



2025 жылғы 31 желтоқсанда аяқталған төртінші тоқсан мен толық жыл бойынша нәтижелер

Кіріс пен тасымалдау көлемінің айтарлықтай өсуімен сипатталатын тұрақты жылдық нәтижелер

Pratt & Whitney қозғалтқыштарын жоспардан тыс ауыстыру табысқа әсер етуі

Алматы, Қазақстан - Табысы мен әуе паркінің көлемі бойынша Орталық Азия және Кавказ өңіріндегі жетекші авиациялық топ «Эйр Астана» АҚ («Компания», ал өзінің FlyArystan еншілес компаниясымен бірге – «Топ») 2025 жылғы 31 желтоқсанда аяқталған төртінші тоқсан мен толық жылдың қорытындыларын жариялайды.

Air Astana бас атқарушы директоры Питер Фостер:

«2025 жыл Air Astana Тобының жария компания ретіндегі екінші жылы және менің Бас атқарушы директор қызметіндегі 20-шы жылым. Бүкіл сала ауқымындағы қиындықтарға қарамастан, Топ табысын 11,4%-ға, яғни 1 453,9 млн АҚШ долларына дейін арттырып, ал EBITDAR көрсеткішін 321,2 млн АҚШ доллары (+0,8%* өсім) деңгейінде сақтай отырып, жоғары тұрақтылық танытты. Сыйымдылықты үйлестіруді динамикалық басқаруға бағытталған үздіксіз жұмысымыздың арқасында шекті жолаушы-километр (ASK) көрсеткіші 2024 қаржы жылындағы 19,3 млрд-тан 14,0%-ға өсіп, 22,0 млрд-қа жетті. 4-ші тоқсанда Топ қызметіне деген жоғары сұраныс байқалып, жалпы табыс 15,8%-ға өсті.*

Жалпы алғанда, қос брендтіміздің ұзақмерзімді табыстылығын қамтамасыз ету жолында Топ бірқатар бағыттар бойынша елеулі жетістіктерге қол жеткізді. Олардың қатарында әуе паркімізге инвестиция құю (оның ішінде тарихымыздағы ұшақтарға жасалған ең ірі тапсырыс), бағыттар желісін кеңейту (25 жаңа бағыт), клиенттерге қызмет көрсету сапасын жақсарту және операциялық тиімділікті арттыру бар. Мұндағы басты аспектілердің бірі – цифрлық мүмкіндіктерімізді дамыту. Авиациялық-техникалық орталығымыз бизнестің тұрақтылығын қамтамасыз етудегі негізгі актив болып табылады, ал өзіміздің техникалық қызмет көрсету және жөндеу (MRO) базамыздың болуы Pratt & Whitney қозғалтқыштарына қатысты қазіргі уақыттағы мәселелерді шешу аясында компанияның маржасын сақтап қалуға септігін тигізуде.

Pratt & Whitney-дің жоспардан тыс қозғалтқыштың ауыстыру өнеркәсіп бойынша ортақ мәселе. Жоспардан тыс қозғалтқыштың ауыстыру өсу мүмкіндіктерімізді шектеу арқылы табысымызға әсер етті, бұл негізінен айқындалған сыйымдылықтың жоғалуына байланысты бірліктік шығындарды арттырды, жыл бойы бір қолжетімді орындық-километрге шаққандағы кіріс (RASK) пен бір қолжетімді орындық-километрге шаққандағы шығын (CASK) арасындағы маржаны қысқартты. Дегенмен, қабылдаған өтемдік шараларымыз болашақтағы ықтимал әсерді барынша азайтуға мүмкіндік беретін берік негіз қалыптастырды. Біз қозғалтқыштарды жоспардан тыс ауыстырудың ықпалы уақыт өте келе біртіндеп азаяды деп күтеміз. RASK көрсеткішіне қатысты қиындықтарды үшінші тоқсанның соңына қарай енгізілген жақсартулар арқылы еңсердік, ал 4-ші тоқсанда көрсеткіштің 9,8%-ға өсуімен айқын қалпына келу байқалды. Бұл CASK көрсеткішіне басым назар аудару арқылы бизнесіміздің тұрақтылығына қосымша сенім береді.

Бұл мен үшін нәтижелерді жариялаудың соңғы кезеңі болғандықтан, сөзімді Air Astana мен оның басшылығына деген зор сенімді білдірумен аяқтағым келеді. Кәсіби әрі ынталы басқарушыларымыздың көбімен бүкіл қызметім бойы бірге жұмыс істедім. Соңғы уақытта жаңадан қосылғандар компания стратегиясына жаңа көзқарас әкеледі. Олардың қатарында

жаңа қаржы директоры Гонсалу Пуреш пен FlyArystan әуе компаниясының жаңа президенті Йохан Эйдхаген бар. Сәуір айынан бастап олардың бәрін Ибрахим Жанлыел басқарады. Оның Air Astana-ның дамуының келесі кезеңін ілгерілетуге бірегей дайындығы бар. Ибрахим компанияда 15 жыл бойы коммерциялық бағытта жетекшілік қызметтер атқарып, кейін бас қаржы директоры болды. Осы кезеңде ол компанияның көптеген жетістіктеріне тікелей үлес қосты, әрі бас қаржы директоры ретінде IPO процесін толық басқарды. Мен онымен жиырма жылдан астам уақыт бірге жұмыс істегенімді мақтан тұтамын және әуе компанияны сенімді әрі кәсіби басшылыққа қалдырып бара жатқанымға қуаныштымын.

Алдағы 15 ай ішінде біз үш жаңа Boeing 787-9 ұшағын қабылдаймыз, сондай-ақ басқа да әуе кемелерін жеткізу жоспарланған. Сыртқы қиындықтарға қарамастан, біз шамамен 10 миллион жолаушы тасымалдадық, бұл жетістіктің маңызды факторларының бірі халықаралық маршруттық желіні кеңейту болды. Бірге қол жеткізген нәтижелерді ерекше мақтан тұтамын және келешекте Директорлар кеңесінің аға кеңесшісі ретінде компания жұмысына қатысуды жалғастыратынымға қуаныштымын.»

2025 жылдың негізгі көрсеткіштері

Табыстың және тасымалдау сыйымдылығының елеулі өсуі маржаға қысымға қарамастан EBITDAR көрсеткішінің тұрақтылығын сақтауға мүмкіндік берді.

