



Результаты за второй квартал и шесть месяцев, закончившихся 30 июня 2025 года

Устойчивый рост и проактивное управление затратами способствовали значительному улучшению рентабельности. Прогнозные данные остаются прежними.

Алматы, Казахстан - АО «Эйр Астана» («Компания» и, вместе с дочерней компанией FlyArystan, «Группа»), крупнейшая группа авиакомпаний в Центральной Азии и Кавказском регионе по объему выручки и размеру воздушного флота, объявляет результаты своей деятельности за второй квартал и шесть месяцев, закончившихся 30 июня 2025 года.

Ключевые показатели первого полугодия

Сильный рост и постоянное внимание к управлению доходностью позволили увеличить EBITDAR на 24,1%.

- Общая выручка и прочие доходы увеличились на 12,1%, до 658,2 млн долларов США (1-е полугодие 2024: 587,2 млн долларов США).
- Показатель EBITDAR вырос на 24,1%, до 157,0 млн долларов США (1-е полугодие 2024: 126,5 млн долларов США). Маржа EBITDAR улучшилась на 2,3 пп до 23,9% (1-е полугодие 2024: 21,6%).
- Чистая прибыль увеличилась на 131,9% составив 10,7 млн долларов США (1-е полугодие 2024: 4,6 млн долларов США)
- ППКМ выросли на 17,8% и составили 10,3 млрд (1-е полугодие 2024: 8,7 млрд).
- ВПКМ выросли на 17,3% и составили 8,4 млрд (1-е полугодие 2024: 7,1 млрд).
- Удельные доходы продолжают управляться с опережением инфляции удельных затрат, продлевая положительную динамику с 4 квартала 2024 года, демонстрируя эффективность текущих мер по повышению эффективности Группы и ее естественного валютного хеджирования.
 - Доходы на ППКМ снизились на 4,9% и составили 6,41 центов США (1-е полугодие 2024: 6,74 центов США).
 - Расходы на ППКМ снизились на 6,2% и составили 5,97 центов США (1-е полугодие 2024: 6,36 центов США).
- Количество перевезенных Группой компаний пассажиров выросло на 11,6%, до 4,5 млн (1-е полугодие 2024: 4,0 млн), средний коэффициент загрузки оставался стабильным и составил 81,7% (1-е полугодие 2024: 82,0%).
- Флот Группы увеличился до 61 воздушного судна, пополнившись шестью самолетами A320.

Ключевые показатели второго квартала

Устойчивый рост выручки и двузначный рост показателя EBITDAR - подтверждение растущего спроса, эффективности затрат и операционной устойчивости

- Общая выручка и прочие доходы выросли на 13,5%, до 365,8 млн долларов США (2-й кв. 2024: 322,4 млн долларов США).

- EBITDAR вырос на 17,2%, до 97,1 млн долларов США (2-й кв. 2024: 82,8 млн долларов США). Маржа EBITDAR улучшилась на 0,8 пп до 26,5% (2-й кв. 2024: 25,7%).
- Чистая прибыль увеличилась на 11,0% составив 18,0 млн долларов США (2 кв. 2024: 16,2 млн долларов США)
- ППКМ выросли на 21,7% и составили 5,6 млрд (2-й кв. 2024: 4,6 млрд).
- ВПКМ выросли на 20,4% и составили 4,6 млрд (2-й кв. 2024: 3,8 млрд).
- Несмотря на влияние геополитической неопределенности, удельные доходы и расходы остаются хорошо сбалансированными, что отражает устойчивость операционной деятельности.
 - Доходы на ППКМ снизились на 6,8% до 6,57 центов США (2-й кв. 2024: 7,05 центов США) в основном из-за ослабления Тенге.
 - Расходы на ППКМ снизились на 6,5% до 5,87 центов США (2-й кв. 2024: 6,27 центов США) благодаря мерам по повышению эффективности и снижению затрат, деноминированных в местной валюте.
- Количество перевезенных Группой компаний пассажиров выросло на 15,6% до 2,5 млн (2-й кв. 2024: 2,2 млн), а средний коэффициент загрузки оставался стабильным на уровне 81,9% (2-й кв. 2024: 82,8%).

