

13 марта 2026



## Результаты за четвертый квартал и полный год, завершившийся 31 декабря 2025 года

**Устойчивые результаты за год с уверенным ростом выручки и провозных емкостей**

**Проведение внеплановых технических работ по двигателям Pratt & Whitney оказало влияние на рентабельность**

**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 четвертый квартал и полный год, завершившийся 31 декабря 2025 года.

**Питер Фостер, Главный исполнительный директор Air Astana, прокомментировал:**

*2025 год знаменует собой второй год Группы Air Astana в статусе публичной компании и мой 20-й год на посту главного исполнительного директора. Несмотря на проблемы, с которыми столкнулась вся мировая авиаиндустрия, Группа продемонстрировала устойчивые финансовые результаты, увеличив выручку на 11,4%\* до 1 453,9 млн долларов США и сохранив показатель EBITDAR на стабильном уровне 321,2 млн долларов США (рост +0,8%\*). Благодаря эффективному распределению провозных емкостей показатель ППКМ вырос на 14,0% и составил 22,0 млрд, по сравнению с 19,3 млрд в 2024 финансовом году. В частности, в 4 квартале на фоне высокого спроса общий рост выручки составил 15,8%.*

*В более широком смысле Группа добилась значительного успеха в ряде направлений, укрепляя позиции обоих наших брендов для долгосрочного успеха. Это включает инвестиции в наш парк воздушных судов (в том числе крупнейший заказ на самолеты в нашей истории), расширение маршрутной сети (25 новых маршрутов), улучшение клиентского опыта и повышение операционной эффективности – центральным аспектом которого является развитие наших цифровых возможностей. Наш авиационный технический центр является основным активом, обеспечивающим устойчивость бизнеса, а собственная экспертиза по техническому обслуживанию обеспечивает рентабельность в контексте нашей продолжающейся работы по ситуации с двигателями Pratt & Whitney.*

*Внеплановые снятия двигателей (ВСД) Pratt & Whitney является проблемой всей отрасли. ВСД негативно повлияли на прибыльность, ограничив наши объемы перевозок и тем самым увеличив удельные расходы, в первую очередь, из-за потери провозной емкости, что привело к сокращению маржи между доходами и расходами на ППКМ в течение года. Тем не менее принятые нами меры по смягчению последствий позволили минимизировать их влияние на будущие результаты. Мы видим, что со временем влияние ВСД уменьшается. Давление на доходы на ППКМ удалось частично компенсировать благодаря улучшению к концу третьего квартала и особенно заметному восстановлению в четвертом квартале с ростом доходов на ППКМ на 9,8%. Это вселяет уверенность в устойчивость нашего бизнеса и позволяет сосредоточиться на сокращении расходов на ППКМ. Мы сможем достичь желаемой маржинальности благодаря дальнейшему росту и распределению расходов на большую провозную ёмкость.*

---

\* показатели за 2024 год представлены без учета выручки от единовременных статей (USD 4,2 млн).

*Поскольку это мой последний отчет по результатам компании, я бы хотел в заключение выразить огромную уверенность в Air Astana и ее руководстве. У нас сильная, разносторонняя и мотивированная управленческая команда, со многими из которых я работал на протяжении всего своего пребывания в должности. Некоторые присоединились совсем недавно и уверен, что они принесут новый взгляд в нашу стратегию, в частности Гонсалу Пиреш в качестве нашего нового исполнительного директора по финансам и Йохана Эйдхагена в качестве нового президента FlyArystan. С апреля команду возглавит Ибрахим Жанлыел, который обладает уникальными возможностями для того, чтобы обеспечить следующий этап развития Air Astana. До назначения исполнительным директором по финансам Ибрахим в течение 15 лет занимал руководящие позиции в коммерческом блоке группы. В своих должностях он был неотъемлемой частью успеха, которого мы добились, а в качестве исполнительного директора по финансам отвечал за весь процесс IPO. Для меня было удовольствием работать с ним более двух десятилетий, и я передаю авиакомпанию в очень надёжные руки.*

*Мы ожидаем поставку трёх новых самолётов Boeing 787-9 Dreamliner, а также последующие поставки других воздушных судов в течение следующих 15 месяцев. Несмотря на внешние вызовы, мы перевезли почти 10 миллионов пассажиров, и ключевым фактором нашего успеха стало расширение международной маршрутной сети. Я чрезвычайно горжусь тем, чего мы достигли вместе, и с нетерпением жду возможности продолжить работу в компании в качестве старшего советника Совета директоров.*

#### **Ключевые результаты 2025 года**

*Устойчивый рост выручки и провозной емкости со стабильным показателем EBITDAR, несмотря на давление на маржу.*

- Суммарная выручка и прочие доходы выросли на 11,4%, составив 1 453,9 млн долларов США (2024 год: 1 304,9 млн долларов США).
- Показатель EBITDAR вырос на 0,8% и составил 321,2 млн долларов США (2024 год: 318,7 млн долларов США). Маржа EBITDAR уменьшилась на 2.3 п.п. и составила 22.1% (2024 год: 24,4%).
- Чистая прибыль снизилась на 35,9 млн долларов США и составила 13,6 млн долларов США (2024 год: 49,4 млн долларов США).
- Показатель ППКМ вырос на 14,0% и составил 22,0 млрд (2024 год: 19,3 млрд).
- Показатель ВПКМ вырос на 13,0% и составил 18,2 млрд (2024 год: 16,1 млрд).
- Разница между доходами и расходами на ППКМ отразила снижение маржи в сложной операционной среде, которое было частично компенсировано за счёт эффективного управления провозными емкостями, корректировки тарифов и повышения операционной эффективности.
  - Доходы на ППКМ снизились на 2,3% и составили 6,60 центов США (2024 год: 6,75 центов США).
  - Расходы на ППКМ увеличились на 1,6% и составили 6,20 центов США (2024 год: 6,10 центов США).
- Количество перевезенных пассажиров Группы увеличилось на 7,9% и составило 9,7 млн (2024 год: 9,0 млн), а средний коэффициент загрузки сохранился на стабильном среднем уровне и составил 82,7% (2024 год: 83,5%).
- Флот Группы увеличился до 62 воздушных судов.