- Жалпы табыс пен өзге де кірістер 11,4%-ға өсіп, 1 453,9 млн АҚШ долларын құрады (2024 ж.: 1 304,9 млн АҚШ доллары).
- EBITDAR 0,8%-ға өсіп, 321,2 млн АҚШ долларына жетті (2024 ж.: 318,7 млн АҚШ доллары). EBITDAR маржасы 2,3 т.п.-ке төмендеп, 22,1% болды (2024 ж.: 24,4%).
- Таза пайда (PAT) 35,9 млн АҚШ долларына азайып, 13,6 млн АҚШ долларын құрады (2024 ж.: 49,4 млн АҚШ доллары).
- ASK 14,0%-ға өсіп, 22,0 млрд-қа жетті (2024 ж.: 19,3 млрд).
- RPK 13,0%-ға өсіп, 18,2 млрд болды (2024 ж.: 16,1 млрд).
- Күрделі операциялық жағдайда RASK пен CASK көрсеткіштері арасындағы маржаның төмендеуін көрсетті, және сыйымдылықты икемді басқару, тарифтерді түзету және операциялық тиімділікті арттыру арқылы ішінара өтелді.
 - RASK 2,3%-ға төмендеп, 6,60 АҚШ центін құрады (2024 ж.: 6,75 цент).
 - CASK 1,6%-ға өсіп, 6,20 АҚШ центіне жетті (2024 ж.: 6,10 цент).
- Топ бойынша тасымалданған жолаушылар саны 7,9%-ға өсіп, 9,7 млн адамды құрады (2024 ж.: 9,0 млн), орташа жүктемелік коэффициент 82,7% деңгейінде тұрақты сақталды (2024 ж.: 83,5%).
- Топтың әуе паркі 62 әуе кемесіне дейін ұлғайды.

4-ші тоқсанның негізгі көрсеткіштері

Түсім мен жолаушылар ағынының өсуі байқалды, алайда Pratt & Whitney қозғалтқыштарын жоспардан тыс ауыстыру табыстылыққа әсер етті. Соған қарамастан, төртінші тоқсанда RASK көрсеткіші қайтадан өсуде.

- Жалпы түсім және өзге де кірістер 15,8%-ға өсіп, 357,0 млн АҚШ долларын құрады (2024 ж. 4-ші тоқсанда: 308,4 млн АҚШ доллары).
- EBITDAR 9,7%-ға төмендеп, 59,1 млн АҚШ долларын құрады (2024 ж. 4-ші тоқсанда: 65,4 млн АҚШ доллары). EBITDAR маржасы 4,7 т.п.-ке төмендеп, 16,5% болды (2024 ж. 4-ші тоқсанда: 21,2%).
- PAT 15,3 млн АҚШ долларына төмендеп, -17,7 млн АҚШ долларын құрады (2024 ж. 4-ші тоқсанда: -2,4 млн АҚШ доллары).
- ASK 5,5%-ға өсіп, 5,0 млрд-қа жетті (2024 ж. 4-ші тоқсанда: 4,7 млрд).

- RPK 5,4%-ға өсіп, 4,1 млрд болды (2024 ж. 4-ші тоқсанда: 3,9 млрд).
- RASK пен CASK арасындағы айырмаға Pratt & Whitney қозғалтқыштарының жоспардан тыс ауыстырылуы әсер етті. Бұл төртінші тоқсанда сыйымдылықтың өсуін шектеп, жоспарланғаннан көбірек әуе кемесінің уақытша пайдаланудан шығарылуына әкелді.
 - RASK 9,8%-ға өсіп, 7,18 АҚШ центін құрады (2024 ж. 4-ші тоқсанда: 6,54 цент). Бұл сыйымдылықты жоғары маржалы халықаралық бағыттарға қайта бөлу және жыл басында басталған тарифтік түзетулердің толық қаржылық әсері төртінші тоқсанда көрініс табуына байланысты болды.
 - CASK 17,3%-ға өсіп, 7,23 АҚШ центіне жетті (2024 ж. 4-ші тоқсанда: 6,16 цент). Бұған қозғалтқыштарының жоспардан тыс ауыстырылуы салдарынан сыйымдылықтың қысқаруы, жоғары маусымға арналған ресурстарды алдын ала дайындау және қозғалтқыштарға техникалық қызмет көрсету шығындарының артуы себеп болды.
- Топ бойынша тасымалданған жолаушылар саны 2,2 млн деңгейінде тұрақты сақталды (2024 ж. 4-ші тоқсанда: 2,2 млн), орташа жүктеме коэффициенті 81,7% болды (2024 ж. 4-ші тоқсанда: 81,7%).

Болжам

Үшінші тоқсанда байқалған қозғалтқыштарға байланысты шектеулер төртінші тоқсанда да сақталып, операциялық көрсеткіштерге әсер етуді жалғастырды. Соның нәтижесінде Топтың 2025 жылғы CASK өсімі RASK өсімінен жоғары болды. Дегенмен, осы айырмашылыққа қарамастан, Топ орта мерзімді болжамдарға сәйкес 2026 жылы өсімді қамтамасыз ету бағытын сақтап отыр:

- Ең жоғары маржа қамтамасыз ететін бағыттарға басымдық беру және инфляциялық шығын қысымын азайту, сонымен қатар жүктеме коэффициентін 80%-дың төменгі-орта деңгейінде сақтау.
- Жалпы әуепаркі көлемін 2030 жылдың соңына қарай 86 әуе кемесіне дейін ұлғайту.
- Орта мерзімді кезеңде EBITDAR маржасын 20%-дың ортасы–жоғары деңгейінде сақтау, өтімділік коэффициентін 25%-дан жоғары деңгейде ұстап, таза қарыз/EBITDAR көрсеткішін 3,0x-тен төмен деңгейде қамтамасыз ету.

Қаржылық және операциялық шолу

| Financial and Operational Review | 2025 ж | 2024 ж | ЖЖ айырмасы | 4-ші тоқсан 2025 | 4-ші тоқсан 2024 | ЖЖ айырмасы |
|--|---------|---------|-------------|------------------|------------------|-------------|
| Жолаушылар (млн) | 9,7 | 9,0 | 7,9% | 2,2 | 2,2 | 0,0% |
| Әуе кемелер (кезеңнің соңы - әуепарк) | 62 | 57 | 8,8% | 62 | 57 | 8,8% |
| Жүктеме коэффициенті (%) | 82,7 | 83,5 | -0,7pp | 81,7 | 81,7 | 0,0pp |
| Пайда мен басқа табыстар (АҚШ млн долл) | 1 453,9 | 1 304,9 | 11,4% | 357,1 | 308,4 | 15,8% |
| EBITDAR (АҚШ млн долл) | 321,2 | 318,7 | 0,8% | 59,1 | 65,4 | -9,7% |
| EBITDAR маржасы (%) | 22,1 | 24,4 | -2,3pp | 16,5 | 21,2 | -4,7pp |
| PAT (млн USD) | 13,6 | 49,4 | -35,9m | -17,7 | -2,4 | -15,3m |
| ASK (млрд) | 22,0 | 19,3 | 14,0% | 5,0 | 4,7 | 5,5% |
| RPK (млрд) | 18,2 | 16,1 | 13,0% | 4,1 | 3,9 | 5,4% |
| RASK (АҚШ центі) | 6,60 | 6,75 | -2,3% | 7,18 | 6,54 | 9,8% |
| CASK (АҚШ центі) | 6,20 | 6,10 | 1,6% | 7,23 | 6,16 | 17,3% |
| Ақша қаражаты мен банк баланстары (АҚШ млн долл) | 472,9 | 488,7 | -3,2% | 472,9 | 488,7 | -3,2% |

| | | | | | | |
|----------------------------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|
| Таза қарыз/EBITDAR | 1,80 | 1,24 | 0,56 | 1,80 | 1,24 | 0,56 |
| Қолма қол ақша/сатылым (%) | 32,5% | 37,3% | -4,8pp | 32,5% | 37,3% | -4,8pp |