Питер Фостер, главный исполнительный директор Air Astana, прокомментировал:

«Мы продолжаем демонстрировать высокие результаты: в первом полугодии увеличилась выручка и выросла маржа, что привело к росту EBITDAR на 24,1% и чистой прибыли - на 132%. Этому способствовали рост провозной емкости и пассажиропотока на 17,8% и 17,3% соответственно, несмотря на макроэкономические и геополитические сложности в мире. Наши результаты еще раз подчеркивают преимущества центрального географического положения и гибкого подхода к управлению: мы успешно оптимизировали затраты и перераспределили провозные емкости на ключевых рынках для максимизации маржи. Мы продолжаем поддерживать баланс между удельными доходами и расходами за счет успешно реализуемых мер по повышению операционной эффективности и естественному валютному хеджированию.

Рост числа пассажиров наряду с увеличением провозной емкости подтверждает высокий спрос на наши новые маршруты в наиболее динамично развивающихся рынках Азии, особенно на таких мегарынках как Индия и Китай, где мы предлагаем удобное авиасообщение с регионом СНГ. Подписанное на прошлой неделе код-шеринговое соглашение с авиакомпанией China Southern Airlines стало еще одним важным шагом в дальнейшем развитии нашей маршрутной сети.

После вывода из эксплуатации последнего самолета Embraer E2 наш флот составляет 61 воздушное судно и полностью состоит из Airbus A320 и Boeing 767 - это самая унифицированная структура флота Группы с 2003 года. В сочетании с инвестициями в собственное ТОиР и наземное обслуживание это повысило устойчивость бизнеса, улучшило качество сервиса и повысило общую эффективность. Эти возможности, а также дополнительные провозные емкости, помогли нам сохранить устойчивость на фоне сохраняющихся в отрасли проблем с двигателями Pratt & Whitney GTF.

Группа сохраняет уверенность как в отношении 2025 года, так и в среднесрочной перспективе. Я хотел бы лично поблагодарить всех своих коллег в Air Astana за усердную работу, благодаря которой были достигнуты эти результаты, и с буду рад представить рынку нашу среднесрочную стратегию и амбиции на Дне инвестора в Лондоне в сентябре 2025 года».

Текущая деятельность и ближайшие прогнозы

Группа хорошо подготовлена к пиковому летнему сезону, с показателем ППКМ на 17,8% выше, чем в первом полугодии 2024 года, и с запуском 20 новых маршрутов в первом полугодии 2025 года. Несмотря на проблемы с двигателями Pratt & Whitney, которые продолжают решаться с помощью плана по снижению рисков и политики динамического распределения провозных емкостей, Группа сохраняет позитивный прогноз на лето.

Группа по-прежнему намерена обеспечить рост в 2025 году в соответствии со своими среднесрочными планами:

- Поддерживать баланс между ростом доходов и расходов на ППКМ.
- Перераспределять провозные емкости для обеспечения наибольшей маржинальности и смягчения инфляционного давления на затраты при сохранении коэффициента загрузки, в целом соответствующего уровню 2024 года.
- Расширить общий флот до 63 самолетов к концу 2025 года и до 84 самолетов к концу 2029 года.
- Среднесрочная цель — маржа EBITDAR на уровне от середины до верхней границы 20%, при коэффициенте ликвидности выше 25% и уровне долговой нагрузки менее 3,0x (чистый долг / EBITDAR).

Финансовые и операционные результаты	1-е полугодие-25	1-е полугодие-24	В сравнении г/г	2-й кв.-25	2-й кв.-24	В сравнении г/г
Пассажиры (млн)	4,5	4,0	11,6%	2,5	2,2	15,6%
Количество самолетов (на конец периода)	61	54	13,0%	61	54	13,0%
Коэффициент загрузки (%)	81,7	82,0	-0,3pp	81,9	82,8	-0,9pp
Выручка и прочие доходы (млн долл. США)	658,2	587,2	12,1%	365,8	322,4	13,5%
EBITDAR (млн долл. США)	157,0	126,6	24,1%	97,1	82,9	17,2%
Маржа EBITDAR (%)	23,9	21,6	2,3pp	26,5	25,7	0,8pp
Чистая прибыль (млн долл. США)	10,7	4,6	131,9%	18,0	16,2	11,0%
ППКМ (млрд)	10,3	8,7	17,8%	5,6	4,6	21,7%
ВПКМ (млрд)	8,4	7,1	17,3%	4,6	3,8	20,4%
Доходы на ППКМ (центы США)	6,41	6,74	-4,9%	6,57	7,05	-6,8%
Расходы на ППКМ (центы США)	5,97	6,36	-6,2%	5,87	6,27	-6,5%
Денежные средства и банковский баланс (млн долл. США)	531,6	418,2	27,1%	531,6	418,2	27,1%
Чистый долг/EBITDAR	1,3	1,4	-0,1	1,3	1,4	-0,1
Денежные средства/выручка (%)	38,5	33,9	4,6pp	38,5	33,9	4,6pp