#### **Ключевые результаты четвертого квартала**

*Отмечен рост выручки и пассажиропотока, при этом на прибыль повлияли внеплановые снятия двигателей Pratt & Whitney (BCD), но в четвертом квартале рост доходов на ППКМ стал положительным.*

- Совокупная выручка и прочие доходы выросли на 15,8% и составили 357,0 млн долларов США (в четвертом квартале 2024 года: 308,4 млн долларов США).
- Показатель EBITDAR снизился на 9,7% и составил 59,1 млн долларов США (в четвертом квартале 2024: 65,4 млн долларов США). Маржа EBITDAR снизилась на 4,7 п.п. до 16,5% (в четвертом квартале 2024 года: 21,2%).
- Чистая прибыль снизилась на 15,3 млн долларов США и составила -17,7 млн долларов США (в четвертом квартале 2024 года: -2,4 млн долларов США).
- Показатель ППКМ вырос на 5,5% и составил 5,0 млрд (в четвертом квартале 2024 года: 4,7 млрд).
- Показатель ВПКМ вырос на 5,4% и составил 4,1 млрд (в четвертом квартале 2024 года: 3,9 млрд).
- На разницу между доходами и расходами на ППКМ повлияло внеплановое снятие двигателей Pratt & Whitney, что ограничило рост провозных емкостей и привело к большему, чем планировалось, простоею самолетов в четвертом квартале.
  - Доходы на ППКМ выросли на 9,8% и достигли 7,18 центов США (в четвертом квартале 2024 года: 6,54 цент США) в связи с распределением провозной емкости в пользу более высокодоходных международных маршрутов и корректировкой тарифов, начатой в начале этого года, полный финансовый эффект от которой отразился в четвертом квартале.
  - Расходы на ППКМ выросли на 17,3% и достигли 7,23 центов США (в четвертом квартале 2024 года: 6,16 центов США) из-за снижения провозной емкости по причине ВСД, а также того, что ресурсы были ориентированы на пиковый сезон, и более высоких затрат на техническое обслуживание двигателей.
- Количество пассажиров, перевезенных Группой, осталось на прежнем уровне 2,2 млн человек (в четвертом квартале 2024 года: 2,2 млн) со средним коэффициентом загрузки 81,7% (в четвертом квартале 2024 года: 81,7%).

## Прогноз

Ограничения, связанные с двигателями, повлиявшие на результаты третьего квартала, сохранялись и в четвертом квартале, продолжая влиять на операционные показатели, в результате чего расходы на ППКМ Группы превысили доходы на ППКМ. Несмотря на эту разницу, Группа сохраняет курс на обеспечение роста в 2026 году в соответствии со своим среднесрочным прогнозом:

- Перераспределить провозные емкости для обеспечения максимальной рентабельности и смягчения инфляционного ценового давления, сохранив при этом коэффициент загрузки на уровне низких-средних 80%.
- Расширить парк к концу 2030 года до 86 самолетов.
- Среднесрочный прогноз маржи EBITDAR ожидается на уровне средних-высоких 20% с коэффициентом ликвидности выше 25% и соотношением собственных и заемных средств ниже 3,0х (чистый долг/EBITDAR).

## Финансовый и операционный обзор

Финансовый и операционный обзор	2025 год	2024 год	Сравнение г/г	4 кв. 2025 г.	4 кв. 2024 г.	Сравнение г/г
Пассажиры (млн)	9,7	9,0	7,9%	2,2	2,2	0,0%
Количество самолетов на конец периода (флот)	62	57	8,8%	62	57	8,8%
Коэффициент загрузки (%)	82,7	83,5	-0,7pp	81,7	81,7	0,0pp
Выручка и прочие доходы (млн долларов США)	1 453,9	1 304,9	11,4%	357,1	308,4	15,8%

Показатель EBITDAR (млн долларов США)	321,2	318,7	0,8%	59,1	65,4	-9,7%
Маржа EBITDAR (%)	22,1	24,4	-2,3pp	16,5	21,2	-4,7pp
Чистая прибыль (млн долларов США)	13,6	49,4	-35,9m	-17,7	-2,4	-15,3m
Показатель ППКМ (млрд)	22,0	19,3	14,0%	5,0	4,7	5,5%
Показатель ВПКМ (млрд)	18,2	16,1	13,0%	4,1	3,9	5,4%
Доходы на ППКМ (центы США)	6,60	6,75	-2,3%	7,18	6,54	9,8%
Расходы на ППКМ (центы США)	6,20	6,10	1,6%	7,23	6,16	17,3%
Денежные средства и банковский баланс (млн долларов США)	472,9	488,7	-3,2%	472,9	488,7	-3,2%
Чистый долг/EBITDAR	1,80	1,24	0,56	1,80	1,24	0,56
Денежные средства/выручка (%)	32,5%	37,3%	-4,8pp	32,5%	37,3%	-4,8pp

### Пассажиропоток и расширение маршрутной сети

Группа продолжила оптимизировать свою маршрутную сеть и распределять провозные емкости в соответствии со спросом, сосредоточившись на более международных направлениях с высокой маржинальностью, прежде всего в рамках бренда Air Astana. За 2025 год показатель ППКМ Группы вырос на 14,0% благодаря увеличению международных ППКМ на 19,8% по сравнению с ростом на внутренних маршрутах на 6,9%. В четвертом квартале 2025 года показатель ППКМ Группы увеличился на 5,5%, при этом рост международного показателя ППКМ на 11,2% был частично нивелирован небольшим снижением провозной емкости на внутреннем рынке (-1,4%). Этот рост провозной емкости способствовал увеличению пассажиропотока на 7,9% до 9,7 млн человек за 2025 год, что отражает продолжающееся расширение международной сети Группы.

Группа продолжает реализовывать свою стратегию по наращиванию маршрутной сети как внутри страны, так и в рамках своей региональной и международной сети. В 2025 году Группа запустила 25 новых маршрутов включая направления на мегарынки Китая и Индии, в Юго-Восточной Азии, Персидском заливе, сезонных направлениях, а также рейсы Алматы-Франкфурт в дополнение к ежедневному рейсу Астана-Франкфурт.

Группа расширила свое присутствие на рынке Китая, увеличив в 2024 году количество рейсов с 16 до 24 в неделю по шести направлениям. Два из них, включая Гуанчжоу, были открыты в 2025 году, а рейсы в Шанхай начнутся в первой половине 2026 года. Также увеличилось количество частот в Индию – количество рейсов в Дели и Мумбаи увеличилось с 12 до 16 рейсов в неделю.

Air Astana продолжила расширение своей международной сети осенью 2025 года. В октябре Air Astana возобновила полеты в Медину из Алматы, Астаны, Шымкента, а также, впервые запустила еженедельные рейсы из Актау. В октябре были возобновлены полеты по маршруту Астана-Джидда, а в ноябре 2025 года был добавлен маршрут Актау-Джидда. FlyArystan начал полеты на Гоа из Алматы и Астаны в четвертом квартале.