Тасымал көлемі және маршруттық желінің кеңеюі

Топ сұранысқа сәйкес маршруттық желіні оңтайландыруды және сыйымдылықты тиімді үйлестіруді жалғастырды. Өсу негізінен жоғары маржалы халықаралық бағыттарға, әсіресе Air Astana әуе компаниясы арқылы жүзеге асырылды. 2025 жылдың қорытындысы бойынша Топтың ASK көрсеткіші 14,0%-ға өсті. Бұл халықаралық бағыттардағы ASK-тің 19,8%-ға артуымен байланысты болса, ішкі бағыттардағы өсім 6,9% болды. 2025 жылдың төртінші тоқсанында Топтың ASK көрсеткіші 5,5%-ға артты: халықаралық бағыттардағы ASK 11,2%-ға өсті, ал ішкі бағыттардағы сыйымдылықтың аздап төмендеуі (-1,4%) бұл өсімді ішінара теңестірді. 2025 жылы тасымалданған жолаушылар санының 7,9%-ға өсіп, 9,7 миллионға жетуі арқылы сыйымдылықтың артуы Топтың халықаралық маршруттық желісінің кеңеюін көрсетеді.

Топ ел ішінде де, өңірлік және халықаралық деңгейде де әуе қатынасын нығайту стратегиясын жүйелі түрде жүзеге асыруда. 2025 жылы Қытай мен Үндістанның ірі нарықтарын, Оңтүстік-Шығыс Азияны, Парсы шығанағы елдерін, маусымдық бағыттар мен Астана–Франкфурт тұрақты рейсіне қосымша Алматы–Франкфурт бағытын қоса алғанда, барлығы 25 жаңа бағыт ашылды.

оп Қытай нарығына ұшуларды одан әрі кеңейтті: 2024 жылғы аптасына 16 рейстен 2025 жылы алты бағыт бойынша аптасына 24 рейске дейін ұлғайтты. 2025 жылы жаңа бағыттардың қатарында Гуанчжоу болса, ал 2026 жылы Шанхай бағытын ашу жоспарланған. Үндістанға да рейстер саны аптасына 12 рейстен 16 рейске дейін артып, Дели бағытына қоса Мумбай бағыты іске қосылды.

Air Astana 2025 жылдың күзіне арналған халықаралық маршруттық желісін одан әрі кеңейтті. Қазан айында Air Astana Алматы, Астана және Шымкент қалаларынан Мединаға рейстерді қайта бастады, сондай-ақ алғаш рет Ақтаудан аптасына бір рет орындалатын рейс іске қосылды. Астана-Жидда бағыты қазан айында қайта ашылды, ал Ақтау–Жидда рейсі 2026 жылдың қараша айында қосылды. Төртінші тоқсанда FlyArystan Алматы және Астана қалаларынан Гоаға жаңа бағыттарды іске қосты.

Сонымен қатар, қазан айының соңында Air Astana Азиядағы танымал демалыс бағыттарына қайта ұша бастады. Олардың қатарында Алматыдан Мальдив аралдарындағы Мале қаласына, сондай-ақ Алматы мен Астанадан Вьетнамдағы Фукуок аралына ұшатын рейстер бар. Таиланд бағыты бойынша сыйымдылық та ұлғайтылды: Алматы–Бангкок рейстерінің жиілігі аптасына төрттен жеті рейске дейін, ал Алматы–Пхукет бағытындағы рейстер аптасына төрттен жеті рейске дейін артты.

Таяу Шығыстағы жағдай гуманитарлық тұрғыдан да, коммерциялық тұрғыдан да алаңдаушылық тудырады. Соңғы тұрақсыздыққа байланысты біз Дубай, Доха, Жидда және Медина бағыттарына рейстерді уақытша тоқтаттық. Динамикалық үйлестіру моделі арқылы бұл сыйымдылық Оңтүстік-Шығыс Азияға қайта бағытталды, себебі осы өңірге сапарларға сұраныс күрт артты. Парсы шығанағы әуе компанияларының көпшілігі рейстерін орындамай отырғандықтан, Азия мен Еуропаны байланыстыратын рейстерімізге сұраныс айтарлықтай өсті. Лондон, Франкфурт және Ыстанбұл бағыттарына билеттерді брондау көбейді, ал Алматы–Дели бағытына үлкенірек әуе кемелері қойылды. Осындай операциялық икемділік арқасында Air Astana геосаяси жағдайларға байланысты сұраныс өзгерістерін тиімді басқарады. Таяу Шығыстағы жағдайды мұқият бақылаудамыз.

Стратегиялық серіктестіктерді нығайту

Топтың әлемдік ірі нарықтардың түйісінде орналасуы маңызды бәсекелік артықшылық болып табылады және халықаралық деңгейде одан әрі кеңею үшін елеулі мүмкіндік береді. 2025 жылдың үшінші тоқсанында Air Astana осы елеулі күшейту мақсатында Қытай мен Үндістанның ірі нарықтарына қолжетімділікті арттыру және әуе қатынасын жақсарту үшін China Southern Airlines және Air India әуе компанияларымен кодшерингтік келісімдерге қол қойды.

China Southern Airlines-пен жасалған кодшерингтік келісім Қазақстан мен Қытай арасындағы аптасына 50 рейсті қамтиды, бұл жолаушыларға көбірек саяхат түрлерін ұсынып, екі ел арасындағы әуе байланысын жақсартады. Қыркүйек айында Топ Үндістанның жетекші халықаралық әуе компаниясы Air India-мен де кодшерингтік келісімге қол қойды. Бұл келісім Қазақстан мен Үндістан арасындағы негізгі бағыттардағы ынтымақтастықты нығайтуға бағытталған және Air Astana-ның Алматы-Дели және Алматы-Мумбай рейстерін қамтиды. Air India-мен алғашқы кодшерингтік рейс 2025 жылғы 4 қарашада орындалды, ал China Southern Airlines-пен кодшерингтік рейстерді іске қосу 2026 жылдың наурыз айының соңына жоспарланып отыр.

Осы кодшерингтік келісімдердің стратегиялық маңызын ескере отырып, және осы бағытты одан әрі дамыту мақсатында Air Astana жуырда Ричард Леджердің серіктестіктер мен альянстар жөніндегі вице-президент қызметіне тағайындалғанын жариялады.

Әуе паркі

Топ өзінің өсу стратегиясы мен операциялық тиімділігін қолдау мақсатында әуе паркін жаңарту мен дамыту жұмыстарын жалғастыруда. 2025 жылы Топ Airbus A320 тобына жататын сегіз жаңа әуе кемесін қабылдады. Осы жеткізілімдерден және үш Embraer E2 ұшағын қайтарғаннан кейін, жыл соңындағы жағдай бойынша әуе паркі көлемі 62 әуе кемесіне жетті, оның ішінде 34-і Air Astana, ал 28-і FlyArystan әуе компанияларының пайдалануында.