Расширение сети

Группа добилась дальнейшего прогресса в улучшении развитости воздушной сети как внутри Казахстана, так и в рамках своей региональной и международной сети. В первом полугодии особенно сильный рост наблюдался на международных маршрутах — на 25,2%, что составило 76% прироста ППКМ на уровне Группы, с уклоном в сторону быстрорастущих рынков Азии. Во втором квартале 2025 года было добавлено еще пять маршрутов, в результате чего общее количество маршрутов, запущенных в первом полугодии 2025 года, достигло 20, с особым акцентом на сезонные направления, рынки Китая и Индии с высоким спросом, а также Юго-Восточную Азию и Персидский залив.

Китайский рынок продемонстрировал хорошие результаты, увеличив объем деловых и туристических перевозок. Сейчас Группа выполняет 30 рейсов в Китай еженедельно по пяти направлениям, что больше, чем три рейса в начале года. В мае были запущены прямые рейсы из Алматы в Инин (Кульджа) в Синьцзяне, что позволило реализовать обещание о создании часового воздушного коридора между Китаем и Казахстаном. Это произошло после того, как в марте Air Astana открыла рейс из Алматы в Гуанчжоу, третий по численности населения город Китая.

В конце апреля Air Astana запустила новый маршрут между Алматы и Мумбаи, соединив коммерческие столицы Казахстана и Индии. В связи с высоким спросом Air Astana увеличила количество рейсов с трех до пяти в неделю и планирует довести их количество до ежедневных к концу года, заполняя провозную емкость, поскольку другие перевозчики приостановили полеты. Это дополняет существующий маршрут Алматы-Дели, на котором выполняется девять рейсов в неделю.

В рамках летнего расписания Группа увеличила количество рейсов в Турцию, Грузию и Черногорию, а также расширила сеть рейсов в курортные города Нячанг и Дананг во Вьетнаме. Кроме того, Air Astana начала выполнять прямые рейсы из Алматы во Франкфурт в рамках код-шеринга наряду с существующими рейсами из Астаны и Уральска. Запуск новых маршрутов из Атырау в Баку и Тбилиси еще больше улучшил связь между Казахстаном и Кавказом.

Расширенные стратегические партнерства

Группа продолжает изучать возможности расширенного стратегического партнерства для ускорения роста и улучшения связи с близлежащими мегарынками, которые помогают налаживать более тесные деловые, культурные и туристические связи с Казахстаном.

В дополнение к Меморандуму о взаимопонимании, подписанному в марте 2025 года, Air Astana подписала код-шеринговое соглашение с China Southern Airlines. Данное соглашение охватывает 50 еженедельных рейсов между Казахстаном и Китаем, предоставляя пассажирам больше возможностей для путешествий и улучшая сообщение между двумя странами. Партнерство с China Southern Airlines будет способствовать развитию торговли и туризма с Китаем и обеспечить возможности роста для обеих авиакомпаний.

Кроме того, Группа ведет переговоры с перевозчиками в Индии. Это дополняет прошлогоднее код-шеринговое соглашение с Japan Airlines для японского рынка и существующие коммерческие отношения с Lufthansa для Западной Европы и Turkish Airlines для Турции.

Развитие флота

Стратегия роста Группы опирается на развитие ее флота, который увеличился до 61 самолета с поставкой шести самолетов в первой половине 2025 года. В него входят 34 самолета Air Astana и 27 самолетов FlyArystan.

Важно отметить, что план по упрощению парка завершился после вывода последнего самолета Embraer E2 в мае 2025 года. Теперь Группа эксплуатирует всего два типа воздушных судов: современные экономичные самолеты семейства Airbus A320, а также самолеты Boeing 767 для более протяженных международных маршрутов, выполняемых Air Astana. Это самая простая структура флота Группы с 2003 года, позволяющая повысить операционную эффективность.

В июне 2025 года Группа завершила программу модификации самолетов A321LR после того, как последний шестой самолет в рамках этого плана был оснащен вспомогательным топливным баком в Передовом техническом центре (ПТЦ). Увеличенная дальность полета этих модифицированных самолетов способствовала повышению операционной эффективности на таких маршрутах, как Алматы-Лондон, Алматы-Франкфурт, Астана-Пхукет и Астана-Нячанг, а с марта 2026 года они также будут использоваться на маршруте Алматы-Токио.

