риску и риску неплатежеспособности контрагентов.

Компания подвержена кредитному риску в случае неисполнения обязательств контрагентами в отношении финансовых активов к получению. Казначейская деятельность, включающая размещение депозитов на денежном рынке, хеджирование топлива и операции с иностранной валютой, может привести к концентрации различных кредитных рисков у одного и того же контрагента.

В 2016 году группа Компания списала 91% своих депозитов в двух местных банках – АО «КазИнвест Банк» (на общую сумму 14 млн долларов США) и АО «Дельта Банк» (на общую сумму 45 млн долларов США) - когда Национальный банк Казахстана (далее – НБРК) отозвал у обоих банков генеральные банковские лицензии. Оставшаяся сумма была списана в 2019 году. В ответ на этот инцидент комитет по казначейству Компании изменил свою политику управления денежными средствами. Эти меры включают в себя обеспечение того, чтобы Компания не размещала средства в банках с рейтингом ниже «А-» от международных рейтинговых агентств, а также мониторинг Компанией общедоступной информации о качестве активов и эффективности кредитного портфеля местных банков, исключения для которых утверждаются Казначейским комитетом.

Несмотря на то, что Компания пользуется услугами надежных банков и разработала политику инвестирования денежных средств, которая ограничивает кредитный риск, связанный с банковскими счетами и депозитами, нельзя гарантировать, что любой из используемых инструментов и применяемых мер устранил риск неисполнения обязательств или дефолта контрагентами. Кроме того, несмотря на усилия и меры, предпринимаемые Компанией для ограничения рисков, возникающих в результате непредвиденных событий в отношении различных контрагентов, Компания подвержена кредитному риску в случае неисполнения обязательств ее страховыми контрагентами, и нет никакой гарантии, что эти стороны останутся жизнеспособными, а неспособность любого из контрагентов Компании может оказать существенное негативное влияние на ее бизнес, финансовое положение, результаты деятельности и ликвидность.

1.34. Аэропортовые сборы, сборы за обслуживание и посадку, маршрутные сборы, сборы за безопасность и налоги, а также другие расходы, которые авиакомпании должны нести для обеспечения безопасности воздушного движения, могут увеличиться, что может существенно и негативно повлиять на результаты деятельности Компании

Аэропортовые, транзитные и посадочные сборы, сборы за безопасность и налоги составляют значительную часть операционных расходов Компании и напрямую влияют на тарифы, которые она должна взимать со своих пассажиров, чтобы работать экономически эффективно. В девятимесячном периоде, закончившемся 30 сентября 2023 года, и в 2022 году сборы за обработку, посадку и маршрутные сборы (сборы за посадку, стоянку воздушных судов, использование воздушных мостов и другие услуги аэропорта и

аэронавигационные сборы) составляли 10,0% и 9,6%, соответственно, от операционных расходов Компании. Эти расходы обычно колеблются в зависимости от количества пассажиров и рейсов, а также профиля парка воздушных судов, и они могут увеличиться в будущем, а Компания может понести дополнительные новые расходы. Новые расходы могут возникнуть, если, например, аэропортовые, шумовые или посадочные сборы или платежи будут взиматься на основе экологических критериев, таких как уровень выбросов самолетов, которые также связаны с возрастом самолетов, или если авиакомпания будет обязана взять на себя дополнительные обязательства по обеспечению безопасности. Кроме того, если другие авиакомпании сократят свои мощности, например, в результате консолидации в авиационной отрасли, расходы аэропорта могут быть распределены между меньшим количеством рейсов, что, в свою очередь, может привести к увеличению сборов за посадку и других расходов для оставшихся рейсов, включая рейсы Компании. Будущие события или события, такие как террористические акты или другие конфликты, также могут привести к ужесточению правил безопасности и увеличению сборов за безопасность воздушных перевозок. Любое из этих событий может привести к увеличению операционных расходов Компании. Если она не сможет переложить увеличение сборов, платежей или других затрат на пассажиров, то такое увеличение может оказать существенное негативное влияние на бизнес, финансовое состояние, результаты деятельности и/или перспективы Компании.

1.35. Авиационная отрасль подвержена сезонным колебаниям

Спрос на услуги Компании колеблется в течение года и исторически был выше в летний сезон и ниже в зимний сезон, в то время как расходы Компании неслись более равномерно в течение года. В течение 2022 и 2021 годов процентная разница между самым высоким и самым низким месячными коэффициентами загрузки снизилась по сравнению с 2020 и 2019 годами, что свидетельствует о снижении влияния сезонности в этот период. Несмотря на снижение эффекта, поскольку большая часть прибыли Компании генерируется в летний сезон, снижение спроса на авиаперевозки, отмена рейсов и другие факторы, негативно влияющие на загрузку воздушных судов в эти периоды, могут оказать непропорционально негативное влияние на бизнес, результаты деятельности, финансовое состояние и/или перспективы Компании.

1.36. Успех Компании зависит от ключевых сотрудников

Успех Компании в значительной степени зависит от продолжительности работы ее ключевого персонала, в частности, Главного исполнительного директора г-на Питера Фостера и других старших менеджеров. Потеря услуг любого из этих ключевых сотрудников без адекватной замены может нарушить деятельность Компании и оказать существенное негативное влияние на бизнес, результаты деятельности, финансовое состояние и/или перспективы Компании. Компания не имеет страхования «ключевого человека» в отношении кого-либо из своих ключевых руководителей высшего звена.

1.37. Трудовые отношения могут подвергнуть Компанию риску

Компания зависит от своих пилотов, инженеров, бортпроводников и другого персонала, который обеспечивает ее деятельность. Компания оценивает свои отношения с сотрудниками как положительные. Однако нет никаких гарантий, что так будет и впредь, и в случае ухудшения трудовых отношений это может оказать существенное негативное влияние на бизнес и результаты деятельности Компании. Компания обязана соблюдать трудовое законодательство Казахстана, которое, помимо прочего, разрешает профсоюзы работников и коллективные договоры. Срок действия текущего коллективного договора истекает в 2025 году. Хотя Компания никогда не сталкивалась с забастовкой или

остановкой работы своих сотрудников, ограничение гибкости Компании в отношениях с сотрудниками может оказать существенное негативное влияние на бизнес, операционные результаты, финансовое состояние и планы развития Компании.

2. Риски, связанные с Казахстаном:

2.1. Компания в значительной степени зависит от экономических и политических условий, сложившихся в Казахстане, которые в январе 2022 года привели к кратковременному прекращению деятельности Компании

Казахстан стал независимым суверенным государством в 1991 году после распада Советского Союза. С тех пор Казахстан пережил значительные перемены, превратившись из централизованной командной экономики в экономику, ориентированную на рынок. Вначале переходный период характеризовался политической неопределенностью и напряженностью, экономическим спадом, характеризующимся высокой инфляцией, нестабильностью национальной валюты и быстрыми изменениями в правовой среде. С 1992 года Казахстан активно проводит программу экономических реформ, направленных на создание свободной рыночной экономики путем приватизации государственных предприятий и дерегулирования, и в этом отношении находится на более высоком уровне, чем некоторые другие страны бывшего Советского Союза. Однако, как и в любой другой стране с переходной экономикой, нет никаких гарантий того, что такие реформы будут продолжены или что они достигнут всех или любых намеченных целей.

Деятельность Компании в основном осуществляется в Казахстане. Вследствие такой географической концентрации на деятельность Компании оказывают значительное влияние общие экономические условия в Казахстане, включая валовой внутренний продукт (далее - ВВП). Как правило, рост ВВП в Казахстане положительно влияет на располагаемые доходы и потребительские расходы, что, в свою очередь, благоприятно сказывается на клиентах и на бизнесе Компании. Напротив, неблагоприятные экономические условия обычно приводят к увеличению уровня безработицы, сокращению реальной заработной платы, падению потребительского доверия и экономической неопределенности, что, как правило, заставляет потребителей сокращать свои расходы. Кроме того, ухудшение общих экономических условий часто сопровождается снижением доступности потребительских кредитов, что приводит к дальнейшему снижению покупательной способности потребителей, что, в свою очередь, также может способствовать снижению потребительских расходов. Негативные макроэкономические условия могут в свою очередь негативно повлиять на бизнес Компании. Некоторые прогнозные данные в отношении склонности к авиаперевозкам в Казахстане основаны на росте ВВП. В частности, КГА прогнозирует увеличение коэффициента проникновения авиаперевозок до 1,75 на основе прогноза ВВП на душу населения в Казахстане на 2030 год. Невозможно гарантировать, что общие экономические условия в Казахстане будут поддерживать такой уровень роста ВВП, что негативно скажется на любом прогнозе проникновения авиаперевозок, что может оказать существенное негативное влияние на рост бизнеса Компании.