Кроме того, в конце октября Air Astana возобновила полеты по популярным туристическим направлениям по всей Азии, в том числе из Алматы в Мале (Мальдивы) и из Алматы и Астаны в Фукуок (Вьетнам). Частота рейсов Алматы–Бангкок и Алматы–Пхукет была увеличена с четырех до семи рейсов в неделю по обоим маршрутам.

Развитие событий на Ближнем Востоке, безусловно, вызывает беспокойство. В связи с недавним конфликтом мы приостановили полеты в Дубай, Доху, Джидду и Медину. Вместе с тем, благодаря нашей модели динамического перераспределения провозной ёмкости, высвободившиеся провозные емкости были перераспределены на Юго-Восточную Азию в ответ на резкий рост спроса в этот регион. На фоне отсутствия на ряде маршрутов многих перевозчиков из стран Персидского залива наблюдается рост спроса на рейсы Air Astana, соединяющие Азию и Европу. Увеличилось количество бронирований на рейсы в Лондон, Франкфурт и Стамбул, а на маршруте Алматы-Дели задействованы самолеты большей вместимости. Такая операционная гибкость

позволяет Air Astana эффективно реагировать на колебания спроса, вызванные геополитическими событиями. Группа продолжает внимательно следить за развитием ситуации. Безопасность наших пассажиров, экипажей и воздушных судов остаётся нашим главным приоритетом.

### **Укрепление стратегических партнерств**

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

Кодшеринговое соглашение с China Southern Airlines охватывает 50 еженедельных рейсов между Казахстаном и Китаем, что предоставляет пассажирам больше вариантов для путешествий и стыковок между обеими странами. В сентябре Группа подписала кодшеринговое соглашение с ведущей индийской авиакомпанией Air India укрепляя сотрудничество на ключевых маршрутах между Казахстаном и Индией, в частности, на рейсах Air Astana между Алматы-Дели и Алматы-Мумбаи. Первый кодшеринговый рейс с Air India состоялся 4 ноября 2025 года, а рейс с China Southern ожидается в конце марта.

Как отражение важности этих кодшеринговых соглашений, Air Astana недавно объявила о назначении Ричарда Леджера вице-президентом по партнерствам и альянсам для дальнейшего развития этого ключевого направления роста.

### **Флот**

Группа продолжает развивать парк воздушных судов в поддержку своей стратегии роста и операционной эффективности. В течение 2025 года Группа получила восемь самолетов семейства Airbus A320. С учетом этих поставок и возврата трех самолетов Embraer E2 парк увеличился до 62 самолетов на конец года, 34 из которых эксплуатирует Air Astana, а 28 - FlyArystan.

После возврата последнего самолёта Embraer E2 в сентябре 2025 года Группа теперь эксплуатирует самую простую и эффективную структуру парка за более чем 20 лет, который состоит, в основном, из современных и топливоэффективных самолётов семейства Airbus A320 (включая A321LR с увеличенной дальностью полёта), а также Boeing 767, эксплуатируемых Air Astana на дальнемагистральных международных маршрутах. В течение этого периода Группа также повысила операционную эффективность за счёт улучшения конфигурации салонов отдельных самолётов A321LR и A321neo.

Группа продолжает реализовывать свою долгосрочную стратегию развития парка воздушных судов для поддержки дальнейшего роста и расширения маршрутной сети. В феврале 2026 года Компания подписала договор с компанией Boeing на приобретение пяти самолетов Boeing 787-9 с пятью опционами и пятью правами на покупку. Поставки запланированы с 2032 по 2035 год. Это дополнение к трем самолетам Boeing 787-9, поставка которых ожидается в 2026 и 2027 годах, что увеличит парк широкофюзеляжных самолетов Группы до 18 единиц, и будет способствовать расширению дальнемагистральных международных перевозок.

Кроме того, Группа подписала соглашение с Airbus S.A.S о приобретении пяти самолетов Airbus A320neo и двадцати самолетов Airbus A321neo в рамках твердого заказа с поставками, запланированными с 2031 по 2034 год, а также получила опционы на приобретение еще двадцати пяти самолетов семейства Airbus A320neo. Это соглашение поддерживает текущую модернизацию флота Группы и обеспечивает гибкость для поддержки долгосрочного роста как Air Astana, так и FlyArystan.

Расширение флота Группы усиливает фокус на поддержании современного, экономичного и простого парка, способствующего операционной эффективности, развитию сети и устойчивому долгосрочному росту.

## **Продолжающаяся работа по смягчению проблем с двигателями Pratt & Whitney и внеплановое снятие двигателей (ВСД)**

Большая часть парка Air Astana состоит из самолетов семейства Airbus A320, оснащенных двигателями Pratt & Whitney PW1100G. В июле 2023 года Pratt & Whitney объявила об отзыве данных двигателей в связи с выявленным загрязнением порошкового металла, что привело к масштабным перебоям в авиационной отрасли по всему миру. Air Astana на раннем этапе реализовала план по смягчению последствий, сосредоточив усилия на динамическом управлении провозными емкостями и проактивной программе «простоя» двигателей для максимально эффективного использования в пиковые периоды. Группа также оперативно предприняла меры по обеспечению наличия 13 запасных двигателей, лизингу пяти дополнительных самолетов семейства A320 и с января 2024 года выполнила в собственных технических центрах 208 замен двигателей. Несмотря на высокую операционную нагрузку, предпринятые меры позволили эффективно смягчить влияние проблемы с порошковым металлом на производственные показатели Группы.

В течение 2025 года Группа была вынуждена выполнить 22 ВСД из-за конструктивных дефектов двигателей Pratt & Whitney, помимо проблемы с порошковым металлом. Эти неисправности потребовали досрочного вывода двигателей из эксплуатации, что привело к вынужденному простоям до 13 самолетов в пиковый сезон и сокращению доступных провозных емкостей для выполнения рейсов в высокий период.

Хотя Группа по-прежнему предполагает, что средний срок простоя неисправных двигателей (в том числе затронутых проблемой с металлическим порошком) составляет 18 месяцев, в последнее время отмечаются положительные изменения. Во-первых, в первой половине 2026 запланировано количество отправок на ремонт двигателей в том же объеме, что и за весь 2025 год. Во-вторых, часть ремонтных работ выполняется в ускоренном темпе в формате «пит-стоп». Кроме того, Группа зарезервировала дополнительно 4 двигателя. Данные меры способствуют ускорению решения проблем с двигателями P&W перед началом пикового сезона.