2025 жылдың қыркүйегінде соңғы Embraer E2 ұшағын қайтарғаннан кейін, Топ соңғы 20 жылдан астам уақыттағы ең қарапайым әрі тиімді әуе паркі құрылымына қол жеткізді. Әуе паркі негізінен заманауи, отын үнемдейтін Airbus A320 тобының әуе кемелерінен (соның ішінде ұшу қашықтығы ұзартылған A321LR) және Air Astana халықаралық ұзақ қашықтықтағы бағыттарда пайдаланатын Boeing 767 ұшақтарынан тұрады. Есепті кезеңде Топ жекелеген A321LR және A321neo ұшақтарының салондарын жаңарту арқылы ұшақ конфигурациясын мақсатты түрде оңтайландырып, операциялық тиімділікті одан әрі арттырды.

Топ болашақтағы өсу мен маршруттық желіні кеңейтуді қолдау үшін ұзақ мерзімді флоттық стратегиясын жүзеге асыруды жалғастыруда. 2026 жылдың ақпанында Компания The Boeing Company компаниясымен бес дана Boeing 787-9 ұшағын сатып алу туралы келісімге қол қойды. Келісім сондай-ақ тағы бес опцион мен бес сатып алу құқығын қамтиды, ал жеткізілімдер 2032-2035 жылдар аралығына жоспарланған. Бұл 2026 және 2027 жылдары жеткізілетін үш Boeing 787-9 ұшағына қосымша болады және Топтың кең фюзеляжды әуе кемелері флотын 18 ұшаққа дейін ұлғайтуға әрі ұзақ қашықтықтағы халықаралық рейстерді кеңейтуге мүмкіндік береді.

Сонымен қатар, Топ Airbus S.A.S компаниясымен бес Airbus A320neo және жиырма Airbus A321neo әуе кемелерін сенімді тапсырыс негізінде сатып алу туралы келісімге қол қойды. Әуе кемелерін жеткізу 2031-2034 жылдар аралығына жоспарланған. Бұдан бөлек, Топ Airbus A320neo family әуе кемелерінің қосымша жиырма бес бірлігіне сатып алу опционын бекітті. Бұл келісім Топтың әуе паркін жаңғырту жөніндегі жүйелі стратегиясын қолдайды және Air Astana мен FlyArystan әуе компанияларының ұзақ мерзімді өсуін қамтамасыз ету үшін қажетті икемділікті қалыптастырады.

Аталған флотты дамыту бастамалары Топтың заманауи, отын үнемдейтін әрі құрылымы оңтайландырылған әуе паркін қалыптастыруға деген стратегиялық ұстанымын күшейтеді. Бұл өз кезегінде операциялық тиімділікті арттыруға, маршруттық желіні дамытуға және ұзақ мерзімді тұрақты өсімді қамтамасыз етуге мүмкіндік береді.

Pratt & Whitney қозғалтқыштарына қатысты қиындықтар және жоспардан тыс қозғалтқышты ауыстыру жағдайларын басқару бойынша жалғасып жатқан шаралар

Air Astana әуе компаниясы әуе паркінің басым бөлігін Airbus A320 тобының әуе кемелері құрайды және олар Pratt & Whitney PW1100G қозғалтқыштарымен жабдықталған. 2023 жылдың шілде айында Pratt & Whitney ұнтақталған металлдың ластанғанына байланысты аталған қозғалтқыштарды кері қайтаруды жариялады, бұл жаһандық әуе компаниялары үшін салалық

ауқымдағы операциялық іркілістерге әкеліп соқты. Air Astana бастапқы кезеңнен қуаттылықты икемді басқаруға және операциялық ең жоғары кезеңдерде әуе кемелерін барынша тиімді пайдалануға бағытталған қозғалтқыштарды алдын ала ауыстыру бағдарламасын қамтитын тәуекелдерді азайту жоспарын іске қосты. Сондай-ақ Топ дер кезінде шешуші шаралар қабылдап, лизинг негізінде 13 қосалқы қозғалтқышты қамтамасыз етті, Airbus A320 тобының әуе кемелерінің қосымша бес ұшақты лизингке алды және 2024 жылғы қаңтардан бері өз ішкі техникалық қызмет көрсету және жөндеу (MRO) базасында жалпы саны 208 қозғалтқыштарды ауыстыру жұмыстарын орындады. Операциялық тұрғыдан күрделі болғанына қарамастан, бұл шаралар ұнтақталған металл мәселесінің Топ қызметіне әсерін тиімді басқаруға мүмкіндік берді.

2025 жылы Pratt & Whitney қозғалтқыштарының конструкциялық ақауларына байланысты (ұнтақталған металл мәселесінен бөлек) Топ 22 жоспардан тыс қозғалтқышты ауыстыру жағдайы тіркелді. Олар қозғалтқыштарды жоспарланған ауыстыру кестесінен ертерек ауыстыруды талап етті, нәтижесінде ең жоғары маусым кезеңінде 13 ұшаққа дейін уақытша пайдаланудан шығарылып, жоғары маусымда пайдалануға сақталған қуаттылық қысқарды.

Топтың ағымдағы болжамы бойынша қызметке жарамсыз қозғалтқыштардың (оның ішінде ұнтақталған металл мәселесіне ұшыраған қозғалтқыштардың) қайта пайдалануға берілуіне дейінгі орташа «off-wing» кезеңі шамамен 18 айды құрағанымен, соңғы уақытта бірқатар оң үрдістер байқалуда. Атап айтқанда, 2026 жылдың бірінші жартыжылдығына жоспарланған қозғалтқыштарды жөндеуге қабылдау көлемі толық 2025 жылдың көрсеткішімен шамалас. Сонымен қатар жөндеу жұмыстарының бір бөлігі айналым мерзімі қысқартылған «pit stop» форматында жүргізіледі. Бұдан бөлек, Топ қосымша төрт қозғалтқышты қамтамасыз етті. Бұл өзгерістер алдағы жоғары маусым қарсаңында Pratt & Whitney қозғалтқыштарына байланысты тәуекелдерді азайту шараларын жеделдетуге мүмкіндік береді.

Pratt & Whitney ұнтақталған металл мәселесіне ұшырамаған жаңа қозғалтқыштарды жеткізуді жалғастыруда. Алайда жөндеу жұмыстарын талап ететін қызметке жарамсыз қозғалтқыштардың (соның ішінде ұнтақталған металл мәселесіне ұшыраған қозғалтқыштардың) жинақталған кезегі 2028 жылға дейін сақталады деп күтілуде. Жаңа әуе кемелерінің жеткізілімі бұл мәселеге әсер етпейтіндіктен, Air Astana паркінің жоспарланған өсуі осы кезеңде Топты бірқатар салалық әріптестеріне қарағанда анағұрлым қолайлы позицияға орналастырады.

Операциялық тиімділік

Топтың операциялық тиімділігі өзінің техникалық қызмет көрсету, жөндеу және күрделі жөндеу (MRO), сондай-ақ оқыту құзыреттерінің арқасында тұрақты түрде қолдау табуда. Бұл мүмкіндіктер Топқа операциялық бақылауды күшейтуге және техникалық сипаттағы сын-қатерлерді, соның ішінде Pratt & Whitney PW1100G қозғалтқыштарына қатысты мәселелерді басқаруда жоғары икемділікті қамтамасыз етеді.