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

Руководство продолжает смягчать последствия проблем с двигателями Pratt & Whitney с помощью программы запланированного простоя. Благодаря простоям двигателей в низкий и промежуточный сезоны, авиакомпании Группы могут задействовать максимальные провозные емкости в пиковый сезон с середины июня до конца августа. Кроме того, с самого начала Группа получила пять самолетов семейства A320neo и в общей сложности 13 запасных двигателей по состоянию на конец июня для поддержки своего парка самолетов семейства A320neo. Помимо того, что основным каналом поставок является Pratt & Whitney, Группа эффективно воспользовалась рыночным предложением запасных двигателей и намерена использовать эту стратегию в дальнейшем. Такая операционная устойчивость послужила основой для достижения результатов во втором квартале 2025 года и позволяет Группе обеспечить дальнейший рост в течение оставшейся части пикового летнего сезона и далее.

Предполагаемое время выхода двигателя из эксплуатации по этой проблеме составляет 18 месяцев. Хотя в настоящее время Группа получает полностью исправные двигатели, ожидается, что программа устранения неисправностей будет продолжаться и потребует активных действий как минимум до 2025-26 года. Соглашение о компенсации и поддержке, заключенное Группой с компанией Pratt & Whitney, по-прежнему играет важную роль в решении проблемы понесенных затрат и ограничений по мощности в результате снятия с эксплуатации двигателей GTF.

Операционная эффективность

Группа продолжает модернизировать свои объекты по техническому обслуживанию, ремонту и эксплуатации (ТОиР) и учебные центры, в том числе запуская новые внутренние сервисные линии, которые еще больше повысят операционную эффективность. Этому способствует упрощение парка воздушных судов Группы, что создает дополнительные возможности для эффективного выполнения внутренних плановых и внеплановых работ по техническому обслуживанию. Кроме того, упрощение парка воздушных судов создает синергетический эффект и снижает затраты на обучение пилотов и техническое обслуживание.

4 июня 2025 года была зарегистрирована полностью принадлежащая Группе дочерняя компания по наземному обслуживанию Air Astana Terminal Services. Это будет способствовать росту обоих брендов Группы, повышению операционной эффективности и потенциальному появлению новых возможностей для получения дохода от предоставления широкого спектра услуг другим авиакомпаниям. Первоначально деятельность будет развернута в главном хабе Группы в Алматы с намерением впоследствии расширить ее на другие города и внедрить более широкий спектр деятельности в рамках зарегистрированной дочерней компании.

Группа расширила сервисные возможности своего внутреннего центра технического обслуживания (АТС) для проведения двух одновременных C-check в январе и, начиная с апреля, трех одновременных C-check, тем самым увеличив мощности. Это также ускорило скорость обслуживания, сократив время простоя самолетов и ускорив их возвращение в эксплуатацию. Примечательно, что три 12-летних C-check были проведены собственными силами в первом полугодии после модернизации центра технического обслуживания в прошлом году, чтобы обеспечить наиболее полные C-check парка самолетов Airbus, повысить эффективность и обеспечить дополнительную экономию в будущем.

Продолжается реализация планов по строительству новых ангаров в Алматы и Астане, что позволит расширить мощности по техническому обслуживанию в двух основных хабах Группы, еще больше сократить затраты и предоставить возможность выполнять редкие и высокооплачиваемые работы по капитальному ремонту для внешних клиентов. Строительство расширенных объектов планируется начать в 2026 году.

Продолжается расширение Центра летной подготовки (FTC) Группы в Астане с целью дальнейшего улучшения условий для обучения пилотов и повышения их профессионального уровня. Полный летный тренажер (FFS) A320 Группы — один из первых в Центральной Азии — в настоящее время используется на полную мощность. Второй FFS был принят в эксплуатацию

в феврале 2025 года и по-прежнему планируется ввести в эксплуатацию до конца этого года, что позволит увеличить мощности, повысить операционную эффективность и потенциально получить доход от внешнего обучения пилотов.

Искусственный интеллект является ключевой частью стратегии цифровой трансформации Группы, направленной на улучшение внутреннего процесса принятия решений и повышение эффективности. В первом полугодии Группа официально запустила свою «лабораторию искусственного интеллекта», которая уже предоставляет эффективные решения в различных областях, включая инструменты повышения производительности на базе искусственного интеллекта для поддержки сотрудников в их повседневной работе. В апреле 2025 года Группа успешно внедрила систему подбора экипажей для оптимизации подбора и обеспечения динамического составления графиков, и первые результаты показывают сокращение времени планирования, более высокую загрузку пилотов и повышение эффективности в пиковые периоды.