Также ожидается, что поставка новых двигателей Pratt & Whitney, не будет затронутых проблемой порошкового металла. Однако, накопленный объем двигателей, требующих ремонта, сохранится до конца 2028 года. Поскольку новые воздушные суда не затронуты проблемой порошкового металла, прогнозируемый рост парка Air Astana позволяет Группе находиться в более благоприятной позиции по сравнению с рядом других авиакомпаний в течение этого периода.

### **Операционная эффективность**

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

В авиационно-техническом центре Группы в Астане только в 2025 году было выполнено 115 замен двигателей PW1100G для оптимизации их жизненного цикла и максимизации провозных емкостей. С 2024 года проведено 208 таких замен для двигателей, подверженных дефекту, что позволяет Группе эффективно управлять негативным влиянием на операционную деятельность.

Группа продолжает расширять свои возможности по проведению сложных форм технического обслуживания, выполнив в 2025 году 16 C-check во флоте Airbus, в том числе пять 1C-check, шесть 6-летних C-check и пять 12-летних C-check. Возможности технического обслуживания достигли нового уровня, подтверждением чего стало одновременное проведение тяжелых форм C-check вне пикового летнего сезона в сентябре 2025 года, а в феврале 2026 года Группа выполнила юбилейный 50-й C-check в авиационном техническом центре в Астане. Эти собственные технические компетенции повышают операционную устойчивость Группы, обеспечивая стабильные провозные емкости и высокий уровень доступности воздушных судов.

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

В Центре летной подготовки Группы в Астане установлен второй полнопилотажный тренажер A320 и будет введен в эксплуатацию в апреле этого года. Это позволит существенно увеличить возможности по подготовке летного состава, повысить операционную эффективность и в перспективе обеспечить дополнительный источник дохода за счет обучения пилотов сторонних авиакомпаний. Действующий полнопилотажный тренажер имел 100%-ю загрузку в 2025 году.

Группа продолжает активно продвигать цифровую трансформацию и продолжает инвестировать в современные технологии, облачные решения, искусственный интеллект и ИТ-безопасность. Инструменты на базе искусственного интеллекта и собственные разработки все чаще внедряются во все бизнес-процессы, повышая операционную эффективность, ускоряя принятие решений и улучшая взаимодействие с клиентами. Эти инициативы способствуют укреплению операционной устойчивости, продуктивности и долгосрочному стратегическому росту Группы.

Современные инструменты оптимизации позволяют повысить эффективность использования летного состава и снизить затраты на планирование. В первые четыре месяца после внедрения в апреле система Jeppesen Crew Pairing сократила количество рабочих дней экипажей на 16%, оптимизировала их распределение в пиковый сезон, что обеспечило экономию 17% кресел, предоставив возможность их дальнейшей коммерческой продажи, а также увеличила количество вылетов пилотов с ограниченным резервом времени на 26%. Эти меры способствовали улучшению пунктуальности рейсов, снижению затрат и повышению операционной эффективности. На основе достигнутых результатов в сентябре 2025 года Air Astana внедрила систему Jeppesen Crew Rostering Optimiser, а в первом квартале 2026 года планирует запустить Jeppesen Crew Bidding, которая обеспечит экипажам большую гибкость и вовлеченность. При подтверждении эффективности этих цифровых решений Группа намерена внедрить их в работе других подразделений, включая наземную службу.

Для оптимизации расхода топлива Air Astana заключила партнерство с StorkJet для внедрения платформы на базе искусственного интеллекта для мониторинга топливной эффективности. Это позволило снизить расход топлива до 2%. Это ощутимая выгода для Группы, годовые расходы которой на топливо составили 331 млн долларов США в 2025 году.

## **Превосходство**

Группа усовершенствовала бортовое обслуживание и операционную эффективность за счет сервиса, инициатив в области устойчивого развития и оптимизации планирования экипажей, делая упор на качестве сервиса и эффективности затрат. В 2025 году Air Astana также обновила бортовую развлекательную программу, расширив контент и функционал, что способствовало улучшению клиентского опыта и вовлеченности. Все улучшения интегрированы в новое мобильное приложение, запущенное ранее в этом году, предоставляя пассажирам доступ к фильмам и другому развлекательному контенту на своих персональных устройствах. Также пассажиры имеют возможность получать уведомления.

Во втором квартале 2025 года Air Astana запустила новое мобильное приложение, позволяющее пассажирам легко бронировать и управлять авиабилетами. В него была интегрирована программа для часто летающих пассажиров Nomad Club, которая была обновлена в 2024 году и теперь предлагает накопление баллов на основе потраченных средств. Это делает программу более привлекательной и расширяет возможности использования баллов.

Группа продолжает получать международное признание за качество сервиса и превосходный продукт. Air Astana в шестой раз подряд получила рейтинг «Пять звезд» от Ассоциации пассажирского опыта авиакомпаний (APEX) в категории «Крупные авиакомпании». Также была

признана «Лучшей авиакомпанией в Центральной Азии и Южной Азии». Группа также получила множество отраслевых наград за дорожные наборы, развлекательные программы и сервис, что отражает постоянные инвестиции в улучшение клиентского опыта и дифференциацию продукта. Эти инициативы поддерживают позиционирование Группы как премиального бренда и лояльность клиентов, особенно в рамках ее растущей международной сети.

Постоянное внимание к высокому уровню сервиса было отмечено на церемонии Skytrax World Airline Awards 2025, которая прошла в июне на Парижском авиасалоне. Air Astana была признана «Лучшей авиакомпанией в Центральной Азии и СНГ» четырнадцатый год подряд и в девятый раз получила награду «Лучшее бортовое обслуживание в Центральной Азии и СНГ». FlyArystan также была признана «Лучшей бюджетной авиакомпанией в Центральной Азии и СНГ» третий год подряд.

В сентябре 2025 года Air Astana успешно прошла десятый аудит по эксплуатационной безопасности IOSA, подтвердив своё соответствие международно признанным стандартам безопасности и операционной деятельности.

### **Устойчивое развитие**

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

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

Партнерство с компанией StorkJet основано на использовании передовой платформы мониторинга топливной эффективности и производительности для каждого воздушного судна и аналитике на базе искусственного интеллекта, обеспечивает точную оптимизацию расхода топлива на всех этапах полета, что позволяет достичь сокращения потребления топлива и выбросов CO<sub>2</sub> до 2%.