Air Astana Тобының Air Astana Aviation Technical Centre базасында 2025 жылы қозғалтқыштардың пайдалану циклдерін оңтайландыру және операциялық қуаттылықты сақтау мақсатында 115 PW1100G қозғалтқышын ауыстыру жұмысы жүргізілді. 2024 жылдан бастап ұнтақталған металл мәселесіне ұшыраған қозғалтқыштар бойынша барлығы 208 қозғалтқыш ауыстыру жұмыстары жүзеге асырылды. Бұл шаралар Топтың қызметіне әсерді тиімді басқаруға мүмкіндік берді.

Air Astana Тобы өзінің күрделі техникалық қызмет көрсету мүмкіндіктерін одан әрі кеңейтуді жалғастыруда. 2025 жылы Airbus әуе кемелеріне барлығы 16 C-check күрделі техникалық тексерісі жүргізілді, оның ішінде бес 1C-check, алты 6 жылдық тексеріс және бес 12 жылдық тексеріс бар. Техникалық қызмет көрсету тиімділігі жазғы жоғары маусымнан тыс кезеңде бірнеше күрделі C-check жұмыстарын қатар орындау мүмкіндігі арқылы одан әрі арттырылды. 2025 жылғы қыркүйекте Топ алғаш рет екі күрделі C-check тексерісін бір мезгілде сәтті орындап, бұл операциялық тиімділікті күшейтуге ықпал етті. 2025 жылғы ақпанда Топ Air Astana Aviation Technical Centre негізінде 50-ші C-check техникалық тексерісін жүзеге асырды. Осындай ішкі техникалық құзыреттер Топтың операциялық тұрақтылығын нығайтып, өндірістік қуаттылықты тұрақты қамтамасыз етуге, операциялық сенімділікті арттыруға және әуе паркінің жоғары қолжетімділік деңгейін сақтауға мүмкіндік береді.

Almaty және Astana қалаларында жаңа ангарлар салу жобасы да жоспарға сәйкес ілгерілеп келеді: жобалық шешімдер әзірленіп, құрылыс алдындағы алаңдарды тексеру жұмыстары жүргізілуде. Бұл жоба стратегиялық тұрғыдан маңызды, себебі ол күрделі техникалық қызмет көрсету қуаттылығын арттыруға, операциялық тиімділікті жақсартуға және өзге клиенттеріне жоғары құны бар техникалық қызметтер ұсынуға мүмкіндік береді. Кеңейтілген өндірістік нысандардың құрылысы 2026 жылы іске қосылады деп жоспарлануда.

Air Astana Тобының Air Astana Flight Training Centre базасында екінші A320 толықпилотажды симулятор (Full-Flight Simulator) орнатылып, 2026 жылдың сәуір айында іске қосылады. Бұл ұшу құрамын даярлау қуаттылығын едәуір арттыруға, операциялық тиімділікті жақсартуға және өзге әуекомпаниялардың ұшқыштарын оқыту арқылы қосымша кіріс алу мүмкіндігін қалыптастыруға ықпал етеді. Қолданыстағы Full-Flight Simulator 2025 жылы 100% жүктемемен пайдаланылды.

Топ сондай-ақ цифрлық трансформация стратегиясын ілгерілетуде айтарлықтай нәтижелерге қол жеткізуде. Осы бағытта заманауи технологиялық платформаларға, бұлттық шешімдерді енгізуге, жасанды интеллектке және IT-қауіпсіздікке инвестициялар тұрақты түрде жасалында. Жасанды интеллект негізіндегі құралдар мен компания ішінде әзірленген шешімдер бизнес-процестердің түрлі бағыттарына кезең-кезеңімен енгізіліп, операциялық тиімділікті арттыруға, басқарушылық шешімдерді қабылдау үдерісін жеделдетуге және клиенттермен жұмысын жақсартуға ықпал етуде. Бұл бастамалар Топтың операциялық тұрақтылығын нығайтып, өнімділікті арттыруға және ұзақ мерзімді стратегиялық өсімді қолдауға бағытталған.

Жетілдірілген оңтайландыру құралдары ұшқыштардың жұмыс уақытын тиімді пайдалануға, ұшуларын жоспарлау шығындарын төмендетуге мүмкіндік беруде. 2025 жылғы сәуір айында енгізілгеннен кейінгі алғашқы төрт ай ішінде Jeppesen Crew Pairing жүйесі экипаждардың қызметтік күндерін 16%-ға қысқартып, жоғары маусым кезеңінде экипаждарды оңтайлы орналастыру арқылы орындардың 17%-ын үнемдеуге мүмкіндік берді. Бұл орындар коммерциялық сатылымға қолжетімді болды және Ұшу қызметі кезеңінің (Flight Duty Period) шектеулі буфері жағдайында ұшқыштардың қызмет уақытын жоспарлау мүмкіндігін 26%-ға арттырды. Бұл өз кезегінде рейстердің уақытылы орындалу көрсеткішін жақсартуға оң әсерін тигізіп, жалпы операциялық шығындарды төмендетіп, әуе компаниясының операциялық тиімділігін арттырды. Осы нәтижелерге сүйене отырып, Air Astana 2025 жылғы қыркүйекте Jeppesen Crew Rostering Optimiser жүйесін сәтті енгізді, ал 2026 жылдың бірінші тоқсанында Jeppesen Crew Bidding жүйесін іске қосуды жоспарлап отыр. Бұл экипаж мүшелері үшін икемділікті арттырып, олардың жұмыс жоспарлау деңгейін күшейтеді. Осы цифрлық бастамалардың тиімділігі мен нақты шығындарды үнемдеу нәтижелері расталған сайын, біз оларды басқа бөлімшелерге, соның ішінде жерүсті қызметтеріне де кеңейтуді жоспарлап отырмыз.

Отын тұтынуын оңтайландыру мақсатында Air Astana StorkJet компаниясымен серіктестік орнатып, жасанды интеллектке негізделген отын тиімділігі мен ұшу көрсеткіштерін бақылау платформасын енгізді. Бұл шешім отын шығынын 2%-ға дейін қысқартуға мүмкіндік береді. 2025 жылы Топтың отынға жұмсаған шығыны 331 млн АҚШ долларын құрағанын ескерсек, бұл компания үшін тұрақты әрі дәлелденген айтарлықтай үнемдеу тиімділігін қамтамасыз етеді.

Үздік тәжірибе

Топ премиум позициясын және ұзақ мерзімді өсу стратегиясын қолдау мақсатында борттағы өнім мен жолаушылар тәжірибесін үнемі жетілдіруді жалғастыруда.