Группа также повышает эффективность за счет внедрения комплексной системы мониторинга топливной эффективности и производительности самолетов. Система использует специальные модели производительности и аналитику на базе искусственного интеллекта для оптимизации потребления топлива на всех этапах полета с целью сокращения затрат за счет уменьшения расхода топлива на 2%. Кроме того, программа Fuel Tankering Группы позволила сэкономить более 6 миллионов долларов за последние 12 месяцев, одновременно повысив эффективность и улучшив контроль выбросов в современном парке самолетов Группы.

Превосходство

В апреле 2025 года авиакомпания Air Astana прошла повторный аудит операционной безопасности IATA с использованием нового подхода, основанного на оценке рисков (RB-IOA), который был проведен Международной ассоциацией воздушного транспорта (IATA). Air Astana в десятый раз продемонстрировала свое соответствие самым высоким международным стандартам и передовым практикам в области безопасности. В июне 2025 года Группа успешно завершила первый этап программы Boeing AOSS, которая обеспечивает готовность к безопасной и соответствующей требованиям эксплуатации самолетов Boeing 787.

Группа по-прежнему стремится к обеспечению высочайшего уровня обслуживания клиентов, постоянно совершенствуя свои продукты и услуги, в том числе расширяя возможности развлечений и питания на борту самолетов. Во втором квартале 2025 года Air Astana запустила новое мобильное приложение для пассажиров, позволяющее легко бронировать и управлять рейсами. В него интегрирована программа для часто летающих пассажиров Nomad Club, которая была обновлена в 2024 году с учетом расходов, чтобы сделать ее более привлекательной для часто летающих пассажиров, расширив возможности использования членами программы своих баллов для получения большей выгоды и гибкости.

В рамках последнего отраслевого признания высокого качества обслуживания Группы оба бренда авиакомпаний стали лауреатами премии Skytrax World Airline Awards 2025, которая состоялась на Парижском авиасалоне в июне 2025 года. Air Astana в четырнадцатый раз подряд была названа «Лучшей авиакомпанией в Центральной Азии и СНГ» и в девятый раз получила награду «Лучшее бортовое обслуживание в Центральной Азии и СНГ». FlyArystan третий год подряд была признана «Лучшей бюджетной авиакомпанией в Центральной Азии и СНГ».

Устойчивое развитие

Ранее Группа разработала Программу низкоуглеродного развития (ПНУР) на 2023-2032 годы, которая устанавливает цели по сокращению выбросов парниковых газов и соответствует цели Казахстана по достижению углеродной нейтральности к 2060 году. Во втором квартале 2025 года Группа обновила свою ПНУР, взяв на себя обязательство достичь углеродной нейтральности к 2050 году, что соответствует коллективной долгосрочной глобальной цели, принятой Ассамблеей Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в 2022 году. Была разработана четкая дорожная карта реализации, обеспечивающая сокращение выбросов.

Независимая верификация ПНУР подтвердила ее соответствие строгой методологии Transition Pathway Initiative, которая определяет пути сокращения выбросов в различных секторах.

Инициативы Группы в области устойчивого развития направлены на сокращение выбросов углекислого газа и одновременно на повышение операционной эффективности. Внедрение комплексной системы мониторинга эффективности использования топлива и характеристик самолетов направлено на сокращение выбросов CO₂ на 2% за счет снижения расхода топлива.

Финансовый обзор

Группа по-прежнему уделяет особое внимание тщательному управлению затратами и распределению провозных емкостей по наиболее прибыльным маршрутам. В результате динамика удельных доходов и затрат осталась неизменной во втором квартале 2025 года, при этом удельные доходы в первом полугодии 2025 года были немного выше.

Этот баланс между доходами и затратами на единицу отражает текущую программу повышения эффективности Группы и естественное хеджирование валютных рисков. Хотя ослабление тенге продолжало негативно влиять как на доходы на ППКМ, так и на расходы на ППКМ во втором квартале 2025 года, это влияние было смягчено мерами по повышению эффективности и естественным хеджированием за счет ценообразования на международном рынке для двух третей доходов Группы, и на местном рынке для одной трети затрат Группы.