В январе 2022 года в Казахстане прошли массовые акции протеста, вызванные отменой ограничения на цены на сжиженный газ и, как следствие, повышением цен для потребителей. Некоторые комментаторы считают, что протесты были попыткой государственного переворота, предпринятой диссидентскими силами, действующими внутри страны. Протесты привели к разрушениям и повреждениям государственной и частной собственности и инфраструктуры по всему Казахстану, а также к многочисленным жертвам среди гражданского населения и сил безопасности. Протесты начались в городе

Жанаозен и распространились на другие города Казахстана, включая Алматы, Актау и Атырау. После того как протесты распространились по разным городам Казахстана, президент Касым-Жомарт Токаев ввел чрезвычайное положение и отстранил от должности правительство, различных министров и чиновников. В период гражданских беспорядков аэропорты, из которых Компания осуществляет внутренние и международные рейсы, были закрыты и, в некоторых случаях, повреждены из-за того, что протестующие получили доступ к аэропорту Алматы и, в случае с аэропортом Алматы, препятствовали проникновению сил безопасности, что привело к посадке самолетов Компании и лишило ее возможности осуществлять обычные рейсы. После отмены чрезвычайного положения и стабилизации ситуации 19 января 2022 года президент Касым-Жомарт Токаев назначил новое правительство под руководством Алихана Смаилова. В течение февраля 2022 года прошел ряд мирных демонстраций. Не исключено, что количество митингов и демонстраций в Казахстане может увеличиться, если не будут рассмотрены дальнейшие требования, выдвигаемые населением Казахстана.

Компания возобновила регулярные рейсы из аэропорта Алматы 15 января 2022 года после успешной рекультивации аэропорта силами безопасности. Несмотря на то, что после начала протестов порядок был быстро восстановлен, нет никаких гарантий, что гражданские беспорядки не возникнут в будущем. В результате протестов Компания столкнулась со следующими проблемами:

- нарушение деятельности Компании в результате вторжения протестующих в аэропорты, в которых работает Компания, что привело к отмене значительного количества рейсов в ходе беспорядков;
- посадка на мель всего парка самолетов на один день, а парка самолетов, базирующегося в аэропорту Алматы, - на восемь дней;
- перебои в предоставлении услуг и маршрутных соединений клиентам; и
- увеличение затрат на поддержание безопасности персонала, имущества и оборудования Компании.

Эти факторы оказали существенное негативное влияние на результаты деятельности Компании в январе 2022 года. После событий января 2022 года политическая ситуация в Казахстане продолжала развиваться, и 20 ноября 2022 года были проведены досрочные президентские выборы. Президент Токаев был переизбран на 7-летний срок до 2029 года. Однако возобновление неопределенности в отношении политической обстановки в Казахстане, возможных политических и экономических реформ, их отсутствие или аналогичные события, обстоятельства или другие формы политической нестабильности могут оказать существенное негативное влияние на бизнес, перспективы, финансовые условия и результаты деятельности Компании.

2.2. Казахстан в значительной степени зависит от экспортной торговли и цен на сырьевые товары

Поскольку Казахстан производит и экспортирует большое количество сырьевых товаров (в первую очередь нефть и газ), его экономика особенно уязвима к колебаниям цен на эти товары на международных рынках. Несмотря на то, что правительство проводит экономические реформы с целью диверсификации экономики, доходы Казахстана по-прежнему зависят от цен на экспортные товары. Слабый спрос на экспортных рынках и низкие цены на сырьевые товары, особенно в нефтегазовой отрасли, могут негативно повлиять на экономику Казахстана в будущем, что в свою очередь может оказать существенное негативное влияние на бизнес, финансовое состояние, результаты деятельности или перспективы Компании.

Например, снижение мировых цен на нефть и другие сырьевые товары в 2014 году и последующая девальвация тенге по отношению к доллару США в 2015 году повлияли на государственные финансы и привели к пересмотру государственного бюджета Казахстана. Цены на нефть резко выросли после вторжения России в Украину и с тех пор остаются нестабильными. В течение нескольких недель после вторжения цены на нефть марки Brent быстро росли, и в апреле 2022 года они составили в среднем 104,58 доллара США по сравнению с 86,51 доллара США в январе того же года. Государственный бюджет на 2023-2025 годы отражает предполагаемую мировую цену на нефть в эти годы в размере 85 долларов США за баррель (в соответствии с базовым прогнозным сценарием), что значительно превышает сумму, заложенную в государственный бюджет на 2021-2023 годы в размере 35 долларов США за баррель. Нет никаких гарантий, что не потребуются дальнейший пересмотр государственного бюджета в свете продолжающейся волатильности цен на нефть, что может негативно повлиять на развитие Казахстана и, в свою очередь, на бизнес, финансовое состояние, результаты деятельности или перспективы Компании.

Любые форс-мажорные обстоятельства, включая стихийные бедствия или вспышки инфекционных заболеваний, таких как пандемия COVID-19, или войны или конфликты, такие как конфликт в Украине, могут повлиять на объем международной деловой активности и торговли, что приведет к снижению спроса на нефть и другие сырьевые товары, что может повлиять на макроэкономическую ситуацию во всем мире, в том числе в Казахстане. Невозможно гарантировать, что обострение или продолжение российско-украинского конфликта или возможная вспышка любой другой эпидемии, а также меры, принятые правительством Казахстана или правительствами других стран в ответ на любой такой конфликт или вспышку, не приведут к серьезным нарушениям в деятельности Компании или ее клиентов, что в свою очередь может оказать существенное и негативное влияние на бизнес, финансовое положение или результаты деятельности Компании.

Кроме того, любые перебои в добыче, транспортировке или переработке нефти и газа в Казахстане, в частности из-за зависимости Казахстана от Каспийского трубопроводного консорциума, по любой причине, в том числе в результате отказа инфраструктуры, терроризма, стихийных бедствий, промышленных аварий, угроз здоровью населения и глобальных пандемий или изменения государственной политики, могут оказать существенное негативное влияние на бизнес, финансовое положение или результаты деятельности Компании.

Переизбыток нефти или других сырьевых товаров на мировых рынках или общий спад в экономике любых значимых рынков нефти или других сырьевых товаров, или ослабление доллара США по отношению к другим валютам окажут существенное негативное влияние на экономику Казахстана, что, в свою очередь, может косвенно оказать существенное негативное влияние на бизнес, финансовое состояние, результаты деятельности или перспективы Компании.

2.3. Санкции, введенные против России, могут оказать косвенное негативное влияние на экономику Казахстана и Компанию

В связи с конфликтами в Украине и в Сирии, а также предполагаемым вмешательством в президентские выборы в США в 2016 году США, Великобритания и ЕС (а также другие страны, такие как Канада, Швейцария, Австралия и Япония) ввели санкции в отношении определенных российских физических, юридических лиц и секторов экономики. После вторжения России в Украину в феврале 2022 года США, Великобритания и ЕС постепенно вводили более всеобъемлющие санкции. Они включают: блокирующие санкции в отношении широкого круга российских и связанных с Россией физических и юридических лиц (которые блокируют (замораживают) имущество и доли в имуществе, находящиеся во

владении или под контролем лиц, к которым применяются санкции, или в пределах США, Великобритании или ЕС, лиц, которые, среди прочего, определены как причастные к широкому спектру поведения); секторальные санкции, запрещающие лицам участвовать в сделках, связанных с определенными видами финансирования с установленными российскими физическими или юридическими лицами, или предоставлять определенные товары, услуги или технологии в целом российским физическим или юридическим лицам; исключение некоторых российских банков из мировой финансовой системы; общие коммерческие эмбарго, широко запрещающие торговлю лиц с Россией или некоторыми регионами России; и вторичные санкции, которые могут быть введены соответствующей санкционирующей юрисдикцией в отношении лиц, не подпадающих под их юрисдикцию, но занимающихся широким спектром деятельности, связанной с Россией. В ответ Россия приняла свой собственный набор санкций, включая санкции в отношении физических и юридических лиц в так называемых «недружественных» странах и прекращение контрактов на поставку газа нескольким странам и организациям в Европе. Непредсказуемый характер конфликта означает, что могут последовать дальнейшие санкции против России и российских организаций, а также ответные действия России против стран-импортеров, включая дальнейшую экспроприацию активов, принадлежащих гражданам или компаниям, расположенным в таких странах, против которых введены санкции.

Введенные на сегодняшний день санкции оказали негативное влияние на российскую экономику, вызвав пересмотр в сторону понижения кредитных рейтингов Российской Федерации и ряда крупных российских компаний, которые в конечном итоге контролируются Российской Федерацией, вызвав значительный отток капитала из России и ухудшив способность российских эмитентов получить доступ к международным рынкам капитала.

Хотя Казахстан поддерживает прочные независимые дипломатические отношения как с Россией, так и с Украиной, подтверждает свою нейтральную позицию по отношению к напряженности в отношениях между Россией и Украиной и отказывается признавать «независимость» сепаратистских Луганской Народной Республики и Донецкой Народной Республики, Казахстан имеет значительные экономические и политические отношения с Россией. Геополитическая близость Казахстана к Российской Федерации в настоящее время и в будущем может привести к тому, что Казахстан окажется под воздействием таких санкций. Случаи обхода санкций привлекли внимание к соседним с Россией странам. В 2022 году рост экспорта из ЕС, Великобритании и США в Казахстан и увеличение экспорта из Казахстана в Россию вызвали критику параллельного импорта. Комиссия ЕС в своем 11-м пакете санкций законодательно закрепила ограничение такого поведения путем ограничения продажи, поставки, передачи или экспорта определенных санкционных товаров и технологий в определенные третьи страны, юрисдикции которых считаются подверженными риску обхода. Казахстан был назван официальными лицами ЕС в качестве возможной цели этого пакета. Такие так называемые вторичные санкции против санкционных товаров и технологий, предприятий, физических лиц и банков в Казахстане могут привести к существенному ухудшению состояния казахстанской экономики.