Air Astana продолжает взаимодействовать с заинтересованными сторонами, внимательно следит за развитием ситуации и изучает возможные варианты обеспечения доступности SAF в Казахстане в будущем, тщательно оценивая коммерческие, нормативные и операционные аспекты.

### **Финансовый обзор**

Несмотря на значительные операционные и внешние вызовы, Группа продемонстрировала устойчивые финансовые результаты в 2025 году. Рост выручки оставался высоким, однако на маржу оказали влияние ограничения, связанные с двигателями, колебания валютных курсов и давление затрат, особенно во второй половине года.

В 2025 году Группа продемонстрировала значительный рост выручки: общая выручка и прочие доходы увеличились на 11,4% до 1 453,9 млн долларов США (2024 год: 1 304,9 млн долларов США) благодаря устойчивому спросу, дисциплинированному управлению провозной емкостью и выручкой. Показатель EBITDAR увеличился на 0,8% до 321,2 млн долларов США (2024 год: 318,7 млн долларов США), что отражает рост выручки, который был частично нивелирован

операционным давлением и ростом затрат в течение года. Чистая прибыль уменьшилась на 35,9 млн долларов США до 13,6 млн долларов США (2024 год: 49,4 млн долларов США), что в основном отражает давление на маржу во второй половине года.

Четвертый квартал отразил как восстановление динамики выручки, так и сохраняющееся давление на расходы во втором полугодии. В четвертом квартале 2025 года совокупная выручка и прочие доходы увеличились на 15,8%, составив 357,1 млн долларов США (4 кв. 2024 г.: 308,4 млн долларов США), что обусловлено устойчивым спросом и расширением провозных емкостей. Показатель EBITDAR снизился на 9,7% в годовом исчислении до 59,1 млн долларов США (4 кв. 2024 г.: 65,4 млн долларов США), что в первую очередь отражает влияние простоя воздушных судов из-за проблем с двигателями и связанное с этим давление на операционные расходы в этот период.

Рост доходов на ППКМ был отрицательным в первых кварталах 2025 года, однако в четвертом квартале рост составил 9,8% до 7,18 цента США (4 кв. 2024 г.: 6,54 цента США). Это стало результатом корректировки внутренних тарифов и фокуса на высокомаржинальных международных направлениях. В четвертом квартале международные провозные емкости выросли на 11,2%, в то время как внутренние сократились на 1,4%. Восстановление показателя доходов на ППКМ вселяет уверенность в улучшение маржи за счет роста объема перевозок, особенно в пиковый летний период.

Проблемы с двигателями Pratt & Whitney остаются значительным фактором, влияющим на результаты Компании. Расходы на ППКМ в четвертом квартале выросли на 17,3%, составив 7,23 цента США (4 кв. 2024 г.: 6,16 цента США). Это произошло преимущественно из-за неполной загрузки запланированного операционного персонала в пиковый сезон по причине простоя самолетов (связанного с ВСД), а также из-за распределения фиксированных затрат на техническое обслуживание на меньшую, чем ожидалось, базу доступных ППКМ. Эти факторы продолжали оказывать влияние и в четвертом квартале. В результате EBITDAR снизился на 9,7% в годовом исчислении до 59,1 млн долларов США (4 кв. 2024 г.: 65,4 млн долларов США), что в первую очередь отражает последствия простоя воздушных судов из-за проблем с двигателями и соответствующее давление на операционные расходы в этот период.

Помимо простоев из-за проблем с двигателями Pratt & Whitney, на затраты в четвертом квартале 2025 года также повлияли колебания валютных курсов. Повышение аэропортовых сборов в соответствии с ценовой политикой перекладывается на пассажиров. Эти факторы в основном носят внешний и технический характер, и Группа продолжает фокусироваться на дисциплине затрат и мерах по повышению эффективности для поддержания рентабельности.

Группа оценивает, что совокупная потеря производственных объемов в результате ВСД оказала отрицательное влияние показатель EBITDAR в размере 42,3 млн долларов США в 2025 году. Хотя Группа на раннем этапе согласовала с Pratt & Whitney условия компенсации и поддержки и продолжает получать соответствующие выплаты, переговоры продолжаются для обеспечения надлежащего смягчения операционных и финансовых последствий.

В течение года девальвация тенге по отношению к доллару США оказала непропорционально большое влияние на FlyArystan из-за её большей зависимости от внутреннего рынка, что привело к снижению EBITDAR в размере 18,4 млн долларов США, частично нивелированным меньшим положительным влиянием на Air Astana. Хотя FlyArystan пересмотрел тарифы для смягчения валютного влияния, изменения вступили в силу после пикового сезона, тогда как Air Astana частично сгладила влияние через более ранние ценовые меры, полный эффект которых отразился в результатах четвертого квартала. Кроме того, временные закрытия аэропортов в третьем квартале 2025 года отрицательно повлияли на EBITDAR, однако все крупные аэропорты, кроме одного, с тех пор возобновили работу.

Эти факторы в первую очередь повлияли на результаты в пиковый операционный период и способствовали давлению на затраты и маржинальность во втором полугодии. Тем не менее, это влияние было частично нивелировано ростом выручки, корректировкой тарифов и продолжающимся расширением международных рейсов, что поддержало общие финансовые результаты за весь год.

Около 70% объема авиатоплива компания закупает в Казахстане, где осуществляет прямые поставки с нефтеперерабатывающих заводов и самостоятельно управляет всей логистикой, включая транспортировку. Оставшиеся 30% международных закупок топлива Группа заеджирировала полностью на первый квартал 2026 года и 25% на второй квартал 2026 года с верхним пределом 70 и 65 долларов США за баррель соответственно, без риска потерь при снижении цен.

По состоянию на 31 декабря 2025 года Группа сохранила сильную позицию по ликвидности: денежные средства и их эквиваленты составили 472,9 млн долларов США (2024 г.: 488,7 млн долларов США), а соотношение денежных средств к выручке составило 32,5% (2024 г.: 37,3%) до учета доступных кредитных линий. Коэффициент долговой нагрузки составил 1,80x (отношение чистого долга Группы к EBITDAR) по сравнению с 1,24x в 2024 году, что по-прежнему находится в пределах среднесрочных прогнозов.

### **Конференц-звонок**

Сегодня, 13 марта 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 четвертый квартал и полный 2025 год, и запись вебкаста будут доступны на веб-сайте Компании для инвесторов <https://ir.airastana.com>.

