12 ноября 2026 г.

Результаты за третий квартал и 9 месяцев, завершившихся 30 сентября 2026

Международная экспансия способствует ускорению роста выручки.

Увеличение провозных емкостей благодаря повышению доступности двигателей частично компенсирует сохраняющееся давление со стороны удельных расходов.

Алматы, Казахстан - АО «Эйр Астана» (далее «Компания» и вместе с дочерней авиакомпанией FlyArystan – «Группа»), ведущая группа авиакомпаний в регионах Центральной Азии и Кавказа по объему выручки и размеру воздушного флота, объявляет результаты за третий квартал и девять месяцев, завершившихся 30 сентября 2026 года.

Ибрахим Жанлыел, Главный исполнительный директор, прокомментировал:

«Группа компаний Air Astana продемонстрировала уверенный рост выручки на 20,6% в третьем квартале 2026 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, что свидетельствует о дальнейшем ускорении темпов роста выручки. Несмотря на сохраняющееся давление со стороны затрат, оказывающее влияние как на Группу, так и на авиационную отрасль в целом, разница между темпами роста доходов и расходов на ППКМ продолжила улучшаться в третьем квартале 2026 года, сохранив положительную динамику третий квартал подряд. Удельные доходы за квартал выросли на 16,0% на фоне контролируемого роста провозных емкостей, что отражает сохраняющийся высокий спрос и эффективность нашей динамичной модели распределения провозных емкостей в условиях «новой нормы».

Рост удельных расходов был обусловлен рядом факторов, включая высокие цены на авиатопливо в международных аэропортах. Эти негативные факторы были частично компенсированы за счет увеличения доли заправки авиатопливом в Казахстане до 75% в течение квартала (+4 процентных пункта по сравнению с аналогичным периодом прошлого года). Несмотря на сохраняющиеся операционные сложности и дополнительные расходы, связанные с проблемой двигателей Pratt & Whitney, количество простаивающих воздушных судов за отчетный период сократилось на пять по сравнению с третьим кварталом прошлого года. Как отмечалось в результатах первого полугодия, мы ожидаем полного отсутствия таких простоев в пиковый сезон 2027 года.

Несмотря на сохраняющуюся нестабильность в регионе Персидского залива, гибкость наших маршрутных сетей обеих авиакомпаний позволила нам воспользоваться растущим спросом на транзитные перевозки между Востоком и Западом через Казахстан и продолжить расширение международной маршрутной сети. В третьем квартале провозные емкости Группы на направлениях в Китай увеличились почти вдвое по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, в то время как провозные емкости на направлениях в Индию выросли на 23%. Количество новых маршрутов, запущенных в 2026 году, достигло 24. В третьем квартале рост провозных емкостей составил 4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, что стало самым высоким показателем за текущий год. Кроме того, третий квартал стал первым периодом, в котором мы наблюдали улучшение доступности двигателей, что, по нашим ожиданиям, создаст основу для дальнейшего роста в ближайшей перспективе.

Расширение маршрутной сети продолжилось и этим летом: Air Astana объявила о запуске нового стратегически важного маршрута в Токио, а также новых рейсов в Лангкави, Салалу и Бангкок. В свою очередь, FlyArystan объявил об открытии новых направлений в Чунцин, Сиань, Урумчи, Ургенч и Инин, а также о возобновлении рейсов в Ереван. Все эти изменения в совокупности расширяют наше присутствие на ключевых рынках деловых и туристических перевозок.

В прошлом квартале мы отмечали, что повышение доступности двигателей позволит увеличить интенсивность эксплуатации существующего авиапарка и обеспечить дальнейший рост. В третьем квартале мы уже наблюдаем конкретные результаты этих улучшений: увеличение провозных емкостей, запуск новых маршрутов и расширение международной

маршрутной сети. Мы ожидаем сохранения этой положительной динамики и с уверенностью смотрим в будущее.»

Ключевые результаты третьего квартала

Уверенный рост выручки продолжился благодаря увеличению провозных емкостей на фоне повышения доступности воздушных судов.