Существенное ухудшение тесных экономических или политических отношений Казахстана с Россией, существующие санкции, наложенные на Россию, и/или любые будущие санкции, включая вторичные, могут оказать существенное негативное влияние на экономику Казахстана.

2.4. Нестабильность банковского сектора Казахстана

Мировой финансово-экономический кризис 2008-2009 годов существенно повлиял на банковскую систему Казахстана, которая продолжает оставаться в стрессовом состоянии,

при этом банки стремятся снизить долговую нагрузку путем частичного погашения и реструктуризации задолженности. В банковском секторе Казахстана произошел ряд поглощений и слияний проблемных активов. Кроме того, за последние несколько лет полномочия НБК по выдаче и отзыву лицензий у банков были переданы АРРФР, которое отозвало лицензии у ряда банков разного размера. Хотя, наряду с мерами НБРК по поддержанию ликвидности финансовых учреждений, такие реструктуризации, консолидации и отзыв лицензий способствовали общей стабильности банковской отрасли Казахстана, сектор продолжает работать в сложных условиях, где нельзя исключать дальнейших дефолтов или реструктуризации задолженности.

Несостоятельность или дефолт любого финансового учреждения может привести к дефолту других учреждений. Обеспокоенность или дефолт одного из учреждений может помешать Компании привлечь новые или дополнительные средства на рынках капитала и финансовых рынках. Коммерческая устойчивость многих финансовых учреждений может быть взаимосвязана в результате их кредитных, торговых, клиринговых или иных отношений, и, соответственно, такие опасения или дефолты могут также привести к значительным проблемам с ликвидностью, убыткам или дефолтам других учреждений. Такой риск иногда называют «системным риском» или «риском заражения», и он может негативно повлиять на финансовые учреждения, с которыми Компания взаимодействует на ежедневной основе. Это, в свою очередь, может оказать существенное негативное влияние на способность Компании привлекать новые средства или осуществлять платежи и оказать существенное негативное влияние на бизнес, финансовое состояние, результаты деятельности или перспективы Компании.

В периоды нестабильности на финансовых рынках Правительство РК и НБРК исторически принимали меры по поддержке ликвидности и платежеспособности казахстанских банков и увеличению доступности кредитов для предприятий, что считалось крайне важным для восстановления доверия инвесторов и поддержки экономики. Однако нет никакой уверенности в том, что Правительство, АРРФР и НБРК продолжат реализацию таких мер или, даже если они будут приняты, что такие меры приведут к существенному улучшению ликвидности и финансового состояния затронутых финансовых учреждений в будущем или что такие меры не будут применяться выборочно. Продолжающаяся нестабильность в финансовом секторе Казахстана и снижение доверия инвесторов, вызванные любыми факторами, включая спад мировой экономики или волатильность финансовых рынков, могут оказать существенное негативное влияние на бизнес, финансовое состояние и результаты деятельности Компании или ее перспективы.

2.5. Продолжительные периоды высокой инфляции могут негативно повлиять на деятельность Компании

Операции Компании и FlyArystan расположены в Казахстане, и значительная часть расходов Компании осуществляется в Казахстане. Поскольку значительная часть расходов Компании выражена в тенге, инфляционное давление в Казахстане является существенным фактором, влияющим на расходы Компании. По данным Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан (далее - «Казстат»), годовая инфляция потребительских цен за 2020, 2021 и 2022 годы в Казахстане составила 7,5%, 8,4% и 20,3%, соответственно. Возвращение к высокой и устойчивой инфляции может привести к нестабильности рынка, новым финансовым кризисам, снижению покупательной способности потребителей и подрыву их доверия, что может оказать существенное негативное влияние на бизнес, финансовое состояние, результаты деятельности и перспективы Компании.

2.6. Законодательная и нормативная база Казахстана развивается

Несмотря на то, что за последние несколько десятилетий был принят большой объем законодательных актов, правовая база Казахстана все еще развивается по сравнению со странами с более развитой рыночной экономикой. Судебная система, должностные лица судебных органов и другие государственные служащие в Казахстане могут быть не полностью независимы от внешних социальных, экономических и политических сил. Например, имели место случаи неправомерных выплат государственным служащим. Поэтому решения судов бывает трудно предсказать, а административные решения иногда бывают непоследовательными. Казахстан - страна, основанная на гражданском праве, и поэтому судебные прецеденты не имеют обязательной силы для последующих решений. Постоянное развитие нормативно-правовой базы Казахстана может привести к снижению предсказуемости нормативно-правовой базы, что может привести к непоследовательным толкованиям из-за отсутствия судебных прецедентов или указаний со стороны регулирующих органов. Любой из этих факторов может быть значительным и оказать существенное негативное влияние на бизнес, финансовое состояние, результаты деятельности или перспективы Компании.

2.7. Компания может столкнуться с трудностями при получении эффективного возмещения в ходе судебного разбирательства

Судебная система Казахстана не застрахована от экономических и политических влияний. Судебная система часто не укомплектована кадрами и не получает достаточного финансирования. Судьи, как правило, не имеют опыта в вопросах корпоративного права. Не все казахстанское законодательство и судебные решения доступны для общественности или организованы в доступной форме. Судебная система Казахстана может быть медлительной, а судебные постановления не всегда исполняются или соблюдаются правоохранительными органами. Все эти недостатки могут повлиять на способность Компании или держателей ценных бумаг получить эффективную правовую защиту в судах Казахстана. Кроме того, в прессе появились сообщения о том, что судебные иски и преследования со стороны государства часто используются для достижения политических целей, поддерживаемых судами. Компания может стать объектом таких политических исков и не получить справедливого разбирательства. Эти факторы неопределенности делают судебные решения в Казахстане трудно предсказуемыми, а эффективное возмещение ущерба - неопределенным и могут оказать существенное негативное влияние на бизнес, финансовое состояние или перспективы Компании.

2.8. Правительство Казахстана может вводить меры валютного контроля

Закон Республики Казахстан №. 167-VI от 2 июля 2018 года «О валютном регулировании и валютном контроле» (с изменениями и дополнениями) наделяет Правительство РК (по совместному представлению НБРК и соответствующих уполномоченных органов) правом путем специальных действий и при обстоятельствах, угрожающих экономической стабильности Казахстана, вводить специальный валютный режим, который в силе (i) требовать обязательной продажи иностранной валюты, полученной резидентами Казахстана; (ii) требовать размещения определенной части средств, полученных в результате валютных операций, на беспроцентный депозит в уполномоченном банке или в НБРК на определенный срок; (iii) ограничивать использование счетов в иностранных банках; (iv) ограничивать объемы, суммы и валюту расчетов по валютным операциям; и (v) требовать специального разрешения НБРК на проведение валютных операций. Кроме того, Правительство РК (на основании совместного представления НБРК и соответствующих уполномоченных органов) может вводить иные требования и ограничения на проведение валютных операций при возникновении угрозы экономической стабильности Казахстана.

По состоянию на дату составления настоящего Инвестиционного меморандума Правительство РК не задействовало вышеуказанные законодательные положения. Неясно, каким образом введение нового валютного режима в конечном итоге повлияет на Компанию. Однако любое введение существенных ограничений на операции Компании с иностранной валютой может оказать существенное негативное влияние на бизнес, перспективы, финансовое состояние или результаты деятельности Компании.

Раздел 4. СВЕДЕНИЯ О ФИНАНСОВЫХ УСЛУГАХ, АУДИТОРАХ ЭМИТЕНТА

23. Сведения о финансовых услугах

Банковские услуги:

Полное наименование	Юридические и фактические адреса	Ф.И.О. первого руководителя	Краткое описание оказанных услуг
АО «Народный Банк Казахстана»	Республика Казахстан, 050010, г. Алматы, Медеуский р-н, пр. Аль-Фараби, 40	Шаяхметова Умут Болатхановна	Проведение исходящих и входящих платежных операций, размещение овернайт депозитов, покупка и продажа иностранной валюты, кредитная линия на сумму 153 млн долларов США на пополнение оборотного капитала, выпуск аккредитивов и банковских гарантий, также услуги инкассации и эквайринга и т.д.
АО «Исламский Банк «Al Hilal»	Республика Казахстан, 050040, г. Алматы, Медеуский р-н, пр. Аль-Фараби, 77/7	Хаскинс Гордон Джеймс	Проведение исходящих и входящих платежных операций, размещение овернайт депозитов, покупка и продажа иностранной валюты.
АО «Altyn Bank» (Дочерний банк China Citic Bank Corporation Limited)	Республика Казахстан, A05A1B9, г. Алматы, Алмалинский р-н, пр. Абая, 109в	Альменов Марат Беркутбаевич	Проведение исходящих и входящих платежных операций, размещение овернайт депозитов, покупка и продажа иностранной валюты, , кредитная линия на сумму 15 млн долларов США на выпуск аккредитивов и банковских гарантий и т.д.
АО «КДБ Банк Узбекистан»	Республика Узбекистан, 100047, г.Ташкент, Мирабадский район, улица Бухоро, д-3	Lee Young Lok	Проведение исходящих и входящих платежных операций
TBC Bank	Республика Грузия, г. Тбилиси, ул. Марджанишвили, 7	Мамука Хазарадзе	Проведение исходящих и входящих платежных операций
Kapital Bank	Азербайджанская Республика, AZ1014, г. Баку, ул. Физули, 71	Аллахвердиев Ровшан	Проведение исходящих и входящих платежных операций
Garanti Bank	Турецкая Республика, г. Стамбул, 34340,	Süleyman Sözen, Reser Baştuğ	Проведение исходящих и входящих платежных операций