Борттағы қызмет көрсету сапасын және операциялық тиімділікті арттыру үшін тамақтандыру қызметін жетілдіру, тұрақты даму бастамаларын енгізу, сондай-ақ экипаждарды жоспарлау мен олардың тиімділігін басқару жүйесін тұрақты оңтайландыру бойынша жұмыстар жүргізілді. Бұл шаралар қызмет сапасын жақсартумен қатар шығындардың тиімділігін арттыруға мүмкіндік берді. 2025 жылы Air Astana борттық ойын-сауық жүйесін де жаңартып, қолжетімді контент пен функционал мүмкіндіктерін кеңейтті. Бұл жолаушылар тәжірибесін арттыруға ықпал етті. Жаңартылған жүйе жыл басында іске қосылған жаңа мобильді қосымшамен толық біріктірілді, соның арқасында жолаушылар фильмдер мен басқа да борттық ойын-сауық контентін өздерінің

жеке құрылғылары арқылы көре алады, сондай-ақ біріктірілген хабарламалар бөліміне қол жеткізе алады.

2025 жылдың екінші тоқсанында Air Astana жолаушыларға рейстерді оңай брондауға және басқаруға мүмкіндік беретін жаңа мобильді қосымшасын іске қосты. Бұл қосымша 2024 жылы жаңартылған Nomad Club жиі ұшатын жолаушылар бағдарламасымен біріктірілді. Бағдарламада ұпай жинау жүйесі шығын көлеміне негізделіп қайта құрылды, бұл оны жиі ұшатын жолаушылар үшін тартымды ете түсті. Сонымен қатар қатысушыларға жинаған ұпайларын пайдалану мүмкіндіктері кеңейтіліп, олардың құндылығы мен икемділігі арттырылды.

Қызмет көрсету сапасы мен өнімнің жоғары деңгейі халықаралық деңгейде қайта мойындалды. Air Astana алтыншы жыл қатарынан APEX ұйымының Five-Star Major Airline мәртебесіне ие болды, сондай-ақ APEX нұсқасы бойынша Орталық және Оңтүстік Азиядағы «Үздік әуе компаниясы» атанды. Сонымен қатар Top борттық жиынтықтар, ойын-сауық жүйесі және борттық өнім бойынша бірқатар салалық марапаттарға ие болып, жолаушылар тәжірибесіне үздіксіз инвестиция салудың және қызметті дараландырудың анық көрсеткіші болды. Бұл бастамалар Topтың премиум брендінің қалыптасуына және тұтынушылардың, әсіресе халықаралық желісінде, адалдығын қалыптастыруға көмектеседі.

Topтың қызмет көрсету сапасына тұрақты назар аударуы 2025 жылғы Skytrax World Airline Awards марапаттарында да мойындалды. Маусым айында Париждегі әуе көрмесі аясында өткен марапаттау рәсімінде Air Astana он төртінші жыл қатарынан «Орталық Азия және ТМД-дағы үздік әуе компаниясы» атанды, сондай-ақ тоғызыншы рет «Орталық Азия және ТМД-дағы үздік қызмет көрсету» марапатына ие болды. FlyArystan да үшінші жыл қатарынан «Орталық Азия және ТМД-дағы үздік лоукостер» атағын алды.

2025 жылдың қыркүйегінде Air Astana IOSA аудитінен оныншы рет сәтті өтіп, халықаралық деңгейде мойындалған қауіпсіздік және операциялық стандарттарға сәйкестігін тағы да растады.

Тұрақты даму

Topтың жаңартылған Төмен көміртекті даму бағдарламасы (Low-Carbon Development Programme, LCDP) көміртегі бейтараптығына қол жеткізу мерзімін 2060 жылдан 2050 жылға ауыстырды. Осылайша бағдарлама Қазақстанның ұлттық мақсатынан гөрі жаһандық авиация саласының мақсаттарымен сәйкестендірілді. Transition Pathway Initiative ұйымының қатаң әдіснамасына сәйкес келетінін тәуелсіз тексеру растаған жаңартылған LCDP бағдарламасы енді нақты қысқа мерзімді кезеңдерді қамтитын құрылымдалған декарбонизация жол картасын қамтиды.

Air Astana Еуропалық қайта құру және даму банкімен (EBRD) және «ҚазМұнайГаз» ҰК» АҚ-мен (KMG) серіктестікте Қазақстанда тұрақты авиациялық отын (SAF) өндіру мүмкіндігі бойынша алдын ала техникалық-экономикалық зерттеуді бірлесіп қаржыландырды. Зерттеу жобаның техникалық тұрғыдан іске асырылуы мүмкін екенін көрсетті, алайда оны жүзеге асыру үшін әуе компаниялары, отын өндірушілер, әуежайлар, реттеуші органдар және мемлекеттік құрылымдар арасында кең ауқымды ынтымақтастық қажет екенін айқындатты. 2025 жылдың қыркүйегінде ҚМГ баламалы отын технологияларын әзірлеуші LanzaJet компаниясымен бірлескен техникалық-экономикалық зерттеуді сәтті аяқтап, жобаны дамыту бойынша келесі жобалау кезеңіне көшу туралы шешім қабылдады. Осы кезеңде зауыт құрылысына қатысты барлық техникалық және экономикалық шешімдер түпкілікті айқындалады.

Air Astana-ның StorkJet компаниясымен серіктестігі ұшақтың нақты борттарына арналған модельдер мен жасанды интеллект негізіндегі талдау құралдарын пайдаланып, ұшудың барлық кезеңдерінде отын тұтынуды дәл оңтайландыруға мүмкіндік береді. Бұл отын шығынының төмендеуі есебінен CO₂ шығарындыларын 2%-ға дейін қысқартуға ықпал етеді.

Air Astana тиісті мүдделі тараптармен тұрақты диалог жүргізіп, жағдайдың дамуын мұқият бақылауды жалғастыруда. Сонымен қатар компания Қазақстанда болашақта тұрақты авиациялық отынның қолжетімділігін қамтамасыз ету мүмкіндіктерін қарастырып, коммерциялық, реттеушілік және операциялық факторларды жан-жақты бағалауда.

Қаржылық нәтижелер

Топ 2025 жылы елеулі операциялық және сыртқы қиындықтарға қарамастан тұрақты қаржылық нәтижелер көрсетті. Түсімнің өсуі жоғары деңгейде сақталғанымен, әсіресе жылдың екінші жартысында қозғалтқыштарға байланысты шектеулер, валюта бағамдарының өзгеруі және шығындардың өсуі маржа көрсеткіштеріне әсер етті.

2025 жылы Топ айтарлықтай түсім өсіміне қол жеткізді: жалпы түсім және өзге де кірістер 11,4%-ға өсіп, 1 453,9 млн АҚШ долларын құрады (2024 ж.: 1 304,9 млн АҚШ доллары). Бұл тұрақты сұраныс пен сыйымдылықты және түсімді тиімді басқарудың нәтижесінде қамтамасыз етілді. EBITDAR 0,8%-ға өсіп, 321,2 млн АҚШ долларын құрады (2024 ж.: 318,7 млн АҚШ доллары), алайда операциялық және шығындық қысымдар бұл көрсеткіштің өсуін ішінара шектеді. Таза пайда 35,9 млн АҚШ долларына төмендеп, 13,6 млн АҚШ долларын құрады (2024 ж.: 49,4 млн АҚШ доллары), бұл негізінен жылдың екінші жартысындағы маржаға қысыммен байланысты болды.