- Суммарная выручка и прочие доходы выросли на 20,6% и составили 529,1 млн долларов США (3-й кв. 2025г.: 438,6 млн долларов США).
- ППКМ выросли на 4,0% и составили 7,07 млрд (3-й кв. 2025г.: 6,80 млрд).
- ВПКМ выросли на 2,0% и составили 5,90 млрд (3-й кв. 2025г.: 5,78 млрд).
- Разница между доходами и расходами на ППКМ продолжает сокращаться:
    - Доходы на ППКМ выросли на 16,0% и составили 7,48 центов США (3-й кв. 2025г: 6,45 центов США).
    - Расходы на ППКМ выросли на 20,0% и составили 6,95 центов США (3-й кв. 2025г.: 5,79 центов США).
- Показатель EBITDAR вырос на 0,4% и составил 105,6 млн долларов США (3-й кв. 2025г.: 105,2 млн долларов США). Маржа EBITDAR снизилась на 4,0 процентных пункта и составила 20,0% (3-й кв. 2025г.: 24,0%).
- Чистая прибыль снизилась на 10,3% и составила 18,5 млн долларов США (3-й кв. 2025г.: 20,6 млн долларов США).
- Количество перевезенных пассажиров выросло на 0,9% и составило 3,05 млн человек (3-й кв. 2025г.: 3,02 млн чел.) при этом средний коэффициент загрузки снизился до 83,4% (3-й кв. 2025г.: 85,0%).

Ключевые показатели за девять месяцев

Устойчивый рост выручки при практически неизменном объеме провозных емкостей и последовательном улучшении разницы между темпами роста доходов и расходов на ППКМ.

- Общая выручка и прочие доходы выросли на 17,9% и составили 1 293,0 млн долларов США (9 мес. 2025г.:1 096,8 млн долларов США).
- ППКМ выросли на 1,8% и составили 17,36 млрд (9 мес. 2025г.: 17,06 млрд).
- ВПКМ выросли на 1,5% и составили 14,37 млрд (9 мес. 2025г.: 14,16 млрд).
- Рост расходов на ППКМ превысил рост доходов на ППКМ:
    - Доходы на ППКМ выросли на 15,9% и составили 7,45 центов США (9 мес. 2025г: 6,43 центов США).
    - Расходы на ППКМ выросли на 21,3% и составили 7,15 центов США (9 мес. 2025г.: 5,90 центов США).
- Показатель EBITDAR снизился на 5,7% и составил 247,3 млн долларов США (9 мес. 2025г.: 262,2 млн долларов США). Маржа EBITDAR снизилась на 4,8 процентных пункта и составила 19,1% (9 мес. 2025г.: 23,9%).
- Чистая прибыль снизилась и составила -2,7 млн долларов США (9 мес. 2025г.: 31,2 млн долларов США).
- Количество перевезенных пассажиров снизилось на 1,1% и составило 7,44 млн человек (9 мес. 2025г.: 7,53 млн чел.) при этом средний коэффициент загрузки остался на стабильном уровне - 82,8% (9 мес. 2025г.: 83,0%).

Прогноз

Условия для нашего роста остаются благоприятными благодаря сохраняющимся позитивным макроэкономическим тенденциям в Казахстане и регионе в целом. Меры по адаптации нашей

маршрутной сети с учетом продолжающихся конфликтов по-прежнему обеспечивают привлекательную динамику роста, которая, как мы ожидаем, будет способствовать дальнейшему укреплению благоприятных структурных тенденций в регионе. Тем не менее, в ближайшей перспективе мы ожидаем сохранения инфляционного давления со стороны затрат, особенно на авиатопливо, что частично нивелирует положительную динамику роста выручки. Наша среднесрочная стратегия, основанная на расширении международной маршрутной сети, продолжает активно реализовываться и укрепляет нашу уверенность в достижении среднесрочных прогнозных показателей:

- Перераспределять провозные емкости с целью защиты рентабельности и смягчения инфляционного давления на затраты, сохраняя при этом коэффициент загрузки на уровне от 80 до 85%.
- Увеличить общий парк до 86 самолетов к концу 2030 года.
- Увеличить маржу EBITDAR до среднего-высокого уровня 20% в среднесрочной перспективе, поддерживая коэффициент ликвидности выше 25% и соотношение собственных и заемных средств ниже 3,0x (чистый долг/EBITDAR).