	Beşiktaş, Levent Nispetiye Mah. Aytar Cad. No:2		
Bank of China	КНР, г. Пекин, 100818, No.1, Fuxingmennei Street	Liu Liange	Проведение исходящих и входящих платежных операций
ЗАО «Актив Банк» (ранее ЗАО «Халык Банк Таджикистан»)	Республика Таджикистан, 735012, г. Душанбе, улица Айни 42	Джураев Исмоил Курбоналиевич	Проведение исходящих и входящих платежных операций
Credit Agricole Corporate and Investment Bank of London (CIB)	Великобритания, EC2A 2DA г. Лондон, 5, Appold St, Broadwalk House	Philippe Brassac	Начисление вознаграждения на кредитовые остатки
АО «Ситибанк Казахстан»	Республика Казахстан, 050010, г. Алматы, Медеуский район, Казыбек би 41	Жакаева Сауле Магауиевна	Проведение исходящих и входящих платежных операций, размещение овернайт депозитов, покупка и продажа иностранной валюты, кредитная линия на сумму 47,3 млн долларов США (20 млн долларов США на краткосрочные займы, 27,3 млн долларов США на выпуск аккредитивов и банковских гарантий) и т.д.
Citibank N.A., London Branch	Великобритания, E14 5LB, г. Лондон, Citigroup Centre, Canary Wharf, Canada Square	Citigroup Inc.	Проведение исходящих и входящих платежных операций, размещение краткосрочных депозитов и т.д.
Citibank Korea	Республика Корея, 0318450, г. Сеул, Saemunan-ro, Jongno-gu	Citigroup Inc.	Проведение исходящих и входящих платежных операций
Citibank Malaysia Berhad	Федерация Малайзия, 50450, г. Куала-Лумпур, Aras 45, Menara Citibank, Jalan Ampang	Vikram Singh	Проведение исходящих и входящих платежных операций
Citibank Thailand	Королевство Таиланд, 10110, г. Бангкок, 399 Sukhumvit Road, Klongtoey Nua, Wattana, Interchange 21 Building, 12/F	Darren Buckley	Проведение исходящих и входящих платежных операций
Citibank India	Республика Казахстан, 110001, г. Нью-Дели, 124, Connaught Circus, Jeevan Bharti Building	Pramit Jhaveri	Проведение исходящих и входящих платежных операций

Услуги, профессиональных участников рынка ценных бумаг:

Полное наименование	Юридические и фактические адреса	Ф.И.О. первого руководителя	Краткое описание оказанных услуг
Акционерное общество «Halyk Finance»	Республика Казахстан, А05А1В9, г. Алматы, пр. Абая, 109 «В», 5 этаж	Охонов Фархад Рашидович	Финконсультирование
Акционерное общество «Jusan Invest»	Республика Казахстан, 050059, г. Алматы, ул. Кажымукана, 45	Салимов Тимур Рафхатович	Финконсультирование
Акционерное общество «SkyBridge Invest»	Республика Казахстан, 050060, г. Алматы, пр. Абиша Кекилбайулы, 34, БЦ «Capital Tower», 14 этаж	Айнабаева Шолпан Рахманкуловна	Финконсультирование
Акционерное общество «BCC Invest»	Республика Казахстан, А05G1D2, г. Алматы, ул. Панфилова, 98	Шаяхметов Данияр Нурмухаметулы	Финконсультирование
Freedom Finance Global PLC	Республика Казахстан, 010016, г. Астана, ул. Достык, зд.16, н.п. 2	Туканов Ренат Саутжанович	Финконсультирование

На дату составления настоящего Инвестиционного меморандума Эмитент не совершал крупные сделки с участием вышеуказанных финансовых организаций.

24. Сведения об аудиторских организациях

Аудит консолидированной финансовой отчетности Эмитента за 2020–2022 год, а также обзор консолидированной промежуточной финансовой отчетности за девять месяцев 2023 года осуществлен товариществом с ограниченной ответственностью «КПМГ Аудит» (Казахстан) (сертифицированный аудитор Республики Казахстан – Косаев М.И., квалификационное свидетельство № 558 от 24 декабря 2003 года). Лицензия с правом на занятие аудиторской деятельностью по Республике Казахстан № 0000021, выданная Министерством финансов Республики Казахстан от 06 декабря 2006 года. Товарищество с ограниченной ответственностью «КПМГ Аудит» является членом Профессиональной Аудиторской Организации «Палата Аудиторов Республики Казахстан».

Тел.: +7 (717) 298 08 98, электронная почта: MKossayev@kpmg.ru.

Первый руководитель – Дементьев Сергей Анатольевич.

Раздел 5. ФИНАНСОВАЯ ОТЧЕТНОСТЬ ЭМИТЕНТА

25. Финансовая отчетность эмитента

Финансовые показатели отражают данные Эмитента согласно данным годовой консолидированной финансовой отчетности за 2020-2022 годы, подтвержденные аудиторскими отчетами, а также промежуточной консолидированной финансовой отчетности по состоянию на 30 сентября 2023 года, подтвержденной отчетом по обзору данной отчетности

1. Отчет о финансовом положении

	30 сентября 2023 года (неаудир.)	31 декабря 2022 года (аудир.)	31 декабря 2021 года (аудир.)	31 декабря 2020 года (аудир.)
<i>тыс. тенге</i>				
АКТИВЫ				
Долгосрочные активы	433 327 758	408 965 019	330 034 671	316 346 275
Основные средства	391 770 828	378 255 700	311 845 960	296 788 692
Нематериальные активы	1 217 964	718 495	659 790	692 818
Авансы выданные	8 195 046	7 178 940	7 037 908	5 199 501
Гарантийные депозиты	14 841 422	13 657 428	7 761 173	8 590 773
Отложенные налоговые активы	16 512 505	8 553 011	1 170 610	3 691 802
Торговая и прочая дебиторская задолженность	789 993	601 445	1 559 230	1 382 689
Текущие активы	203 884 029	169 752 300	145 892 265	125 253 135
Товарно-материальные запасы	27 852 338	22 750 814	22 261 449	19 518 018
Авансы выданные	8 127 671	9 720 739	11 457 381	6 476 121
Предоплата по подоходному налогу	916 676	4 153 672	1 135 634	1 374 692
Торговая и прочая дебиторская задолженность	13 392 865	9 857 684	6 103 061	4 301 700
Предоплата по прочим налогам	3 620 206	3 876 082	3 328 746	6 383 521
Гарантийные депозиты	817 037	1 626 677	677 062	2 447 171
Денежные средства и их эквиваленты	149 157 236	116 998 633	97 740 953	84 751 912
Прочие финансовые активы	-	767 999	3 187 979	-
Итого активы	637 211 787	578 717 319	475 926 936	441 599 410
СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
Собственный капитал	102 051 380	70 446 792	27 623 972	7 747 690
Акционерный капитал	2 501 550	2 501 550	2 501 550	2 501 550
Дополнительно оплаченный капитал	48 996	48 996	48 996	48 996
Резерв по пересчету валюты отчетности	16 157 294	11 930 890	10 002 799	8 738 645
Резерв по инструментам хеджирования, за вычетом налога	(6 047 409)	(8 412 107)	(11 723 938)	(14 850 498)
Нераспределённая прибыль	89 390 949	64 377 463	26 794 565	11 308 997
Долгосрочные обязательства	321 457 695	323 206 827	290 765 052	283 029 145
Займы	49 819	1 925 549	2 054 936	22 309 914
Обязательства по аренде	251 263 180	265 658 719	250 676 740	240 896 053

Резерв на техническое обслуживание воздушных судов	68 693 292	54 573 269	37 331 701	19 166 979
Вознаграждение работникам	1 451 404	1 049 290	701 675	656 199
Текущие обязательства	213 702 712	185 063 700	157 537 912	150 822 575
Займы	192 635	3 670 665	24 840 159	46 724 798
Обязательства по аренде	79 432 446	73 373 051	63 195 657	55 703 229
Доходы будущих периодов	43 546 857	37 082 323	24 724 868	16 041 722
Резерв на техническое обслуживание воздушных судов	45 220 312	33 165 065	17 578 578	15 798 015
Торговая и прочая дебиторская задолженность	45 310 462	37 662 023	27 198 650	16 554 811
Прочие финансовые обязательства	-	110 573	-	-
Итого обязательства	535 160 407	508 270 527	448 302 964	433 851 720
Итого собственный капитал и обязательства	637 211 787	578 717 319	475 926 936	441 599 410

2. Отчет о прибыли или убытке

тыс. тенге (если не указано иное)

	9 месяцев 2023 года (неаудир.)	2022 год (аудир.)	2021 год (аудир.)	2020 год (аудир.)
Выручка и прочие доходы				
Пассажирские перевозки	397 316 866	462 171 919	305 252 639	145 548 902
Груз и почта	7 101 905	10 209 425	14 304 293	10 207 230
Прочие доходы	3 157 013	5 600 474	3 360 585	4 593 822
Прибыль от операции продажи с обратной арендой	-	-	1 989 207	2 366 523
Всего выручки и прочих доходов	407 575 784	477 981 818	324 906 724	162 716 477
Операционные расходы				
Топливо ³⁰	(94 561 679)	(106 940 565)	(58 279 112)	(36 022 758)
Расходы по персоналу и экипажу ³¹	(65 031 305)	(68 827 926)	(49 590 527)	(35 597 423)
Износ и амортизация	(53 638 784)	(62 243 853)	(51 484 170)	(41 735 091)
Инженерно-техническое обслуживание	(37 694 112)	(58 228 907)	(40 324 060)	(17 259 956)
Аэропортовое обслуживание и навигация	(35 067 355)	(39 205 987)	(29 879 880)	(19 076 474)
Обслуживание пассажиров	(34 366 999)	(37 131 951)	(25 961 531)	(14 770 577)
Расходы по реализации	(13 741 295)	(15 334 093)	(10 686 310)	(6 927 121)
Страхование	(3 654 155)	(3 880 892)	(3 428 108)	(2 547 195)
Информационные технологии	(2 209 917)	(2 646 693)	(1 951 534)	(1 742 889)

³⁰ Прибыль по опционам для хеджирования риска изменения цен на авиатопливо в размере 5 882 852 тыс. тенге была зачтена против расходов на топливо за год, закончившийся 31 декабря 2022 года. Сравнительные данные за год, закончившийся 31 декабря 2021 года, в размере 3 416 043 тыс. тенге были расклассифицированы из финансовых доходов в расходы на топливо, соответственно.