Подключиться к веб-трансляции можно по следующим ссылкам:

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

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

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

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

### **За более подробной информацией, пожалуйста, обращайтесь:**

Группа компаний Air Astana

Служба по связям с инвесторами

Саймон Рэй (Руководитель по связям с инвесторами)

Департамент по корпоративным коммуникациям

[investor.relations@airastana.com](mailto:investor.relations@airastana.com)

[media@airastana.com](mailto:media@airastana.com)

FTI Consulting (Financial media)

[airastana@fticonsulting.com](mailto: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 62 самолетов, распределенный между Air Astana, авиакомпанией полного цикла, которая выполнила свой первый рейс в 2002 году, и бюджетным перевозчиком FlyArystan, созданным в 2019 году. Группа обеспечивает регулярные, прямые и транзитные, ближнемагистральные и дальнемагистральные пассажирские и грузовые авиаперевозки на внутренних, региональных и международных маршрутах по Центральной Азии, Кавказу, Дальнему Востоку, странам Персидского залива, Индии и Европе. Air Astana четырнадцать раз была признана «Лучшей авиакомпанией Центральной Азии и СНГ» и в девятый раз была награждена за «Лучшее обслуживание в Центральной Азии и СНГ» по версии Skytrax World Airline Awards. FlyArystan трижды признан Skytrax «Лучшим бюджетным перевозчиком в Центральной Азии и СНГ». Air Astana имеет пятизвездочный рейтинг в категории крупнейших авиакомпаний от APEx. Ценные бумаги Группы листингуются на Казахстанской фондовой бирже, Astana International Exchange и Лондонской фондовой бирже (тикер: AIRA).



**ФИНАНСОВАЯ ОТЧЕТНОСТЬ, ПРЕДСТАВЛЕННАЯ НИЖЕ, СОДЕРЖИТ ПОКАЗАТЕЛИ УСТАНОВЛЕННОЙ ОТЧЕТНОСТИ И ДОЛЖНА РАССМАТРИВАТЬСЯ В СОЧЕТАНИИ С ПОЯСНЕНИЯМИ ГРУППЫ, ПРИВЕДЕННЫМИ ВЫШЕ В ДАННОМ ПРЕСС-РЕЛИЗЕ О ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТАХ.**

**Консолидированный отчет о прибылях и убытках за год, закончившийся 31 декабря 2025 года**

'000 долларов США	2025	2024
<b>Выручка и прочие доходы</b>		
Пассажирские доходы	1 380 306	1 246 044
Доход от продажи и обратной аренды	37 764	25 016
Доходы от грузовых и почтовых перевозок	27 371	26 303
Прочие доходы	8 449	11 785
<b>Итого выручка и прочие доходы</b>	<b>1 453 890</b>	<b>1 309 148</b>
<b>Операционные расходы</b>		
Расходы на топливо и нефть	(331 466)	(305 183)
Расходы на сотрудников и экипаж	(260 896)	(226 659)
Износ и амортизация	(229 740)	(189 171)
Инженерно-техническое обслуживание	(145 036)	(117 874)
Наземное обслуживание сборы за посадку и маршрутные сборы	(141 003)	(120 485)
Пассажирское обслуживание	(140 585)	(118 677)
Коммерческие расходы	(51 024)	(44 180)
Страхование	(13 549)	(12 801)
Расходы на ИТ и связь	(8 061)	(6 831)
Консультационные юридические и профессиональные услуги	(5 935)	(8 412)
Налоги	(5 618)	(4,361)
Расходы на недвижимость и офисы	(4,845)	(4,675)
Расходы на аренду воздушных судов	(2,218)	(5 216)
Прочие операционные расходы	(25 789)	(14 617)
<b>Итого операционные расходы</b>	<b>(1 365 765)</b>	<b>(1 179 142)</b>
<b>Операционная прибыль</b>	<b>88 125</b>	<b>130 006</b>
Финансовые доходы	22 307	22 079
Финансовые расходы	(82 406)	(64 656)
Убыток от курсовой разницы нетто	(7 906)	20 743
<b>Прибыль до налогообложения</b>	<b>20 120</b>	<b>66 686</b>
Расходы по налогу на прибыль	(6 568)	(13 910)
<b>Прибыль за год</b>	<b>13 552</b>	<b>52 776</b>
<b>Базовая и разводненная прибыль на акцию (в долларах США)</b>	<b>0,038</b>	<b>0,151</b>

**Консолидированный отчет о прочем совокупном доходе за год, закончившийся 31 декабря 2025 года**

'000 долларов США	2025	2024
<b>Прибыль за год</b>	<b>13 552</b>	<b>52 776</b>
<b>Прочий совокупный доход</b>		
<b>Прочий совокупный доход подлежащий реклассификации в состав прибыли или убытка в последующие периоды:</b>		
Хеджирование денежных потоков - эффективная часть изменений справедливой стоимости	173	433

Корпоративный подоходный налог, относящийся к хеджированию денежных потоков - эффективная часть изменений справедливой стоимости	(35)	(87)
Реализованный чистый убыток от инструментов хеджирования денежных потоков	6 899	12 714
Корпоративный подоходный налог, относящийся к убытку от инструментов хеджирования	(1 380)	(2 543)
<b>Прочий совокупный доход, подлежащий реклассификации в состав прибыли или убытка в последующие периоды, за вычетом налога на прибыль:</b>	<b>5 657</b>	<b>10 517</b>
<b>Прочий совокупный доход за год, за вычетом налога на прибыль</b>	<b>5 657</b>	<b>10 517</b>
<b>Итого совокупный доход за год</b>	<b>19 209</b>	<b>63 293</b>

**Консолидированный отчет о финансовом положении по состоянию на 31 декабря 2025 года**

'000 долларов США	31 декабря 2025	31 декабря 2024
<b>АКТИВЫ</b>		
<b>Основные средства</b>		
Здания, сооружения и оборудование	1 195 775	1 063 284
Нематериальные активы	6 502	6 018
Предоплата	20 326	19 591
Гарантийные депозиты	44 950	38 695
Отложенные налоговые активы	1 661	630
Торговая и прочая дебиторская задолженность	80 925	48 603
	<b>1 350 139</b>	<b>1 176 821</b>
<b>Оборотные активы</b>		
Товарно-материальные запасы	86 417	66 129
Предоплата	31 414	30 290
Предоплаченный налог на прибыль	7 105	12 999
Торговая и прочая дебиторская задолженность	25 997	20 801
Прочие налоги будущих периодов	31 900	13 792
Гарантийные депозиты	50 490	3 239
Денежные средства и их эквиваленты	243	302
Прочие финансовые активы	472 876	488 702
	<b>706 442</b>	<b>636 254</b>
<b>Общие активы</b>	<b>2 056 581</b>	<b>1 813 075</b>
<b>КАПИТАЛ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>		
<b>Капитал</b>		
Уставный капитал	138 112	138 112
Резерв для перехода на функциональную валюту	(9 324)	(9 324)
Прочие резервы	(1 285)	3 009
Казначейская акция	(5 460)	(8 240)
Резерв по инструментам хеджирования за вычетом налога	(118)	(5 775)
Нераспределенная прибыль	247 389	276 748
<b>Итого капитал</b>	<b>369 314</b>	<b>394 530</b>
<b>Долгосрочные обязательства</b>		
Кредиты	4 965	521