Финансовый обзор

Финансовый и операционный обзор	**Третий квартал 2026 г.**	**Третий квартал 2025 г.**	**в сравнении с аналогичным периодом прошлого года**	**9 мес. 2026**	**9 мес. 2025**	**в сравнении с аналогичным периодом прошлого года**
Пассажиры (млн)	3,05	3,02	0,9%	7,44	7,53	-1,1%
Количество самолетов на конец периода (флот)	63	61	3,3%	63	61	3,3%
Коэффициент загрузки (%)	83,4	85,0	-1,7пп	82,8	83,0	-0,2пп
Выручка и прочие доходы (млн долларов США)	529,1	438,6	20,6%	1 293,0	1 096,8	17,9%
Показатель EBITDAR (млн долларов США)	105,6	105,2	0,4%	247,3	262,2	-5,7%
Маржа EBITDAR (%)	20,0%	24,0%	-4,0пп	19,1%	23,9%	-4,8пп
Чистая прибыль (млн долларов США)	18,5	20,6	-10,3%	-2,7	31,2	-108,7%
Показатель ППКМ (млрд)	7,1	6,8	4,0%	17,4	17,1	1,8%
Показатель ВПКМ (млрд)	5,9	5,8	2,0%	14,4	14,2	1,5%
Доходы на ППКМ (центы США)	7,48	6,45	16,0%	7,45	6,43	15,9%
Расходы на ППКМ (центы США)	6,95	5,79	20,0%	7,15	5,90	21,3%
Денежные средства и банковский баланс (млн долларов США)	511,5	539,6	-5,2%	511,5	539,6	-5,2%
Чистый долг/EBITDAR	1,9	1,3	0,6	1,9	1,3	0,6
Денежные средства/выручка (%)	31,0%	38,3%	-7,3пп	31,0%	38,3%	-7,3пп

Финансовый обзор

В третьем квартале 2026 года Группа продемонстрировала уверенный рост выручки: выручка и прочие доходы увеличились на 20,6% и составили 529,1 млн долларов США (3-й квартал 2025 года: 438,6 млн долларов США). Темпы роста выручки ускорились по сравнению с первым полугодием благодаря сохраняющейся эффективности ценовой политики и плановому перераспределению провозных емкостей Air Astana в пользу более рентабельных международных маршрутов. Несмотря на сохраняющееся давление со стороны затрат, квартальный показатель EBITDAR остался в целом

на уровне аналогичного периода прошлого года, увеличившись на 0,4% и составив 105,6 млн долларов США (3-й квартал 2025 года: 105,2 млн долларов США). Однако маржа EBITDAR снизилась на 4,0 процентных пункта и составила 20,0% (3-й квартал 2025 года: 24,0%), поскольку рост выручки был в значительной степени нивелирован увеличением затрат. FlyArystan продемонстрировал особенно высокие результаты в третьем квартале: показатель EBITDAR вырос на 33,9%, а маржа EBITDAR увеличилась на 3,1 процентного пункта.

За первые девять месяцев 2026 года выручка и прочие доходы Группы увеличились на 17,9% и составили 1 293,0 млн долларов США (9 месяцев 2025 года: 1 096,8 млн долларов США). Показатель EBITDAR снизился на 5,7% и составил 247,3 млн долларов США (9 месяцев 2025 года: 262,2 млн долларов США), при этом маржа EBITDAR сократилась на 4,8 процентных пункта и составила 19,1% (9 месяцев 2025 года: 23,9%). Стабилизация показателя EBITDAR в третьем квартале свидетельствует об улучшении динамики финансовых результатов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, хотя результаты за девять месяцев по-прежнему отражают сохраняющееся давление со стороны затрат Группы.

В третьем квартале провозные емкости Группы (измеряемые в ППКМ) выросли на 4,0% и составили 7,1 млрд, в то время как объем пассажиропотока (измеряемый в ВПКМ) увеличился на 2,0% и составил 5,9 млрд. Количество перевезенных пассажиров выросло на 0,9% и составило 3,05 млн человек. За первые девять месяцев показатель ППКМ увеличился на 1,8% и составил 17,4 млрд, а показатель ВПКМ вырос на 1,5% и составил 14,4 млрд, при этом количество перевезенных пассажиров сократилось на 1,1% и составило 7,44 млн человек. Таким образом, темпы роста выручки продолжили значительно опережать темпы роста провозных емкостей и пассажиропотока, что отражает увеличение удельных доходов и плановое перераспределение маршрутной сети в пользу международных направлений.

В третьем квартале показатель доходов на ППКМ Группы вырос на 16,0% и составил 7,48 цента США (3-й квартал 2025 года: 6,45 цента США), что подтверждает сохраняющуюся положительную динамику удельных доходов. При этом Air Astana продемонстрировала рост доходов на ППКМ примерно на 12%, в то время как у FlyArystan данный показатель увеличился приблизительно на 25%. За первые девять месяцев показатель доходов на ППКМ Группы вырос на 15,9% и составил 7,45 цента США (9 месяцев 2025 года: 6,43 цента США), отражая устойчивое улучшение удельных доходов на протяжении всего отчетного периода.