³¹ Расходы персоналу и расходы на экипажи были объединены, поскольку руководство полагает, что это сделает цифры более релевантными для анализа.

Консультационные и профессиональные услуги	(1 636 325)	(1 976 378)	(1 448 480)	(1 334 435)
Расходы по аренде воздушных судов	(1 016 552)	(1 780 324)	(1 561 520)	(1 385 721)
Расходы по имуществу и офису	(1 200 683)	(1 144 309)	(1 124 388)	(995 435)
Налоги	(1 306 520)	(677 929)	(1 066 338)	(1 720 813)
Убытки от обесценения дебиторской задолженности	(26 474)	(185 249)	(49 254)	(51 201)
Прочие операционные расходы	(4 362 758)	(7 666 288)	(4 456 439)	(9 929 653)
Всего операционные расходы	(349 514 913)	(407 871 344)	(281 291 651)	(191 096 742)
Операционная/(-ый) прибыль/(убыток)	58 060 871	70 110 474	43 615 073	(28 380 265)
Финансовые доходы	4 877 881	3 261 294	1 026 620	583 344
Финансовые расходы	(16 627 684)	(18 073 217)	(20 040 053)	(14 940 353)
Убыток от курсовой разницы, нетто	(5 859 815)	(6 923 638)	(5 330 611)	(5 210 339)
Прибыль/ (убыток) до налогообложения	40 451 253	48 374 913	19 271 029	(47 947 613)
(Расход) /Экономия по подоходному налогу	(7 921 187)	(10 792 015)	(3 785 461)	9 274 821
Прибыль/ (убыток) за период/год	32 530 066	37 582 898	15 485 568	(38 672 792)
Прибыль/ (убыток) базовая и разводненная (тенге)	1 913 533	2 210 759	910 916	(2 274 870)

3. Отчет о движении денежных средств

	<i>тыс. тенге</i>			
	9 месяцев 2023 года (неаудир.)	2022 год (аудир.)	2021 год (аудир.)	2020 год (аудир.)
ДВИЖЕНИЕ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ ОТ ОПЕРАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ				
Прибыль / (убыток) до налогообложения	40 451 253	48 374 913	19 271 029	(47 947 613)
Корректировки на:				
Износ и амортизация основных средств и нематериальных активов	53 638 784	62 243 853	51 484 170	41 735 091
Доход от выбытия основных средств	(392 203)	(1 026 474)	(3 054 489)	(2 366 523)
Изменение в резерве под обесценение торговой дебиторской задолженности, авансов выданных, гарантийных депозитов и денежных средств и их эквивалентов	(135 414)	(1 118 045)	(154 649)	(191 609)
Изменение в резерве на неликвидные товарно-материальные запасы	(268 111)	1 975 459	(59 218)	(170 548)
Изменение в резерве отпусков	129 979	(34 996)	135 478	(235 382)
Изменение в резерве по техническому обслуживанию воздушных судов	28 355 335	37 199 540	25 899 549	8 156 866
Изменение в резерве по программе лояльностиклиентов	634 499	442 982	(602 832)	341 097
Убыток от курсовой разницы, нетто	5 859 815	6 923 638	5 330 611	5 210 339

Финансовые доходы, за исключением обесценения	(4 704 309)	(2 929 191)	(763 039)	(479 314)
Финансовые расходы, за исключением обесценения	16 430 997	18 019 259	19 931 534	14 656 684
Эффект отсрочки платежей по аренде, связанной с COVID-19	-	-	377 748	(835 927)
Доход от досрочного возврата двигателя/воздушных судов	-	-	(209 440)	(1 197 068)
Обесценение основных средств	-	-	-	5 924 721
Денежные средства, полученные от операционной деятельности до изменений в оборотном капитале	140 000 625	170 070 938	117 586 452	22 600 814
Изменение торговой и прочей дебиторской задолженности	(3 111 354)	(1 753 047)	(1 631 695)	9 698 544
Изменение в предоплатах и авансах выданных	2 176 136	1 506 230	(2 727 444)	12 429 382
Изменение товарно-материальных запасов	(3 654 369)	(221 491)	(1 497 495)	1 669 557
Изменение торговой и прочей кредиторской задолженности и в резерве по техническому обслуживанию воздушных судов	1 708 301	(337 071)	1 738 628	(31 548 141)
Изменение доходов будущих периодов	4 631 706	10 098 326	8 760 455	(12 649 484)
Изменение по прочим финансовым инструментам	628 158	2 760 578	(3 147 644)	(127 189)
Денежные средства, полученные от операционной деятельности	142 379 203	182 124 463	119 081 257	2 073 483
Уплаченный подоходный налог	(13 777 028)	(21 822 810)	(1 707 547)	(1 339 333)
Полученное вознаграждение	4 596 524	2 929 191	693 694	473 954
Чистые денежные средства, полученные от операционной деятельности	133 198 699	163 230 844	118 067 404	1 208 104
ДВИЖЕНИЕ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ ОТ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ				
Приобретение основных средств	(15 450 795)	(22 227 370)	(13 497 482)	(12 507 017)
Поступления от продажи с обратной арендой	-	-	3 714 556	12 636 330
Поступления от продажи основных средств	1 136 754	908 988	1 696 451	1 225 223
Приобретение нематериальных активов	(733 830)	(306 179)	(231 449)	(341 654)
Размещение банковских и гарантийных депозитов	(3 143 057)	(11 643 697)	(1 753 113)	(1 450 979)
Погашение банковских и гарантийных депозитов	2 188 364	5 471 423	4 508 675	2 801 228
Чистые денежные средства, (использованные в) / полученные от инвестиционной деятельности	(16 002 564)	(27 796 835)	(5 562 362)	2 363 131
ДВИЖЕНИЕ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ ОТ ФИНАНСОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ				
Выплаты по аренде	(61 602 506)	(80 533 966)	(39 916 368)	(40 910 161)

Уплаченное вознаграждение	(14 311 432)	(17 386 235)	(20 845 124)	(12 444 457)
Возврат займов и дополнительного финансирования от продажи с обратной арендой	(20 590 718)	(46 837 797)	(45 800 736)	(26 750 005)
Полученные займы и дополнительное финансирование от продажи с обратной арендой	15 603 700	25 603 151	5 318 400	88 651 769
Выплаченные дивиденды	(7 516 580)	-	-	-
Чистые денежные средства, (использованные в) / полученные от финансовой деятельности	(88 417 536)	(119 154 847)	(101 243 828)	8 547 146
Чистое увеличение/ (уменьшение) денежных средств и их эквивалентов	28 778 599	16 279 162	11 261 214	12 118 381
Эффект изменения обменных курсов на денежные средства, удерживаемые в иностранной валюте	(1 144 906)	(246 357)	(787 729)	(487 281)
Влияние движения ожидаемых кредитных убытков на денежные средства и остатки на банковских счетах	-	(710)	(426)	(842)
Курсовые разницы при пересчете из других валют	4 524 910	3 225 585	2 515 982	5 616 709
Денежные средства и их эквиваленты на начало периода	116 998 633	97 740 953	84 751 912	67 504 945
Денежные средства и их эквиваленты на конец периода	149 157 236	116 998 633	97 740 953	84 751 912

4. Отчет об изменениях в собственном капитале

тыс. тенге

	Акционерный капитал	Дополнительный оплаченный капитал	Резерв по инструментам хеджирования	Резерв курсовых разниц	Нераспределенная прибыль	Итого собственного капитала
На 01 января 2020 года	2 501 550	48 996	(17 894 309)	4 837 994	49 981 789	39 476 020
Убыток за период					(38 672 792)	(38 672 792)
Реализованный убыток по инструментам хеджирования потоков денежных средств, за вычетом налога			3 855 115			3 855 115
Курсовые разницы при пересчете из других валют			(811 304)	3 900 651		3 089 347
Общий совокупный доход за период			3 043 811	3 900 651	(38 672 792)	(31 728 330)
На 31 декабря 2020 года	2 501 550	48 996	(14 850 498)	8 738 645	11 308 997	7 747 690
На 01 января 2021 года	2 501 550	48 996	(14 850 498)	8 738 645	11 308 997	7 747 690
Прибыль за период					15 485 568	15 485 568
Реализованный убыток по инструментам хеджирования потоков денежных средств, за вычетом налога			4 008 090			4 008 090
Курсовые разницы при пересчете из других валют			(881 530)	1 264 154		382 624
Общий совокупный доход за период			3 126 560	1 264 154	15 485 568	19 876 282
На 31 декабря 2021 года	2 501 550	48 996	(11 723 938)	10 002 799	26 794 565	27 623 972
На 01 января 2022 года	2 501 550	48 996	(11 723 938)	10 002 799	26 794 565	27 623 972
Прибыль за период					37 582 898	37 582 898
Реализованный убыток по инструментам хеджирования потоков денежных средств, за вычетом налога			4 549 542			4 549 542
Курсовые разницы при пересчете из других валют			(1 237 711)	1 928 091		690 380