Төртінші тоқсанда бір жағынан түсім динамикасының қалпына келуі байқалса, екінші жағынан жылдың екінші жартысындағы шығындық қысымдар сақталды. 2025 жылдың төртінші тоқсанында жалпы түсім және өзге де кірістер 15,8%-ға өсіп, 357,1 млн АҚШ долларын құрады (2024 ж. IV тоқсан: 308,4 млн АҚШ доллары), бұл тұрақты сұраныс пен сыйымдылықтың кеңеюімен байланысты болды. EBITDAR жылдық салыстыруда 9,7%-ға төмендеп, 59,1 млн АҚШ долларын құрады (2024 ж. төртінші тоқсан: 65,4 млн АҚШ доллары). Бұл негізінен қозғалтқыштарға байланысты әуе кемелерінің уақытша пайдаланудан шығарылуы және осыған байланысты операциялық шығындардың артуымен түсіндіріледі.

2025 жылдың алдыңғы тоқсандарында RASK көрсеткіші төмен болғанымен, төртінші тоқсанда жағдай жақсарып, ол 9,8%-ға өсіп, 7,18 АҚШ центін құрады (2024 ж. төртінші тоқсан: 6,54 цент). Бұл ішкі бағыттардағы тарифтердің түзетілуі және жоғары маржалы халықаралық бағыттарға басымдық берілуімен байланысты. Төртінші тоқсанда халықаралық сыйымдылық 11,2%-ға өссе, ішкі бағыттардағы сыйымдылық 1,4%-ға төмендеді. RASK көрсеткішінің жақсаруы алдағы кезеңде, әсіресе жазғы жоғары маусымда өндірістік көлемнің артуы есебінен маржаның да жақсаратынына сенім береді.

Pratt & Whitney қозғалтқыштарына қатысты мәселелер компанияның қаржылық нәтижелеріне әсер ететін маңызды фактор болып қала беруде. Төртінші тоқсанда CASK 17,3%-ға өсіп, 7,23 АҚШ центін құрады (2024 ж. төртінші тоқсан: 6,16 цент). Бұл негізінен уақыттан ерте қозғалтқыштарды ауыстырумен байланысты әуе кемелерінің уақытша пайдаланудан шығарылуы салдарынан жоғары маусымда жоспарланған операциялық персоналдың толық пайдаланылмауына және тұрақты техникалық қызмет көрсету шығындарының күтілгеннен төмен ASK өндірісіне бөлінуіне байланысты болды. Осы факторлар төртінші тоқсанда да әсерін сақтады. Соның нәтижесінде EBITDAR жылдық салыстыруда 9,7%-ға төмендеп, 59,1 млн АҚШ долларын құрады (2024 ж. төртінші тоқсан: 65,4 млн АҚШ доллары).

Pratt & Whitney қозғалтқыштарына байланысты әуе кемелерінің уақытша пайдаланудан шығарылуынан бөлек, 2025 жылдың төртінші тоқсанындағы шығындарға валюта бағамдарының өзгеруі де әсер етті. Баға саясатына сәйкес әуежай алымдарының өсуі жолаушыларға тарифтер арқылы көрінеді. Аталған факторлар негізінен сыртқы және техникалық сипатқа ие, ал Топ маржаны қолдау үшін шығындарды қатаң бақылау мен тиімділік шараларын жүзеге асыруды жалғастыруда.

Топтың бағалауынша, қозғалтқыштарды жоспардан тыс ауыстыруға байланысты өндірістік көлемнің қысқаруы 2025 жылы EBITDAR көрсеткішіне жиынтық түрде 42,3 млн АҚШ доллары көлемінде теріс әсер етті. Топ Pratt & Whitney компаниясымен өтемақы және қолдау шаралары туралы келісімге ерте кезеңде қол жеткізген және өтемақы алуды жалғастыруда. Дегенмен операциялық және қаржылық әсерді барынша азайту бойынша келіссөздер әлі де жалғасып жатыр.

Жыл ішінде қазақстандық теңгенің АҚШ долларына қатысты әлсіреуі ішкі нарыққа көбірек тәуелді FlyArystan үшін едәуір әсер етті, нәтижесінде EBITDAR көрсеткішіне шамамен 18,4 млн АҚШ доллары көлемінде теріс ықпал болды. Бұл әсер Air Astana тарапынан ішінара оң нәтижемен теңестірілді. Валюта бағамының әсерін азайту үшін FlyArystan тарифтерге түзетулер енгізді, алайда олар жоғары маусымнан кейін күшіне енді. Ал Air Astana тарифтік шараларды ертерек

қабылдап, олардың толық әсері төртінші тоқсан нәтижелерінде көрініс тапты. Бұған қоса, 2025 жылдың үшінші тоқсанында әуежайлардың уақытша жабылуы да EBITDAR көрсеткішіне теріс әсер етті. Қазіргі уақытта бір әуежайдан басқа барлық негізгі әуежайлар қалыпты жұмыс режиміне қайта оралды.

Аталған факторлар негізінен жоғары операциялық кезеңге әсер етіп, жылдың екінші жартысында шығындар мен маржаға қысымның артуына әкелді. Дегенмен бұл әсер түсімнің өсуі, тарифтердің түзетілуі және халықаралық бағыттардың кеңеюі арқылы ішінара өтеліп, жалпы жылдық қаржылық нәтижелердің тұрақтылығын қолдады.

Компания пайдаланатын авиациялық отынның шамамен 70%-ы Қазақстан аумағында өндіріледі, мұнда ол негізінен мұнай өңдеу зауыттарынан тікелей сатып алынып, логистикасы мен тасымалы компания тарапынан ұйымдастырылады. Қалған 30% халықаралық бағыттардағы отын құю көлеміне қатысты Топ хеджирлеу стратегиясын қолданады: 2026 жылдың бірінші тоқсанына халықаралық отын көлемінің 100%-ы, ал екінші тоқсанына 25%-ы хеджирленген, ешбір тәуекелінсіз барреліне 70 және 65 АҚШ доллары деңгейіндегі шекті бағалармен бекітілген.

2025 жылғы 31 желтоқсандағы жағдай бойынша Топ зор өтімділік деңгейін сақтап қалды. Қолма-қол ақша және оның баламалары 472,9 млн АҚШ долларын құрады (2024 ж.: 488,7 млн АҚШ доллары), ал қолжетімді қаржыландыру желілерін есепке алмағанда, ақша қаражатының сатылымға қатынасы 32,5% болды (2024 ж.: 37,3%). Топтың қаржылық левередж коэффициенті таза қарыз/EBITDAR бойынша 1,80x деңгейінде қалыптасты (2024 ж.: 1,24x), бұл орта мерзімді мақсатты көрсеткіштер шегінде сенімді деңгейде сақталуда.