Обязательства по аренде	846 256	716 775
Резерв на техническое обслуживание воздушных судов	264 313	289 866
Выплаты работникам	1 226	818
	<b>1 116 760</b>	<b>1 007 980</b>
<b>Текущие обязательства</b>		
Торговая и прочая кредиторская задолженность	123 411	116 822
Кредиты	627	56
Арендные обязательства	198 111	171 886
Отложенная выручка	99 079	89 801
Резерв на техническое обслуживание воздушных судов	136 817	25 269
Обязательства по налоговым выплатам	12 462	6 731
	<b>570 507</b>	<b>410 565</b>
<b>Итого обязательства</b>	<b>1 687 267</b>	<b>1 418 545</b>
<b>Итого капитал и обязательства</b>	<b>2 056 581</b>	<b>1 813 075</b>
<b>Балансовая стоимость одной обыкновенной акции (в долларах США) *</b>	<b>1,025</b>	<b>1,104</b>

**Консолидированный отчет о движении денежных средств за год, закончившийся 31 декабря 2025 года**

'000 долларов США	2025	2024
<b>ОПЕРАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ:</b>		
<b>Прибыль до налогообложения</b>	<b>20 120</b>	<b>66 686</b>
Корректировки на:		
Износ и амортизация основных средств и нематериальных активов	229 740	189 171
Прибыль от реализации основных средств и прочих активов	(38 748)	(25 733)
Изменение резерва под обесценение торговой дебиторской задолженности, авансов, гарантийных депозитов, денежных средств и их эквивалентов	191	(1 150)
Списание устаревших и малоподвижных запасов	1 871	353
Изменение в начислении отпускных	1 416	1 176
Начисление резерва на техническое обслуживание воздушных судов	107 409	95 299
Изменение резерва по программе лояльности клиентов	(767)	4 068
Убыток от курсовой разницы, нетто	7 906	20 743
Финансовые доходы	(22 281)	(21 782)
Финансовые расходы	82 238	64 592
Прибыль от досрочного возврата воздушных судов	-	(2 875)
Прочие изменения в основном капитале	(5 761)	-
Выплаты, основанные на акциях	933	6 109
<b>Денежный поток от операционной деятельности до изменений в оборотном капитале</b>	<b>384 267</b>	<b>396 657</b>
Изменение торговой и прочей дебиторской задолженности	(29 903)	(1 794)
Изменение расходов будущих периодов и авансов	(20 188)	(10 201)
Изменение в запасах	(22 159)	1 638
Изменение торговой и прочей кредиторской задолженности и резерва на техническое обслуживание воздушных судов	(68 409)	(17 838)
Изменение в отложенной выручке	10 045	3 415
Изменение в прочих финансовых инструментах	225	893

<b>Денежные средства, полученные от операционной деятельности</b>	<b>253 878</b>	<b>372 770</b>
Уплаченный налог на прибыль	(31 736)	(26 667)
Полученные проценты	22 275	21 743
<b>Чистые денежные средства, полученные от операционной деятельности</b>	<b>244 417</b>	<b>367 846</b>
<b>ИНВЕСТИЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ:</b>		
Приобретение основных средств	(53 930)	(97 948)
Поступления от продажи и обратной аренды	139 741	90 500
Поступления от реализации основных средств	3 580	2 734
Приобретение нематериальных активов	(1 436)	(3 687)
Размещенные банковские и гарантийные депозиты	(57 046)	(12 723)
Изъятые банковские и гарантийные депозиты	2 804	3 044
<b>Чистые денежные средства, использованные в инвестиционной деятельности</b>	<b>33 713</b>	<b>(18 080)</b>
<b>ФИНАНСОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ:</b>		
Выплаты по аренде	(190 762)	(190 331)
Уплаченное вознаграждение	(66 661)	(54 431)
Возврат займов и дополнительного финансирования от продажи с обратной арендой	(528)	(38 442)
Полученные займы и дополнительное финансирование от продажи с обратной арендой	5 533	38 193
Приобретение собственных акций	(2 570)	(8 240)
Казначейские акции, переданные в расчётах	(15)	-
Поступления от выпуска акций	-	121 112
Выплаченные дивиденды	(37 150)	-
<b>Чистые денежные средства, использованные в финансовой деятельности</b>	<b>(292 153)</b>	<b>(132 139)</b>
<b>Чистое увеличение денежных средств и их эквивалентов</b>	<b>(14 023)</b>	<b>217 627</b>
Прочий совокупный убыток, который может быть реклассифицирован в прибыль или убыток в последующих периодах (за вычетом налога):	(1 801)	(2 876)
Эффект изменений в ECL по денежным средствам и их эквивалентам	(2)	(2)
Курсовые разницы при пересчете из других валют	-	(53)
Денежные средства и их эквиваленты, на начало года	<b>488 702</b>	<b>274 006</b>
Денежные средства и их эквиваленты, на конец года	<b>472 876</b>	<b>488 702</b>

Полная аудированная финансовая отчетность по МСФО за 2025 год будет доступна в разделе «Финансовая отчетность» (<https://ir.airastana.com>).

**Глоссарий:**

**ППКМ (ASK):** предельные пассажиро-километры

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

**EBITDAR:** определяется как прибыль за период до вычета (расходов)/экономии по подоходному налогу, финансовых доходов, финансовых расходов, убытка от курсовой разницы, нетто и расходов по износу и амортизации, а также расходов по аренде (включая переменные расходы по аренде воздушных судов, расходы по аренде запасных двигателей, аренду запасных частей,

затраты на аренду имущества (аренда офисных помещений), аренда оборудования, техники и наземного оборудования)

**ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ:** прибыль после налогообложения

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

**ВПКМ (РРК):** выполненные пассажиро-километры

**ВСД:** внеплановое снятие двигателя

## **Отказ от ответственности**

Настоящий документ был подготовлен Акционерным обществом «Эйр Астана» («Компания») и относится к Компании и ее дочерней компании (вместе «Группа»), и к информации, содержащейся в этом документе («Информация»), относится следующее.