Общий совокупный доход за период			3 311 831	1 928 091	37 582 898	42 822 820
На 31 декабря 2022 года	2 501 550	48 996	(8 412 107)	11 930 890	64 377 463	70 446 792
На 01 января 2023 года	2 501 550	48 996	(8 412 107)	11 930 890	64 377 463	70 446 792
Прибыль за период (неаудир.)					32 530 066	32 530 066
Реализованный убыток по инструментам хеджирования потоков денежных средств и эффективная часть изменений справедливой стоимости колл-опционов по топливу, за вычетом налога (неаудир.)			3 259 133			3 259 133
Курсовые разницы при пересчете из других валют			(894 435)	4 226 404		3 331 969
Общий совокупный доход за период (неаудир.)			2 364 698	4 226 404	32 530 066	39 121 168
Объявленные дивиденды (неаудир.)					(7 516 580)	(7 516 580)
На 30 сентября 2023 года (неаудир.)	2 501 550	48 996	(6 047 409)	16 157 294	89 390 949	102 051 380

Раздел 6. РАСШИФРОВКА ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ЭМИТЕНТА**26. Основные средства и инвестиционная недвижимость**

Вид актива	Первоначальная стоимость на дату приобретения	Величина начисленного износа	тыс. тенге	
			Остаточная стоимость на 30.09.2023 г.	Процент износа
Оборотные запчасти	52 985 963	21 697 039	31 288 924	40,9%
Офисное оборудование и мебель	10 585 900	3 943 795	6 642 105	37,3%
Здания и сооружения, земля	22 494 623	7 328 664	15 165 959	32,6%
Транспортные средства	1 360 780	771 014	589 766	56,7%
Воздушные суда в рамках аренды	642 000 612	304 544 262	337 456 350	47,4%
Оборудование в пути и незавершенное строительство	627 724	–	627 724	0,0%
Итого	730 055 602	338 284 774	391 770 828	46,3%

Средний процент износа основных средств составляет 46,3%. Переоценка основных средств в течение 2020, 2021, 2022 года и девяти месяцев 2023 года не проводилась.

По состоянию на 30 сентября 2023 года у Эмитента отсутствуют объекты, на которых ведется капитальное строительство (незавершенное капитальное строительство).

27. Нематериальные активы

По состоянию на 30 сентября 2023 года Эмитент обладает нематериальными активами на сумму 1 218 миллионов тенге, что составляет 0,2% от общего объема активов.

Переоценка нематериальных активов в течение 2020, 2021, 2022 года и девяти месяцев 2023 года не проводилась.

28. Финансовые активы

	тыс. тенге	
	30.09.2023 г.	
Денежные средства и их эквиваленты	149 157 236	
Гарантийные депозиты	15 658 459	
Прочие финансовые активы	–	
Итого	164 815 695	

В таблице ниже представлены денежные средства и их эквиваленты:

	тыс. тенге	
	30.09.2023 г.	
Срочные депозиты в банках с первоначальным сроком погашения менее 3 месяцев	96 627 239	
Текущие счета в иностранных банках	48 369 844	
Краткосрочные депозиты в казахстанских банках	3 947 590	
Денежные средства в кассе	48 396	
Начисленное вознаграждение	168 437	
Итого без учета резерва под обесценение	149 161 506	
Резерв под обесценение	(4 270)	
Итого с учетом резерва под обесценение	149 157 236	

Денежные средства и их эквиваленты выражены в следующих валютах:

	<i>тыс. тенге</i>
	30.09.2023 г.
Доллары США	141 107 378
Евро	3 750 685
Тенге	1 317 129
Английские фунты стерлингов	976 459
Индийские рупии	948 466
Прочие	1 057 119
Итого	149 157 236

В таблице ниже представлены гарантийные депозиты:

	<i>тыс. тенге</i>
	30.09.2023 г.
Гарантийные депозиты по арендованным воздушным судам	15 022 669
Прочие гарантийные депозиты	941 348
Резерв под обесценение	(305 558)
Итого	15 658 459

Гарантийные депозиты по арендованным воздушным судам включают депозиты по договорам аренды воздушных судов, открытые для обеспечения исполнения обязательств Компании по лизинговым платежам. Гарантийные вклады, в основном, деноминированы в долларах США. Компания оценила кредитный риск данных депозитов как низкий, так как все лизингодатели имеют рейтинг от «АА» до «ВВВ» по версии рейтингов S&P Global Ratings. Для тех арендодателей, которые не имеют кредитного рейтинга международных рейтинговых агентств, руководство Компании рассчитывает ожидаемый кредитный убыток, основанный на суждении, что такие арендодатели имеют рейтинг «ССС» от S&P Global Ratings. Сумма депозитов по таким арендодателям составляет 2 119 458 тысяч тенге по состоянию на 30 сентября 2023 года.

Гарантийные депозиты по арендованным воздушным судам и обязательствам по техническому обслуживанию подлежат погашению следующим образом:

	<i>тыс. тенге</i>
	30.09.2023 г.
До одного года	189 788
После одного года, но не более пяти лет	5 037 922
Более пяти лет	9 819 631
	15 047 341
Корректировка до справедливой стоимости	(24 672)
Итого	15 022 669

29. Займы выданные/ финансовая помощь

По состоянию на 30 сентября 2023 года у Эмитента не было выданных займов и финансовой помощи.

30. Торговая и прочая дебиторская задолженность

	<i>тыс. тенге</i>
	30.09.2023 г.
Долгосрочная торговая дебиторская задолженность	

- Прочие финансовые активы	21 355 420
- Задолженность работников и кадетов по программе Ab-initio	789 993
Итого без учета резерва под обесценение	22 145 413
Резерв под обесценение	(21 355 420)
Итого с учетом резерва под обесценение	789 993
Краткосрочная торговая дебиторская задолженность	
- Торговая дебиторская задолженность	13 171 762
- Задолженность работников и кадетов по программе Ab-initio	637 688
Итого без учета резерва под обесценение	13 809 450
Резерв под обесценение	(416 585)
Итого с учетом резерва под обесценение	13 392 865
Итого	14 182 858

В 2017 году в связи с дефолтом АО «КазИнвестБанк» и АО «Дельта Банк» руководство приняло решение реклассифицировать депозиты в этих банках на сумму 4 744 144 тыс. тенге и 16 926 399 тыс. тенге соответственно из статьи банковских депозитов в состав внеоборотных торговых и прочих активов и оценил ее на предмет обесценения. На основании оценки руководство признало резерв под обесценение в размере около 90% по АО «КазИнвестБанк» и АО «Дельта Банк» по состоянию на 31 декабря 2016 года.

По состоянию на 30 сентября 2023 года резерв для этих банков составляет 100% от балансовой стоимости.

Задолженность кадетов по программе обучения Ab-initio в отношении первоначальной стоимости программы обучения классифицируется как беспроцентный заем. Оставшаяся часть классифицируется как предоплата и амортизируется в течение периода семи лет, в течение которого Компания имеет право требовать возврата расходов от обучаемого кадета в случае расторжения трудового договора. Выпускники пилотной программы Ab-initio могут либо оплатить оставшуюся стоимость обучения наличными, либо отложить на будущее так, чтобы эта сумма подлежала выплате только в случае их ухода из Компании. Суммы, причитающиеся с тех курсантов, которые выбрали этот вариант, были реклассифицированы в расходы будущих периодов и амортизируются линейным методом в течение оставшегося срока амортизации.

Чистая торговая и прочая дебиторская задолженность Компании выражена в следующих валютах:

	<i>тыс. тенге</i>
	30.09.2023 г.
Торговая дебиторская задолженность в тенге	9 037 230
Торговая дебиторская задолженность в долларах США	1 404 431
Торговая дебиторская задолженность в евро	1 046 206
Торговая дебиторская задолженность в прочих валютах	2 694 991
Итого	14 182 858

На дату составления настоящего Инвестиционного меморандума у Эмитента отсутствует просроченная торговая и прочая дебиторская задолженность.