Во втором квартале 2025 года доходы на ППКМ снизились на 6,8% до 6,57 центов США (второй квартал 2024 года: 7,05 центов США), что отражает негативное влияние конфликта между Израилем и Ираном в июне и, в меньшей степени, конфликта между Индией и Пакистаном в мае, а также ослабление тенге. Оба конфликта привели к временному закрытию воздушного пространства над этими регионами и снижению спроса. Тем не менее, количество пассажиров в квартале увеличилось на 15,6% до 2,5 млн, при этом внутренний провоз вырос на 14,2%, а международный — на 28,1%.

Во втором квартале 2025 года RASK снизился на 6,8% до 6,57 центов США (второй квартал 2024 года: 7,05 центов США), что отражает негативное влияние израильско-иранского конфликта в июне и, в меньшей степени, индийско-пакистанского конфликта в мае, а также ослабление тенге. Оба конфликта привели к временному закрытию воздушного пространства над регионами, удлинению маршрутов и снижению спроса. Тем не менее, количество пассажиров увеличилось на 15,6% за квартал до 2,5 млн человек, а пассажиропоток вырос на 20,4%. Пропускная способность внутренних рейсов выросла на 14,2%, а международных - на 28,1%. На сегодняшний день Группа не заметила влияния тарифов на спрос на авиаперевозки на своих рынках.

Низкие удельные затраты Группы остаются стратегическим преимуществом, позволяющим ей расширять маршруты на короткие и дальние расстояния, эффективно конкурируя с другими авиакомпаниями. Во втором квартале 2025 года расходы на ППКМ снизились на 6,5% до 5,87 центов США (во втором квартале 2024 года: 6,27 центов США) за счет снижения затрат, выраженных в тенге, на которые повлиял обменный курс, и снижения стоимости топлива. Это также отражает стремление Группы к повышению операционной эффективности, включая дальнейшее повышение эффективности персонала и затрат на техническое обслуживание, постоянные инвестиции в экипаж и проекты по повышению эффективности использования топлива.

Примерно 70% топлива, используемого компанией, поступает из Казахстана, где она закупает его в основном напрямую у нефтеперерабатывающих заводов и управляет логистикой, включая транспортировку. В отношении остальных 30% международного топлива Группа по-прежнему полностью застрахована от любого повышения цен на международном рынке в диапазоне от 75 до 85 долларов США за баррель в течение первых трех кварталов 2025 года и от 50% ожидаемого международного повышения цен в диапазоне от 70 до 75 долларов США, с опционами, не несущими риска падения цен.

В июне Группа выплатила дивиденды за 2024 год (обычные и специальные дивиденды) в размере 53,7 тенге за одну обыкновенную акцию и 214,8 тенге за одну глобальную депозитарную расписку. Эта выплата, произведена ранее чем прогнозировалось и была объявлена наряду с улучшенной будущей дивидендной политикой, представляла собой дивидендную доходность в размере 7,3% на дату экс-дивидендов. Это еще раз подчеркивает уверенность руководства в бизнесе, подкрепленную его сильными операционными показателями и балансом.

По состоянию на 30 июня 2025 года денежная позиция Группы увеличилась на 27,1% до 531,6 млн долларов США (2-й квартал 2024 года: 418,2 млн долларов США) с коэффициентом денежных средств к выручке 38,5% (2-й квартал 2024 года: 33,9%) до учета доступных кредитных линий. Коэффициент финансового рычага составил 1,3х чистый долг Группы/EBITDAR по сравнению с 1,4х во втором квартале 2024 года, оставаясь в пределах среднесрочного прогноза.

Программа обратного выкупа акций

30 апреля 2024 года Компания начала программу обратного выкупа обыкновенных акций и глобальных депозитарных расписок с целью выполнения обязательств Компании, вытекающих из программ премирования сотрудников. Первый этап программы завершился 31 декабря 2024 года, общая сумма составила 8,2 млн долларов США. Права на владение акциями и глобальными депозитарными расписками были переданы сотрудникам 17 февраля 2025 года.

В настоящее время идет второй этапом программ, на общую сумму до 5 миллионов долларов США. По состоянию на 30 июня 2025 года Компания выкупила в общей сложности 1 225 566 акций (1 127 494 акции и 24 518 ГДР (представляющих 98 072 акции)) на общую сумму 1,8 млн долларов США.

Конференц-звонок

Сегодня, 6 августа 2025 года, в 10.00 BST (14.00 по времени Астаны) руководство проведет веб-трансляцию презентации и конференц-звонок в режиме реального времени с вопросами и ответами. Презентация результатов за второй квартал и первое полугодие 2025 года и запись вебкаста будут доступны на сайте <https://ir.airastana.com>.