Темпы роста удельных расходов продолжили опережать темпы роста удельных доходов. В третьем квартале показатель расходов на ППКМ вырос на 20,0% и составил 6,95 цента США (3-й квартал 2025 года: 5,79 цента США), превысив темпы роста доходов на ППКМ на 4,0 процентных пункта. При этом доходы на ППКМ оставались выше расходов на ППКМ, а положительная разница между данными показателями составила 0,53 цента США по сравнению с 0,66 цента США в третьем квартале 2025 года. За первые девять месяцев показатель расходов на ППКМ вырос на 21,3% и составил 7,15 цента США (9 месяцев 2025 года: 5,90 цента США), в то время как рост доходов на ППКМ составил 15,9%. В результате разница между доходами и расходами на ППКМ за девять месяцев сократилась до 0,30 цента США по сравнению с 0,53 цента США годом ранее, однако темпы сокращения данного разрыва последовательно замедлялись.

Сохраняющееся давление со стороны затрат было обусловлено высокими ценами на авиатопливо в международных аэропортах, а также продолжающимся влиянием проблем с двигателями Pratt & Whitney. Доля авиатоплива, заправляемого в Казахстане, увеличилась до 75% по сравнению с 71% в третьем квартале 2025 года, что позволило сократить долю топлива, приобретаемого в международных аэропортах. Действующая модель закупок авиатоплива на внутреннем рынке, предусматривающая приобретение топлива напрямую у нефтеперерабатывающих заводов Казахстана, является важным инструментом снижения зависимости от волатильности мировых цен на авиатопливо. Расходы на владение воздушными судами, техническое обслуживание и ремонт, а также оплату труда продолжали оказывать давление на затраты Группы. Несмотря на то что простои воздушных судов, связанные с проблемами двигателей, по-прежнему ограничивали рост провозных емкостей, Группа продолжала нести данные расходы для поддержания авиапарка, персонала и операционной готовности. В результате возросшая база затрат распределялась на объем ППКМ, который увеличился лишь на 4,0% в третьем квартале и на 1,8% за первые девять месяцев. Это ограничивало возможности Группы компенсировать рост затрат за счет увеличения объемов перевозок, что привело к повышению расходов на ППКМ и сохранению давления на рентабельность.

По состоянию на 30 сентября 2026 года Группа сохранила сильную позицию по ликвидности: объем денежных средств и средств на банковских счетах составил 511,5 млн долларов США (30 сентября 2025 года: 539,6 млн долларов США). Коэффициент «денежные средства к выручке» составил 31,0% без учета неиспользованных кредитных линий по сравнению с 38,3% годом ранее. Соотношение чистого долга к EBITDAR составило 1,89x по сравнению с приблизительно 1,3x по состоянию на 30 сентября 2025 года вследствие увеличения обязательств по аренде и снижения показателя EBITDAR. Несмотря на сокращение объема денежных средств и увеличение долговой нагрузки по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, оба показателя по-прежнему находятся в комфортных пределах опубликованных среднесрочных ориентиров Группы, предусматривающих поддержание коэффициента ликвидности выше 25% и соотношения чистого долга к EBITDAR ниже 3,0x. Это обеспечивает Группе значительный запас финансовой прочности для поддержания устойчивости операционной деятельности и финансирования инвестиционных потребностей.

Информация об операционной деятельности

Собственные возможности Группы в области технического обслуживания, ремонта и капитального ремонта (MRO), а также подготовки персонала обеспечивают более эффективный контроль над ключевыми техническими и учебными процессами, повышая операционную эффективность и гибкость реагирования на потребности бизнеса. Продолжается подготовка планов по строительству дополнительных ангаров для расширения собственных возможностей Группы по выполнению тяжелых форм технического обслуживания.

После окончания отчетного периода, 14 октября, инженерно-техническая служба Группы завершила 12-летнее техническое обслуживание по форме C-check самолета Airbus в рекордно короткие для данного вида работ сроки, сократив продолжительность обслуживания на 22 дня по сравнению с аналогичными проверками годом ранее. Сокращение времени простоя достигнуто благодаря совершенствованию процессов и накоплению технического опыта, что повышает доступность воздушных судов и операционную устойчивость.

В октябре команда также приступила к первой самостоятельной установке оборудования для обеспечения доступа к Wi-Fi на борту самолета Airbus A321LR. Работы по модернизации заняли около трех недель, и в настоящее время услуга уже доступна пассажирам, что способствует дальнейшему повышению качества обслуживания на борту.

Группа расширила применение цифровых решений в деятельности аэропортовых служб, внедрила инструменты на базе искусственного интеллекта для поддержки операционных решений и завершила ключевые обновления корпоративных систем. Продолжилось совершенствование платформы взаимодействия с пассажирами на базе ИИ, а также более широкое внедрение ИИ в ИТ-операции, поддержку приложений и управление инфраструктурой. Также продвигалась реализация инициатив в области управления доходами и планирования маршрутной сети, автоматизации финансовых процессов и повышения операционной эффективности. Эти проекты направлены на рост производительности, укрепление операционной устойчивости и улучшение обслуживания пассажиров.