31. Деньги и их эквиваленты, вклады размещенные

Деньги и денежные эквиваленты, размещенные Эмитентом, по состоянию на 30 сентября 2023 года:

	<i>тыс. тенге</i>
	30.09.2023 г.
Срочные депозиты в банках с первоначальным сроком погашения менее 3 месяцев	96 627 239
Текущие счета в иностранных банках	48 369 844
Краткосрочные депозиты в казахстанских банках	3 947 590
Денежные средства в кассе	48 396
Начисленное вознаграждение	168 437
Итого без учета резерва под обесценение	149 161 506
Резерв под обесценение	(4 270)
Итого с учетом резерва под обесценение	149 157 236

Денежные средства и их эквиваленты выражены в следующих валютах:

	<i>тыс. тенге</i>
	30.09.2023 г.
Доллары США	141 107 378
Евро	3 750 685
Тенге	1 317 129
Английские фунты стерлингов	976 459
Индийские рупии	948 466
Прочие	1 057 119
Итого	149 157 236

32. Прочие активы

По состоянию на 30 сентября 2023 года у Эмитента нет активов в статье прочих активов, составляющих 5 и более процентов от общей суммы активов.

33. Активы, связанные с осуществлением страховой деятельности

По состоянию на 30 сентября 2023 года у Эмитента нет активов, связанных с осуществлением страховой деятельности.

34. Уставный капитал

По состоянию на 30 сентября 2023 года акционерный капитал Эмитента состоял из 17 000 разрешенных к выпуску, выпущенных и полностью оплаченных обыкновенных акций с номинальной стоимостью 1 000 долларов США за акцию (эквивалент на одну акцию 147 150 тенге при учреждении Компании). Все акции Эмитента оплачивались деньгами.

	<i>тыс. тенге</i>			
	30.09.2023 г.	31.12.2022 г.	31.12.2021 г.	31.12.2020 г.
Акционерный капитал	2 501 550,0	2 501 550,0	2 501 550,0	2 501 550,0
- АО «Фонд национального благосостояния «Самрук-Қазына»	1 275 790,5	1 275 790,5	1 275 790,5	1 275 790,5
- BAE Systems (Kazakhstan) Limited	1 225 759,5	1 225 759,5	1 225 759,5	1 225 759,5

08 июля 2022 года Компания изменила количество объявленных обыкновенных акций с 17 000 до 1 700 000, но еще не находящихся в обращении на 30 сентября 2023 года, таким образом у Эмитента 1 700 000 штук объявленных простых акций и 17 000 штук размещенных простых акций. Соотношение акционеров остается прежним: АО «Фонд национального благосостояния «Самрук-Қазына», который владеет инвестицией от имени

Правительства Республики Казахстан, и BAE Systems Kazakhstan Limited, которым принадлежит 51% и 49% акций Компании, соответственно.

Держатели обыкновенных акций имеют право на получение дивидендов, объявляемых время от времени, а также имеют право голосовать на собраниях Эмитента исходя из правила «одна акция – один голос».

В 2020-22 гг. Компания не выплачивала дивиденды или какие-либо иные выплаты своим акционерам. 31 марта 2023 года состоялось годовое общее собрание акционеров Компании. Общим собранием акционеров было принято решение распределить 20% чистой прибыли Компании за 2022 год в размере 7 516 580 тыс. тенге (эквивалент 16 776 тыс. долларов США) между акционерами Компании пропорционально их долям. Дивиденды были полностью выплачены 26 мая 2023 года. В течение девяти месяцев, закончившихся 30 сентября 2022 года, дивиденды не объявлялись. Дивиденды на акцию в 2023 году составили 442 тыс. тенге (эквивалент 0,99 тыс. долларов США) на дату объявления (2022 год: ноль).

У Компании нет инструментов с потенциальным разводняющим эффектом.

По состоянию на 30 сентября 2023 года Эмитент не выкупал собственные акции и не имел акций, находящихся в собственности его дочерних организаций.

35. Резервный капитал/ прочие виды резервов

По состоянию на 30 сентября 2023 года у Эмитента имеются следующие резервы:

	<i>тыс. тенге</i>
	30.09.2023 г.
Резервы	124 023 489
- Резерв на техническое обслуживание воздушных судов	113 913 604
- Резерв по пересчету валюты отчетности	16 157 294
- Резерв по инструментам хеджирования, за вычетом налога	(6 047 409)

36. Займы полученные/ полученная финансовая помощь

Полученные Эмитентом займы по состоянию на 30 сентября 2023 года:

	<i>тыс. тенге</i>
	30.09.2023 г.
Долгосрочная часть займа	49 819
Текущая часть займа	192 635
Итого	242 454

12 августа 2019 года Компания открыла кредитную линию в АО «Народный Банк Казахстана» на сумму 40 000 тыс. долларов США сроком на 3 года, с целью финансирования оборотного капитала. Позже, в течение 2020 года, кредитная линия была увеличена до 160 000 тыс. долларов США, а срок погашения был продлен до 10 сентября 2025 года. Заем от Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) на строительство ангара и авиационно-технического центра в Астане был полностью рефинансирован за счет кредитных линий АО «Народный Банк Казахстана» 20 сентября 2020 года. Кредитная линия в АО «Народный Банк Казахстана» позволяет брать займы как в тенге, так и в долларах США. В течение 2022 года Компания полностью погасила займы от АО «Народный Банк Казахстана». В 2022 году земельный участок, на котором расположен авиационно-технический центр, был разделен на две самостоятельные части. Основной земельный участок, на котором расположен авиационно-технический центр, останется в

залоге у АО «Народный Банк Казахстана» до окончания срока действия кредитной линии в 2025 году.

31 августа 2021 года Компания заключила мультивалютное кредитное соглашение с ЕБРР на общую сумму 50 000 тыс. долларов США. Свободный от обязательств Транш 2 в размере 15 000 тыс. долларов США был предусмотрен для цели финансирования капитальных затрат (оборудование для моделирования полетов, которое будет передано в залог ЕБРР) и подтвержденный Транш 1 в размере 35 000 тыс. долларов США предусмотрен для пополнения оборотного капитала (пакет COVID-19). В феврале и марте 2022 года Компания получила 5 000 тыс. долларов США и 10 000 тыс. долларов США соответственно на пополнение оборотного капитала. В апреле 2022 года ЕБРР подтвердил Транш 2. В марте 2023 года Компания получила транш в размере 20 000 тыс. долларов США на пополнение оборотного капитала и 15 000 тыс. долларов США на возмещение капитальных затрат, связанных с приобретением оборудования для моделирования полетов. Компания полностью погасила заем в июле 2023 года.

По состоянию на 30 сентября 2023 года займы Эмитента были полностью номинированы в долларах США.

По состоянию на 30 сентября 2023 года у Эмитента имелись доступные кредитные линии на общую сумму 143 700 тыс. долларов США с возможностью реализации до сентября 2025 года в АО «Народный Банк Казахстана». Также у Эмитента имеется возобновляемая кредитная линия на сумму 20 000 тыс. долларов США в АО «Ситибанк Казахстан».

По состоянию на 30 сентября 2023 года у Эмитента не было просроченных займов.

По состоянию на 30 сентября 2023 года у Эмитента не было полученной финансовой помощи.

37. Выпущенные долговые ценные бумаги

Эмитент не выпускал долговые ценные бумаги.

38. Кредиторская задолженность

	<i>тыс. тенге</i>
	30.09.2023 г.
Торговая кредиторская задолженность	26 190 270
Начисленные бонусы	6 632 616
Авансы полученные	3 699 917
Депозиты	3 409 067
Задолженность перед работниками	3 127 232
Прочие налоги к уплате	1 021 534
Резерв по неиспользованным отпускам	762 948
Пенсионные взносы	416 110
Прочее	50 768
Итого	45 310 462

Торговая и прочая кредиторская задолженность Эмитента выражена в следующих валютах:

	<i>тыс. тенге</i>
	30.09.2023 г.
Тенге	18 482 030
Доллары США	17 885 147

Евро	2 638 053
Английские фунты стерлинги	402 825
Прочие	5 902 407
Итого	45 310 462

По состоянию на 30 сентября 2023 года у Эмитента не было просроченной кредиторской задолженности.

39. Привлеченные вклады (применимо для банков второго уровня)

Не применимо. Эмитент не является банком второго уровня.

40. Прочие обязательства

По состоянию на 30 сентября 2023 года у Эмитента нет обязательств в статье прочих обязательств, составляющих 5 и более процентов от общей суммы обязательств Эмитента.

41. Обязательства, связанные с осуществлением страховой деятельности

По состоянию на 30 сентября 2023 года у Эмитента нет обязательств, связанных с осуществлением страховой деятельности.

42. Доходы от основной деятельности (объем реализованной продукции (оказанных услуг, выполненных работ) или процентные доходы)

тыс. тенге

	9 месяцев 2023 года (неаудир.)	Доля, (%)	2022 год (аудир.)	Доля, (%)	2021 год (аудир.)	Доля, (%)	2020 год (аудир.)	Доля, (%)
Пассажирские перевозки	397 316 866	98,2	462 171 919	97,8	305 252 639	95,5	145 548 902	93,4
Груз и почта	7 101 905	1,8	10 209 425	2,2	14 304 293	4,5	10 207 230	6,6
Итого	404 418 771	100,0	472 381 344	100,0	319 556 932	100,0	155 756 132	100,0

тыс. тенге

	9 месяцев 2023 года (неаудир.)	Доля, (%)	2022 год (аудир.)	Доля, (%)	2021 год (аудир.)	Доля, (%)	2020 год (аудир.)	Доля, (%)
Регулярные пассажирские перевозки	377 205 907	95,0	431 261 420	93,3	282 929 102	92,7	138 303 920	95,0
Чартерные рейсы	20 110 959	5,0	30 910 499	6,7	22 323 537	7,3	7 244 982	5,0
Пассажирские перевозки	397 316 866	100,0	462 171 919	100,0	305 252 639	100,0	145 548 902	100,0

Выручка от пассажирских перевозок увеличилась на 62 077 127 тыс. тенге или 19% в течение девяти месяцев, закончившихся 30 сентября 2023 года, по сравнению с аналогичным периодом 2022 года.