Приглашаем участников присоединиться к трансляции по следующим ссылкам:

На английском языке: [H1 Results Announcement | SparkLive | LSEG](#)

На русском языке: [Объявление результатов за первое полугодие | SparkLive | LSEG](#)

На казахском языке: [H1 нәтижелері туралы хабарландыру | SparkLive | LSEG](#)

Финансовая отчетность по МСФО за 6 месяцев 2025 года доступна на веб-сайте Компании в разделе «Финансовая отчетность» <https://ir.airastana.com>.

За более подробной информацией, пожалуйста, обращайтесь:

Группа Air Astana

Служба по связям с инвесторами

Департамент по корпоративным коммуникациям

investor.relations@airastana.com

media@airastana.com

Vigo Consulting (IR и PR консультант Группы Air Astana)

Tim McCall

Joe Quinlan

airastana@vigoconsulting.com

+44 20 7390 0230

О Группе Air Astana

Группа Air Astana является крупнейшей группой авиакомпаний в регионах Центральной Азии и Кавказа по объему выручки и размеру воздушного флота. Группа эксплуатирует парк воздушных судов, состоящий из 61 самолета, распределенный между Air Astana, авиакомпанией полного цикла, которая выполнила свой первый рейс в 2002 году, и бюджетным перевозчиком АО «FlyArystan», созданным в 2019 году. Группа обеспечивает регулярные, прямые и транзитные, ближнемагистральные и дальнемагистральные пассажирские и грузовые авиаперевозки на внутренних, региональных и международных маршрутах по Центральной Азии, Кавказу, Дальнему Востоку, Ближнему Востоку, Индии и Европе. Air Astana четырнадцать раз была признана «Лучшей авиакомпанией Центральной Азии и СНГ» и в девятый раз была награждена за «Лучшее обслуживание в Центральной Азии и СНГ» по версии Skytrax World Airline Awards. FlyArystan трижды признан Skytrax «Лучшим бюджетным перевозчиком в Центральной Азии и СНГ». Также Air Astana имеет пятизвездочный рейтинг в категории крупнейших авиакомпаний от APEX. Ценные бумаги Компании прошли листинг на Казахстанской фондовой бирже, Astana International Exchange и Лондонской фондовой бирже (тикер: AIRA).

Глоссарий:

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

ППКМ: предельные пассажиро-километры

Расходы на ППКМ: удельные расходы на предельные пассажиро-километры

Доходы на ВПКМ: удельные доходы на предельные пассажиро-километры

ВПКМ: выполненные пассажиро-километры

ТОиР: техническое обслуживание и ремонт

Отказ от ответственности

Настоящий документ был подготовлен Акционерным обществом «Эйр Астана» («Компания») и относится к Компании и ее дочерней компании (вместе «Группа»), и к информации, содержащейся в этом документе («Информация»), относится следующее. Информация не претендует на то, чтобы содержать полную, точную или полную информацию, необходимую для оценки Компании или Группы и/или ее финансового положения. Информация не представляет собой рекомендацию в отношении каких-либо ценных бумаг Компании или любого другого члена Группы. Соглашаясь на доступ к Информации, вы (i) соглашаетесь соблюдать вышеуказанные ограничения; и (ii) прочитали, поняли и согласились соблюдать содержание настоящего заявления об отказе от ответственности. Никакие заявления, гарантии или обязательства, явные или подразумеваемые, не делаются Компанией или любым из соответствующих аффилированных лиц Компании или любым из их соответствующих директоров, должностных лиц, партнеров, несущих личную ответственность, сотрудниками, агентами и консультантами или советниками или любым другим лицом в отношении справедливости, точности, полноты или правильности Информации или содержащихся в ней мнений или любого другого заявления, связанного с Компанией или Группой сделанного или подразумеваемого, и не следует полагаться на них для любых целей, включая, помимо прочего, любые инвестиционные соображения. Никакая ответственность, обязательство или ответственность, возникающая в результате правонарушения, контракта или иным образом, не принимается и не будет принята Компанией или любым из их соответствующих Партнеров или любым другим лицом за любые убытки, затраты или ущерб, каким бы образом они ни возникли в результате какого-либо использования Информации или информации или мнений, а также любых ошибок, упущений или искажений, содержащихся в ней или иным образом возникающих в связи с ней. Этот документ не предназначен для предоставления консультаций по бухгалтерскому учету, юридическим или налоговым вопросам и на него не следует полагаться, а также не представляет собой рекомендации относительно какой-либо транзакции. Данная Информация включает определенные финансовые показатели, не представленные в соответствии с МСФО. Компания использует эти показатели, не относящиеся к МСФО, в качестве дополнительной информации к своей финансовой информации по МСФО. Показатели, не соответствующие МСФО, не определены и не представлены в соответствии с МСФО. Показатели, не относящиеся к МСФО, не являются показателями операционной деятельности Компании в соответствии с МСФО и не должны использоваться вместо или рассматриваться в качестве альтернативы любым показателям эффективности и/или ликвидности в соответствии с МСФО. Кроме того, Информация содержит определенную финансовую информацию, основанную на внутренних отчетах и управленческой отчетности Компании, которая не подвергалась и не будет подвергаться аудиту или проверке. Любые показатели и другая информация, не относящиеся к МСФО, не могут указывать на исторические результаты деятельности Группы, а также не предназначены для прогнозирования будущих результатов. Эти меры и информация могут быть несопоставимы с теми, которые используются другими компаниями под теми же или похожими названиями. Таким образом, не следует чрезмерно полагаться на эту информацию, не соответствующую МСФО, и другую информацию. Рыночные данные и некоторые отраслевые прогнозы, включенные в Информацию, были получены на основе внутренних опросов, оценок, отчетов и исследований, где это необходимо, а также внешних исследований рынка, общедоступной информации и отраслевых публикаций. Ни Компания, ни кто-либо из сотрудников не проверяли независимо точность любых таких рыночных данных и отраслевых прогнозов и не давали никаких заявлений или гарантий в отношении них. Такие данные и прогнозы включены сюда только в информационных целях. Кроме того, некоторые данные об отрасли, рынке и конкурентном положении, содержащиеся в настоящей Информации, взяты из собственных внутренних исследований и оценок Компании, основанных на знаниях и опыте руководства Компании на рынках, на которых работает Группа. Хотя Компания добросовестно полагает, что такие исследования и оценки являются разумными и надежными, они, а также лежащая в их основе методология и предположения не проверялись каким-либо независимым источником на предмет точности или полноты и могут быть изменены. Компания не может гарантировать, что третья сторона, использующая другие методы для сбора, 17 анализа или расчета рыночной информации и данных, получит или создаст те же результаты. Кроме того, конкуренты Группы могут определять Группу и ее рынки иначе, чем Компания. Соответственно, вам не следует полагаться на какие-либо данные об отрасли, рынке или конкурентном положении, содержащиеся в этой Информации. Информация содержит заявления прогнозного характера. Все заявления, кроме заявлений об исторических фактах, включенных в 9

Информацию, являются прогнозными заявлениями. Заявления прогнозного характера отражают текущие ожидания и прогнозы Компании в отношении ее финансового состояния, результатов деятельности, планов, целей, будущих результатов и бизнеса. Эти заявления могут включать, помимо прочего, любые заявления, которым предшествуют, после которых следуют или включающие такие слова, как «цель», «полагать», «ожидать», «цель», «намереваться», «может», «предполагать», «оценивать» «план», «проект», «будет», «может иметь», «вероятно», «должен», «будет», «мог бы» и другие слова и термины, имеющие сходное или отрицательное значение. Такие прогнозные заявления включают в себя известные и неизвестные риски, неопределенности и другие важные факторы, находящиеся вне контроля Компании, которые могут привести к тому, что фактические результаты, показатели или достижения Группы будут существенно отличаться от ожидаемых результатов, показателей или достижений, выраженных или подразумеваемых в таких прогнозных заявлениях. Такие прогнозные заявления основаны на многочисленных предположениях относительно нынешних и будущих бизнес-стратегий Группы, а также условий, в которых она будет работать в будущем. Никаких заявлений, гарантий или обязательств, явных или подразумеваемых, не делается и не следует полагаться на справедливость, точность, полноту или правильность Информации или содержащихся в ней мнений. Информация не прошла независимую проверку и не будет обновляться. Информация, включая, помимо прочего, прогнозные заявления, применима только на дату настоящего документа и не предназначена для предоставления каких-либо гарантий относительно будущих результатов. Компания прямо отказывается от каких-либо обязательств или обязательств по распространению любых обновлений или исправлений Информации, включая любые финансовые данные или прогнозные заявления, и не берет на себя никаких обязательств публично публиковать любые изменения, которые она может внести в Информацию, которые могут возникнуть в результате любого изменения в ожиданиях Компании, любые изменения в событиях, условиях или обстоятельствах, на которых основаны эти прогнозные заявления, или другие события или обстоятельства, возникающие после даты настоящего документа.