В третьем квартале 2026 года на Казахстан пришлось 75% общего объёма заправленного Группой топлива по сравнению с 71% годом ранее, а на зарубежные аэропорты – оставшиеся 25%. Air Astana продолжала закупать топливо преимущественно напрямую у казахстанских нефтеперерабатывающих заводов, самостоятельно организуя логистику, включая транспортировку. Такая модель закупок позволила ограничить влияние колебаний международных цен на топливо на фоне роста его средней стоимости в зарубежных аэропортах на 47% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Пассажиропоток и расширение маршрутной сети

В третьем квартале 2026 года благодаря динамическому распределению провозных емкостей Группа продолжила развивать маршрутную сеть с акцентом на международные рынки, открывая новые направления и увеличивая частоты рейсов обеих авиакомпаний. В летнем сезоне частота рейсов выросла на 35%: выполнялось более 300 международных рейсов в неделю, включая свыше 100 рейсов в Центральную Азию и на Кавказ, а также более 500 еженедельных внутренних рейсов по Казахстану.

30 октября 2026 года Air Astana заключила соглашение о стратегическом партнерстве с China Southern Airlines – первом подобном партнерстве между авиакомпаниями Казахстана и Китая. Соглашение развивает существующее кодшеринговое сотрудничество и предусматривает координацию расписания рейсов, расширение кодшеринга и совместные маркетинговые инициативы.

Партнерство поддерживает дальнейшее развитие Air Astana в Китае – стратегически важном рынке роста – и призвано предложить пассажирам более широкий выбор и удобные стыковки в рамках взаимодополняющих маршрутных сетей двух авиакомпаний. Ожидается, что более тесное коммерческое сотрудничество будет способствовать развитию деловых и туристических поездок и увеличению транзитного пассажиропотока между Казахстаном и Китаем, укрепляя конкурентные позиции авиакомпании и создавая дополнительные возможности для роста выручки в рамках совместной маршрутной сети.

Китай стал основным направлением международной экспансии: провозные емкости Группы, измеряемые показателем ППКМ, в третьем квартале практически удвоились, увеличившись на 99% год к году. Группа выполняла до 53 рейсов в неделю по 14 маршрутам в восемь пунктов назначения благодаря увеличению частот Air Astana и дальнейшему расширению маршрутной сети FlyArystan. Запуск в сентябре рейсов Алматы–Чунцин с частотой два раза в неделю стал еще одним важным этапом развития FlyArystan в Китае, обеспечив первое прямое регулярное пассажирское сообщение между Чунцином и Центральной Азией. Маршрут расширяет присутствие Группы на юго-западе Китая, предоставляя преимущество первого выхода на рынок для развития делового и туристического пассажиропотока и укрепляя авиасообщение между Казахстаном и Китаем. После окончания отчетного периода, в октябре, FlyArystan запустила рейсы Астана–Инин, увеличив свою китайскую сеть до шести регулярных маршрутов, четыре из которых были открыты в 2026 году. Новый маршрут укрепляет присутствие авиакомпании в Синьцзяне и вместе с рейсами в Чунцин расширяет охват китайского рынка, поддерживая стратегию развития международных направлений с долгосрочным потенциалом роста.

В третьем квартале количество еженедельных рейсов в Европу увеличилось до 22, а в Турцию в пик летнего сезона – до 62, что отражает сезонное расширение полетов по туристическим направлениям. Количество рейсов в Стамбул из Алматы, Астаны и Атырау выросло до 25 в неделю, включая два ежедневных рейса из Алматы.

Air Astana выполняла четыре рейса в неделю между Алматы и Лондоном и 11 еженедельных рейсов во Франкфурт из Алматы, Астаны и Уральска. Летняя программа также включала новые рейсы в Ларнаку и Даламан и возобновление сезонных полетов в Подгорицу, Батуми, Бодрум, Дананг и Нячанг.

Дальнейшее развитие двух взаимодополняющих маршрутных сетей расширяет возможности прямых перелетов и поддерживает транзитное сообщение через хабы Группы в Алматы и Астане. За третий квартал мы зафиксировали рост международного транзитного пассажиропотока на 75%, что свидетельствует о контрциклическом характере деятельности авиакомпании в условиях «новой нормы».