тыс. тенге

	9 месяцев 2023 года (неаудир.)	Доля, (%)	2022 год (аудир.)	Доля, (%)	2021 год (аудир.)	Доля, (%)	2020 год (аудир.)	Доля, (%)
Груз-регулярные перевозки	6 405 158	90,2	8 828 109	86,5	5 960 899	41,7	4 059 614	36,2

Груз-чартерные перевозки	-	-	551 063	5,4	7 624 795	53,3	5 623 278	50,2
Почта	696 747	9,8	830 253	8,0	718 599	5,0	1 524 338	13,6
Груз и почта	7 101 905	100,0	10 209 425	100,0	14 304 293	100,0	11 207 230	100,0

В течение девяти месяцев, закончившихся 30 сентября 2023 года, выручка от пассажирских, грузовых и почтовых перевозок, представляющая собой общую выручку по контрактам с клиентами, была получена по следующим направлениям.

Географическое распределение основного дохода Эмитента представлено ниже:

	<i>тыс. тенге</i>			
	9 месяцев 2023 года (неаудир.)	2022 год (аудир.)	2021 год (аудир.)	2020 год (аудир.)
Внутренние направления	152 819 058	168 629 439	131 824 757	70 384 996
Азия и Ближний Восток	102 978 683	118 867 634	66 486 521	34 341 882
Европа	108 727 465	52 311 131	63 210 689	19 739 668
СНГ	39 893 565	132 573 140	58 034 965	31 289 586
Итого	404 418 771	472 381 344	319 556 932	155 756 132

На объемы, реализованные Компанией, оказывали и, как ожидается, будут продолжать оказывать влияние ключевые факторы указанные в разделе 3 настоящего Инвестиционного меморандума.

43. Расходы от основной деятельности (себестоимость реализованной продукции (оказанных услуг, выполненных работ) или процентные расходы)

	<i>тыс. тенге</i>							
	9 месяцев 2023 года (неаудир.)	Доля, (%)	2022 год (аудир.)	Доля, (%)	2021 год (аудир.)	Доля, (%)	2020 год (аудир.)	Доля, (%)
Топливо ³²	(94 561 679)	27,1	(106 940 565)	26,2	(58 279 112)	20,7	(36 022 758)	18,9
Расходы по персоналу и экипажу ³³	(65 031 305)	18,6	(68 827 926)	16,9	(49 590 527)	17,6	(35 597 423)	18,6
Износ и амортизация	(53 638 784)	15,3	(62 243 853)	15,3	(51 484 170)	18,3	(41 735 091)	21,8
Инженерно-техническое обслуживание	(37 694 112)	10,8	(58 228 907)	14,3	(40 324 060)	14,3	(17 259 956)	9,0
Аэропортовое обслуживание и навигация	(35 067 355)	10,0	(39 205 987)	9,6	(29 879 880)	10,6	(19 076 474)	10,0
Обслуживание пассажиров	(34 366 999)	9,8	(37 131 951)	9,1	(25 961 531)	9,2	(14 770 577)	7,7
Расходы по реализации	(13 741 295)	3,9	(15 334 093)	3,8	(10 686 310)	3,8	(6 927 121)	3,6
Страхование	(3 654 155)	1,0	(3 880 892)	1,0	(3 428 108)	1,2	(2 547 195)	1,3
Информационные технологии	(2 209 917)	0,6	(2 646 693)	0,6	(1 951 534)	0,7	(1 742 889)	0,9

³² Прибыль по опционам для хеджирования риска изменения цен на авиатопливо в размере 5 882 852 тыс. тенге была зачтена против расходов на топливо за год, закончившийся 31 декабря 2022 года. Сравнительные данные за год, закончившийся 31 декабря 2021 года, в размере 3 416 043 тыс. тенге были расклассифицированы из финансовых доходов в расходы на топливо, соответственно.

³³ Расходы на персонал и расходы на экипажи были объединены, поскольку руководство полагает, что это сделает цифры более релевантными для анализа.

Консультационные и профессиональные услуги	(1 636 325)	0,5	(1 976 378)	0,5	(1 448 480)	0,5	(1 334 435)	0,7
Расходы по аренде воздушных судов	(1 016 552)	0,3	(1 780 324)	0,4	(1 561 520)	0,6	(1 385 721)	0,7
Расходы по имуществу и офису	(1 200 683)	0,3	(1 144 309)	0,3	(1 124 388)	0,4	(995 435)	0,5
Налоги	(1 306 520)	0,4	(677 929)	0,2	(1 066 338)	0,4	(1 720 813)	0,9
Убытки от обесценения дебиторской задолженности	(26 474)	0,0	(185 249)	0,0	(49 254)	0,0	(51 201)	0,0
Прочие операционные расходы	(4 362 758)	1,2	(7 666 288)	1,9	(4 456 439)	1,6	(9 929 653)	5,2
Всего расходы	(349 514 913)	100,0	(407 871 344)	100,0	(281 291 651)	100,0	(191 096 742)	100,0

44. Доходы/расходы от финансовой деятельности нефинансовых организаций (процентные доходы/расходы)

тыс. тенге

	9 месяцев 2023 года (неаудир.)	Доля, (%)	2022 год (аудир.)	Доля, (%)	2021 год (аудир.)	Доля, (%)	2020 год (аудир.)	Доля, (%)
Финансовые доходы	4 877 881	100,0	3 261 294	100,0	1 026 620	100,0	583 344	100,0
- Доходы по вознаграждению от банковских депозитов	4 591 338	94,1	2 929 191	89,8	691 153	67,3	468 480	80,3
- Восстановление резерва под обесценение финансовых активов	-	-	332 103	10,2	263 581	25,7	104 030	17,8
- Прочее	286 543	5,9	-	-	71 886	7,0	10 834	1,9
Финансовые расходы	16 627 684	100,0	18 073 217	100,0	20 040 053	100,0	14 940 353	100,0
- Расходы по вознаграждению по обязательствам по аренде	14 696 625	88,4	16 229 823	89,8	15 097 862	75,3	11 849 462	79,3
- Высвобождение дисконта по резерву на техническое обслуживание воздушных судов	1 063 016	6,4	-	-	-	-	-	-
- Расходы по вознаграждению по банковским займам	636 132	3,8	1 488 299	8,2	4 803 862	24,0	2 563 167	17,2
- Финансовые активы и обязательства, оцениваемые по справедливой стоимости через прибыль или убыток	-	-	111 790	0,6	-	-	209 319	1,4
- Начисление резерва по обесценению финансовых активов	-	-	53 958	0,3	108 519	0,5	283 669	1,9
- Прочее	231 911	1,4	189 347	1,1	29 810	0,2	34 736	0,2

Раздел 7. КОЭФФИЦИЕНТЫ ПО ФИНАНСОВЫМ ПОКАЗАТЕЛЯМ ЭМИТЕНТА

45. Коэффициенты для нефинансовых организаций

Наименование статьи	9 месяцев 2023 года (неаудир.)	2022 год (аудир.)	2021 год (аудир.)	2020 год (аудир.)
Скорректированная EBITDA ³⁶ (млн доллар США)	247,3	283,9	223,0	31,7
Скорректированная EBITDAR ³⁷ (млн доллар США)	249,8	288,4	224,9	33,0
EBITDAR маржа	28,0	28,0	30,0	8,0
Коэффициенты финансовой устойчивости				
Коэффициент финансового левереджа	5,2	7,2	16,2	56,0
Коэффициент маневренности	2,0	2,4	5,3	16,2
Коэффициент автономии	0,2	0,1	0,1	0,0
Коэффициенты рентабельности				
Рентабельность активов	0,1	0,1	0,0	–
Рентабельность продаж по чистой прибыли	0,1	0,1	0,1	–
Рентабельность собственного капитала	0,3	0,5	0,6	–
Коэффициенты деловой активности				
Коэффициент оборачиваемости оборотных активов	2,2	3,0	2,4	1,3
Коэффициент оборачиваемости собственного капитала	4,7	9,7	18,4	6,9
Фондоотдача	0,7	0,9	0,7	0,4
Коэффициенты ликвидности				
Коэффициент текущей ликвидности	1,0	0,9	0,9	0,8
Коэффициент быстрой ликвидности	0,8	0,8	0,8	0,7
Коэффициент абсолютной ликвидности	0,7	0,6	0,6	0,6

46. Пруденциальные нормативы для финансовых организаций

На деятельность Эмитента не распространяются пруденциальные нормативы.

47. Коэффициенты для банков, организаций, осуществляющих отдельные виды банковских операций, микрофинансовых организаций, ломбардов

Не применимо. Эмитент является нефинансовой организацией.

Президент АО «Эйр Астана»



Питер Фостер

³⁶ EBITDA (Earnings before interest, taxes, depreciation, amortization) – аналитический показатель, равный объему прибыли до вычета процентов, налогов, амортизации и затрат на реструктуризацию или аренду.

³⁷ EBITDAR (Earnings before interest, taxes, depreciation, amortization, and restructuring or rent costs) – аналитический показатель, равный объему прибыли до вычета процентов, налогов, амортизации и затрат на реструктуризацию или аренду.