Информация не претендует на то, чтобы содержать полную, точную или полную информацию, необходимую для оценки Компании или Группы и/или ее финансового положения. Информация не представляет собой рекомендацию в отношении каких-либо ценных бумаг Компании или любого другого члена Группы. Соглашаясь на доступ к Информации, вы (i) соглашаетесь соблюдать вышеуказанные ограничения; и (ii) прочитали, поняли и согласились соблюдать содержание настоящего заявления об отказе от ответственности.

Никакие заявления, гарантии или обязательства, явные или подразумеваемые, не делаются Компанией или любым из соответствующих аффилированных лиц Компании или любым из их соответствующих директоров, должностных лиц, партнеров, несущих личную ответственность, сотрудниками, агентами и консультантами или советниками или любым другим лицом в отношении справедливости, точности, полноты или правильности Информации или содержащихся в ней мнений или любого другого заявления, связанного с Компанией или Группой сделанного или подразумеваемого, и не следует полагаться на них для любых целей, включая, помимо прочего, любые инвестиционные соображения. Никакая ответственность, обязательство или ответственность, возникающая в результате правонарушения, контракта или иным образом, не принимается и не будет принята Компанией или любым из их соответствующих Партнеров или любым другим лицом за любые убытки, затраты или ущерб, каким бы образом они ни возникли в результате какого-либо использования Информации или информации или мнений, а также любых ошибок, упущений или искажений, содержащихся в ней или иным образом возникающих в связи с ней. Этот документ не предназначен для предоставления консультаций по бухгалтерскому учету, юридическим или налоговым вопросам и на него не следует полагаться, а также не представляет собой рекомендации относительно какой-либо транзакции.

Данная Информация включает определенные финансовые показатели, не представленные в соответствии с МСФО. Компания использует эти показатели, не относящиеся к МСФО, в качестве дополнительной информации к своей финансовой информации по МСФО. Показатели, не соответствующие МСФО, не определены и не представлены в соответствии с МСФО. Показатели, не относящиеся к МСФО, не являются показателями операционной деятельности Компании в соответствии с МСФО и не должны использоваться вместо или рассматриваться в качестве альтернативы любым показателям эффективности и/или ликвидности в соответствии с МСФО. Кроме того, Информация содержит определенную финансовую информацию, основанную на внутренних отчетах и управленческой отчетности Компании, которая не подвергалась и не будет подвергаться аудиту или проверке. Любые показатели и другая информация, не относящиеся к МСФО, не могут указывать на исторические результаты деятельности Группы, а также не предназначены для прогнозирования будущих результатов. Эти меры и информация могут быть несопоставимы с теми, которые используются другими компаниями под теми же или похожими названиями. Таким образом, не следует чрезмерно полагаться на эту информацию, не соответствующую МСФО, и другую информацию.

Рыночные данные и некоторые отраслевые прогнозы, включенные в Информацию, были получены на основе внутренних опросов, оценок, отчетов и исследований, где это необходимо, а также внешних исследований рынка, общедоступной информации и отраслевых публикаций. Ни Компания, никто из сотрудников не проверяли независимо точность любых таких рыночных данных и отраслевых прогнозов и не давали никаких заявлений или гарантий в отношении них. Такие данные и прогнозы включены сюда только в информационных целях. Кроме того, некоторые данные об отрасли, рынке и конкурентном положении, содержащиеся в настоящей Информации, взяты из собственных внутренних исследований и оценок Компании, основанных на знаниях и опыте руководства Компании на рынках, на которых работает Группа. Хотя Компания добросовестно полагает, что такие исследования и оценки являются разумными и надежными, они, а также лежащая в их основе методология и предположения не проверялись каким-либо независимым источником на предмет точности или полноты и могут быть изменены. Компания не может гарантировать, что третья сторона, использующая другие методы для сбора, анализа или расчета рыночной информации и данных, получит или создаст те же результаты. Кроме того, конкуренты Группы могут определять Группу и ее рынки иначе, чем Компания.

Соответственно, вам не следует полагаться на какие-либо данные об отрасли, рынке или конкурентном положении, содержащиеся в этой Информации.

Информация содержит заявления прогнозного характера. Все заявления, кроме заявлений об исторических фактах, включенных в Информацию, являются прогнозными заявлениями. Заявления прогнозного характера отражают текущие ожидания и прогнозы Компании в отношении ее финансового состояния, результатов деятельности, планов, целей, будущих результатов и бизнеса. Эти заявления могут включать, помимо прочего, любые заявления, которым предшествуют, после которых следуют или включающие такие слова, как «цель», «полагать», «ожидать», «цель», «намереваться», «может», «предполагать», «оценивать» «план», «проект», «будет», «может иметь», «вероятно», «должен», «будет», «мог бы» и другие слова и термины, имеющие сходное или отрицательное значение. Такие прогнозные заявления включают в себя известные и неизвестные риски, неопределенности и другие важные факторы, находящиеся вне контроля Компании, которые могут привести к тому, что фактические результаты, показатели или достижения Группы будут существенно отличаться от ожидаемых результатов, показателей или достижений, выраженных или подразумеваемых в таких прогнозных заявлениях. Такие прогнозные заявления основаны на многочисленных предположениях относительно нынешних и будущих бизнес-стратегий Группы, а также условий, в которых она будет работать в будущем. Никаких заявлений, гарантий или обязательств, явных или подразумеваемых, не делается и не следует полагаться на справедливость, точность, полноту или правильность Информации или содержащихся в ней мнений.

Информация не прошла независимую проверку и не будет обновляться. Информация, включая, помимо прочего, прогнозные заявления, применима только на дату настоящего документа и не предназначена для предоставления каких-либо гарантий относительно будущих результатов. Компания прямо отказывается от каких-либо обязательств или обязательств по распространению любых обновлений или исправлений Информации, включая любые финансовые данные или прогнозные заявления, и не берет на себя никаких обязательств публично публиковать любые изменения, которые она может внести в Информацию, которые могут возникнуть в результате любого изменения в ожиданиях Компании, любые изменения в событиях, условиях или обстоятельствах, на которых основаны эти прогнозные заявления, или другие события или обстоятельства, возникающие после даты настоящего документа.