Флот

Расширение флота продолжается: Air Astana получила Airbus A321neo, а FlyArystan – еще одно воздушное судно A320. Благодаря этим поставкам парк Группы увеличился до 65 самолетов, из которых 36 эксплуатирует Air Astana и 29 – FlyArystan. Пополнение флота поддерживает дальнейшее развитие маршрутной сети и плановое расширение присутствия Air Astana на более рентабельных международных направлениях.

Ожидается, что к 2030 году флот Группы увеличится до 86 воздушных судов: 54 у Air Astana и 32 у FlyArystan. Парк будет включать 83 самолета семейства Airbus A320 и три Boeing 787-9, впоследствии заменят существующий парк Boeing 767.

На период после 2030 года сформирован гибкий портфель заказов, включающий до 50 дополнительных самолетов семейства Airbus A320 и до 15 дополнительных Boeing 787-9 с поставками в 2031-2035 годах. Программа развития флота призвана обеспечить реализацию

долгосрочных планов роста Группы и предложить максимально комфортные условия перелета нашим взыскательным пассажирам.

Продолжающиеся меры по смягчению последствий проблем с двигателями Pratt & Whitney и дополнительными ВСД

Большую часть парка авиакомпании «Эйр Астана» составляют самолеты семейства Airbus A320, оснащенные двигателями Pratt & Whitney PW1100G. В течение квартала Группа продолжала решать общие для всей отрасли проблемы, связанные с двигателями Pratt & Whitney PW1100G, при этом требования к проведению регулярных осмотров и технического обслуживания влияли на эксплуатационную готовность самолетов. Благодаря внедренным мерам по смягчению последствий и проактивному управлению парком Группа по-прежнему уделяла особое внимание минимизации сбоев в работе, сокращению числа случаев приостановки полетов самолетов и обеспечению максимальной эксплуатационной готовности парка в пиковые периоды.

В третьем квартале 2026 года Группа продолжила добиваться прогресса в смягчении операционных последствий проблем с двигателями Pratt & Whitney, что стало возможным благодаря улучшению темпов ввода двигателей в эксплуатацию, сокращению времени технического обслуживания и повышению долговечности новых лопаток турбины высокого давления (HPT). Число случаев остановки самолетов на земле оставалось примерно на 60 % ниже, чем за аналогичный период прошлого года, что свидетельствует об эффективности мер Группы по смягчению последствий. Учитывая, что в 2026 году ожидается более чем трехкратное увеличение темпов поступления двигателей по сравнению с 2025 финансовым годом, а также обеспечение дополнительных производственных мощностей на 2027 год, Группа по-прежнему находится на пути к достижению своей цели – нулевого числа самолетов, находящихся на земле (AOG), в пиковый летний сезон 2027 года.

Совершенство

Air Astana продолжает инвестировать в бортовой продукт и обслуживание пассажиров, поддерживая свое премиальное позиционирование и долгосрочную стратегию роста. Показатель пунктуальности рейсов (OTP) в третьем квартале 2026 года улучшился на 13,4 п.п. год к году до 87,4%. Пунктуальность последовательно повышалась в течение квартала: с 85,5% в июле (+9,2 п.п. год к году) до 86,3% в августе и 91,1% в сентябре. Индекс лояльности пассажиров (NPS) в сентябре также вырос на 8 п.п. до 57 и продолжает повышаться в октябре, достигнув 56.

После завершения отчётного периода, 29 октября 2026 года, Air Astana запустила услугу высокоскоростного спутникового Wi-Fi на борту: первый оснащённый системой Airbus A321LR выполнил рейс по маршруту Алматы – Ташкент. Проект реализуется в партнёрстве с SES, при этом установка оборудования выполняется собственными техническими специалистами авиакомпании на её технической базе. Поэтапное оснащение парка Airbus A321LR системой Wi-Fi продолжится в течение 2027 года.

В третьем квартале 2026 года Air Astana продолжила совершенствовать бортовой продукт, уделяя внимание развлечениям, комфорту пассажиров и информированию о безопасности. В бортовой системе развлечений появились родительский контроль, новые категории контента для коротких рейсов и рекомендованных материалов, а также расширенный выбор детских программ, включая анимационный сериал о финансовой грамотности «Акша Алиппеси».

Высокие стандарты обслуживания Группы были отмечены на церемонии Skytrax World Airline Awards 2026: Air Astana в 15-й раз подряд признана «Лучшей авиакомпанией Центральной Азии и СНГ», а FlyArystan четвертый год подряд получила награду «Лучшая бюджетная авиакомпания Центральной Азии и СНГ». Air Astana также удостоена региональных наград Skytrax за лучшее обслуживание персоналом авиакомпании и лучшее бортовое питание в экономическом и бизнес-классах.

ESG

В третьем квартале 2026 года Air Astana получила сертификат устойчивых закупок в рамках комплексной программы устойчивого развития IATA (Integrated Sustainability Program, ISP), став первой авиакомпанией в Центральной Азии и СНГ и третьей в мире, удостоенной этой сертификации. Она подтверждает внедрение экологических, социальных и управленческих

критериев в закупочные решения и оценку поставщиков, способствуя ответственным практикам по всей цепочке поставок.

В июле Air Astana стала первой компанией в Казахстане, получившей сертификат DHL GoGreen Plus. Участие в программе поддерживает усилия по сокращению выбросов категории Scope 3, связанных с международной логистикой, благодаря использованию устойчивого авиационного топлива (SAF) в транспортной сети DHL.

Группа продолжила работу по повышению топливной эффективности за счет модернизации флота и применения аналитических инструментов на базе ИИ для оптимизации расхода топлива и сокращения связанных с ним выбросов. Air Astana также продолжила оценивать возможности поставок SAF и стратегического сотрудничества, поддерживая свои долгосрочные экологические цели и развитие рынка SAF в Казахстане.

Конференц-звонок

Сегодня, 12 ноября 2026 года, в 14.00 по времени Астаны руководство Компании проведет вебтрансляцию презентации и конференц-звонок в режиме реального времени с сессией вопросов и ответов. Презентация результатов за третий квартал и девять месяцев 2026 года, а также запись вебкаста будут доступны на веб-сайте Компании для инвесторов https://ir.airastana.com.

Подключиться к веб-трансляции можно по следующим ссылкам:

На русском языке: Результаты за третий квартал 2026 | SparkLive | LSEG
На казахском языке: 2026 жылдың үшінші тоқсан нәтижелері | SparkLive | LSEG
На английском языке: Air Astana - Q3 Results 2026 | SparkLive | LSEG

Финансовая отчетность по МСФО за девять месяцев 2026 года доступна на сайте Компании в разделе «Финансовая отчетность»: https://ir.airastana.com

За более подробной информацией, пожалуйста, обращайтесь:

Группа компаний Air Astana
Служба по связям с инвесторами
Саймон Рэй (Руководитель по связям с инвесторами) investor.relations@airastana.com
Департамент по корпоративным коммуникациям media@airastana.com

FTI Consulting (Financial media) airastana@fticonsulting.com

О группе компаний Air Astana

Группа компаний Air Astana является крупнейшей группой авиакомпаний в регионах Центральной Азии и Кавказа по объему выручки и размеру воздушного флота. Группа эксплуатирует парк воздушных судов, состоящий из 65 самолетов, распределенный между АО «Эйр Астана», авиакомпанией полного цикла, которая выполнила свой первый рейс в 2002 году, и бюджетным перевозчиком АО FlyArystan, созданным в 2019 году. Группа обеспечивает регулярные, прямые и транзитные, ближнемагистральные и дальнемагистральные пассажирские и грузовые авиаперевозки на внутренних, региональных и международных маршрутах по Центральной Азии, Кавказу, Дальнему Востоку, Ближнему Востоку, Индии и Европе. АО «Эйр Астана» пятнадцать раз была признана «Лучшей авиакомпанией Центральной Азии и СНГ» и в десятый раз была награждена за «Лучшее обслуживание в Центральной Азии и СНГ» по версии Skytrax World Airline Awards. FlyArystan четырежды признан Skytrax «Лучшим бюджетным перевозчиком в Центральной Азии и СНГ». Также АО «Эйр Астана» имеет пятизвёздочный 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).

Оговорка об ответственности

Настоящий документ был подготовлен Акционерным обществом «Эйр Астана» («Компания») и относится к Компании и ее дочерней компании (совместно – «Группа»), и, приведенные ниже положения относятся к информации, содержащейся в этом документе («Информация»).

Информация не претендует на полноту, точность или исчерпывающий характер сведений, необходимых 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 участника Группы. Получая доступ к Информации, вы (i) соглашаетесь соблюдать вышеуказанные ограничения; и (ii) подтверждаете, что прочитали, поняли настоящую оговорку об ответственности и согласны соблюдать ее положения

Ни Компания, ни ее аффилированные лица, ни их директора, должностные лица, партнеры, несущие личную ответственность, сотрудники, агенты, консультанты или советники («Связанные лица»), ни какие-либо иные лица не предоставляют прямо выраженных или подразумеваемых заверений, гарантий или обязательств в отношении объективности, точности, полноты или достоверности Информации, содержащихся в ней мнений либо любых иных заявлений, сделанных или предположительно сделанных в связи с Компанией или Группой и не следует полагаться на такие сведения для каких-либо целей, включая, помимо прочего, принятие инвестиционных решений. Ни Компания, ни ее Связанные лица, ни какие-либо иные лица не принимают и не будут принимать на себя какую-либо ответственность или обязательства, возникающие из причинения вреда, договора или по иным основаниям, за любые убытки, расходы или ущерб, каким бы образом они ни возникли в результате использования Информации, содержащихся в ней сведений или мнений, ошибок, упущений или искажений либо в иной связи с ней. Настоящий документ не предназначен для предоставления бухгалтерских, юридических или налоговых консультаций, и на него не следует полагаться в этих целях; он также не является рекомендацией в отношении какой-либо сделки.

Информация включает определенные финансовые показатели, представленные не в соответствии с МСФО. Группа использует эти показатели, не относящиеся к МСФО, в качестве дополнительной информации к своей финансовой информации по МСФО. Такие показатели не определяются МСФО и не представлены в соответствии с ними. Они не являются показателями операционных результатов Группы по МСФО и не должны использоваться вместо, либо рассматриваться в качестве альтернативы каким-либо показателям результатов деятельности и/или ликвидности по МСФО. Кроме того, Информация содержит определенную финансовую информацию, основанную на внутренних отчетах и управленческой отчетности Группы, которая не подвергалась и не будет подвергаться аудиту или проверке. Показатели, не предусмотренные МСФО, и иная информация могут не отражать исторические операционные результаты Группы и не предназначены для прогнозирования будущих результатов. Эти показатели и сведения могут быть несопоставимы с показателями и сведениями, которые другие компании используют под такими же или схожими наименованиями. Поэтому не следует чрезмерно полагаться на такие показатели и иную информацию.

Рыночные данные и некоторые отраслевые прогнозы, включенные в Информацию, были получены на основе внутренних опросов, оценок, отчетов и исследований, где это необходимо, а также внешних исследований рынка, общедоступной информации и отраслевых публикаций. Ни Группа, ни ее Связанные лица 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 приводятся исключительно в информационных целях. Кроме того, содержащиеся в Информации сведения об отрасли, рынках и конкурентных позициях могут основываться на внутренних исследованиях и оценках Группы, подготовленных с учетом знаний и опыта ее руководства на рынках присутствия. Хотя Группа добросовестно полагает, что такие исследования и оценки являются разумными и надежными, они, а также лежащая в их основе методология и предположения не проверялись каким-либо независимым источником на предмет точности или полноты и могут быть изменены. Группа не может гарантировать, что третья сторона, использующая другие методы для сбора, анализа или расчета рыночной информации и данных, получит или создаст те же результаты. Кроме того, конкуренты Группы могут определять Группу и ее рынки иначе, чем сама Группа. Соответственно, не следует полагаться на содержащиеся в Информации сведения об отрасли, рынках или конкурентных позициях.

Информация содержит заявления прогнозного характера. Все содержащиеся в Информации заявления, кроме заявлений об исторических фактах, являются заявлениями прогнозного характера.

Они отражают текущие ожидания и прогнозы Группы в отношении ее финансового положения, результатов деятельности, планов, целей, будущих показателей и бизнеса. К ним могут относиться, помимо прочего, любые заявления, которым предшествуют, за которыми следуют или которые содержат такие слова, как «целевой показатель», «полагать», «ожидать», «стремиться», «намереваться», «возможно», «предвидеть», «оценивать», «планировать», «прогнозировать», «будет», «может иметь», «вероятно», «следует», «могло бы», а также иные слова и выражения сходного значения или их отрицательные формы. Такие заявления связаны с известными и неизвестными рисками, неопределенностью и другими важными факторами, находящимися вне контроля Группы, которые могут привести к существенному отличию фактических результатов, показателей деятельности или достижений Группы от ожидаемых результатов, показателей или достижений, прямо выраженных либо подразумеваемых в таких заявлениях. Эти заявления основаны на многочисленных допущениях в отношении текущей и будущей бизнес-стратегии Группы и среды, в которой она будет осуществлять деятельность в будущем. Никаких прямо выраженных или подразумеваемых заверений, гарантий или обязательств в отношении объективности, точности, полноты или достоверности Информации либо содержащихся в ней мнений не предоставляется, и полагаться на них не следует.

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. Группа 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 Группы, любые изменения в событиях, условиях или обстоятельствах, на которых основаны эти прогнозные заявления, или другие события или обстоятельства, возникающие после даты настоящего документа.