Конференц-қоңырау

Компания басшылығы бүгін, 2026 жылғы 13 наурыз күні, сағат 14:00-те төртінші тоқсан мен 2025 жылдың қорытынды нәтижелеріне арналған таныстырылым веб-трансляциясын және тікелей сұрақ-жауап форматындағы конференц-қоңырау өткізеді. Таныстырылымның веб-трансляция жазбасы Компанияның ресми сайтында қолжетімді болады: <https://ir.airastana.com>

Қатысушылар келесі сілтемелер арқылы қоңырауға қосыла алады:

Қазақ тілінде: [Air Astana 2025 толық жылдың нәтижелері](#)

Ағылшын тілінде: [Air Astana FY Results 2025](#)

Орыс тілінде: [Air Astana Результаты за полный 2025](#)

2025 жылғы IFRS қаржылық есептері Компанияның ресми сайтында «Қаржылық есептіліктер» бөлімінде қолжетімді: <https://ir.airastana.com>

Қосымша ақпарат үшін:

Air Astana Тобы

Инвесторлармен жұмыс бойынша қызмет
Simon Wray (Инвесторлармен жұмыс бойынша басшы)
Корпоративтік коммуникациялар

investor.relations@airastana.com
media@airastana.com

FTI Consulting (Қаржылық БАҚ)

airastana@fticonsulting.com

Air Astana компаниялар тобы туралы

Air Astana компаниялар тобы Орталық Азия мен Кавказ өңірлеріндегі кіріс көлемі мен әуе кемелер саны бойынша ең ірі әуе тасымалдаушы топ. Компания 62 әуе кемесінен тұратын әуе паркін басқарады, ол 2002 жылы алғашқы рейсін орындаған толық қызмет көрсететін Air Astana әуе

компаниясы мен 2019 жылы құрылған бюджеттік FlyArystan әуе компаниясына бөлінген. Компания тұрақты, тіке және транзиттік, қысқа және ұзақ қашықтықтағы жолаушылар мен жүк тасымалын жүзеге асырады. Маршруттық желісі Орталық Азия, Кавказ, Қиыр Шығыс, Парсы шығанағы, Үндістан және Еуропаны қамтиды. Air Astana Skytrax рейтингі бойынша Орталық Азия және ТМД-дағы ең үздік әуе компаниясы атағын он төрт мәрте иеленді және қатарынан тоғыз рет Орталық Азия мен ТМД-дағы ең үздік әуе компания қызметі марапатына лайық танылды. FlyArystan үш рет Skytrax сыйлығы бойынша Орталық Азия мен ТМД-дағы ең үздік бюджеттік әуе компаниясы атанды. Сонымен қатар, Air Astana Airline Passenger Experience Association (APEX) тарапынан ірі әуе компаниялар санатында бес жұлдызды рейтингке ие болды. Компания Қазақстан қор биржасында (KASE), Астана халықаралық биржасында (AIX) және Лондон қор биржасында (LSE) AIRA тикерімен листингке енгізілген.

ТӨМЕНДЕ КӨРСЕТІЛГЕН ҚАРЖЫЛЫҚ ЕСЕПТЕР СТАТУТТЫҚ КӨРСЕТКІШТЕРДІ ҚАМТИДЫ ЖӘНЕ ОЛАРДЫ ЖОҒАРЫДА КЕЛТІРІЛГЕН ТАБЫС ТУРАЛЫ ХАБАРЛАМАМЕН БІРГЕ ҚАРАСТЫРУ ҚАЖЕТ.

2025 жылдың 31 желтоқсанына аяқталған жыл бойынша консолидацияланған пайда мен шығын туралы есеп.

| '000 USD | 2025 | 2024 |
|--|--------------------|--------------------|
| Табыс және өзге де кірістер | | |
| Жолаушылар тасымалынан түскен табыс | 1 380 306 | 1 246 044 |
| Сату және кері лизинг мәмілесінен түскен пайда | 37 764 | 25 016 |
| Жүк және пошта тасымалынан түскен табыс | 27 371 | 26 303 |
| Басқа кірістер | 8 449 | 11 785 |
| Жалпы табыс және өзге де кірістер | 1 453 890 | 1 309 148 |
| Операциялық шығындар | | |
| Жанармай шығындары | (331 466) | (305 183) |
| Қызметкерлер мен ұшу экипаж | (260 896) | (226 659) |
| Амортизация және құнсыздану | (229 740) | (189 171) |
| Инженерлік қызмет және техникалық қызмет көрсету | (145 036) | (117 874) |
| Жерде қызмет көрсету, алымдар, әуе трасса төлемдері | (141 003) | (120 485) |
| Жолаушыларға қызмет көрсету | (140 585) | (118 677) |
| Коммерческие расходы | (51 024) | (44 180) |
| Сату шығындары | (13 549) | (12 801) |
| IT және байланыс шығындары | (8 061) | (6 831) |
| Консалтинг, заң және кәсіби қызметтер шығындары | (5 935) | (8 412) |
| Салықтар | (5 618) | (4 361) |
| Жылжымайтын мүлік және кеңсе шығындары | (4,845) | (4 675) |
| Әуе кемелерін лизингке алу шығындары | (2,218) | (5 216) |
| Басқа операциялық шығындар | (25 789) | (14 617) |
| Жалпы операциялық шығындар | (1 365 765) | (1 179 142) |
| Операциялық пайда | 88 125 | 130 006 |
| Қаржылық кірістер | 22 307 | 22 079 |
| Қаржылық шығындар | (82 406) | (64 656) |
| Шетел валютасындағы таза залал | (7 906) | 20 743 |
| Салық салынғанға дейінгі пайда | 20 120 | 66 686 |
| Табыс салығы шығындары | (6 568) | (13 910) |
| Жылдық таза пайда | 13 552 | 52 776 |
| Жай және шоғырландырылған бір акцияға шаққандағы пайда (АҚШ долл) | 0,038 | 0,151 |

2025 жылғы 31 желтоқсанда аяқталған жылда шоғырландырылған өзге жиынтық кіріс туралы есеп

| '000 USD | 2025 | 2024 |
|---|---------------|---------------|
| Жылдық таза пайда | 13 552 | 52 776 |
| өзге жиынтық кіріс | | |
| Келесі кезеңдерде пайда немесе залал құрамына қайта жіктелетін өзге жиынтық кіріс: | | |
| Ақша ағынын хеджирлеу – әділ құн өзгерістерінің тиімді бөлігі | 173 | 433 |
| Ақша ағынын хеджирлеуге байланысты корпоративтік табыс салығы – әділ құн өзгерістерінің тиімді бөлігі | (35) | (87) |

| | | |
|---|---------------|---------------|
| Ақша ағынын хеджирлеу құралдарынан түскен жүзеге асырылған таза залал | 6 899 | 12 714 |
| Хеджирлеу құралдарынан түскен залалға байланысты корпоративтік табыс салығы | (1 380) | (2 543) |
| Келесі кезеңдерде пайда немесе залал құрамына қайта жіктелетін өзге жиынтық кіріс, табыс салығын шегергеннен кейінгі таза сома | 5 657 | 10 517 |
| Жыл ішіндегі өзге жиынтық кіріс, табыс салығын шегергеннен кейінгі таза сома | 5 657 | 10 517 |
| Жылдық жиынтық кіріс | 19 209 | 63 293 |

2025 жылғы 31 желтоқсандағы шоғырландырылған қаржылық жағдай туралы есеп

| '000 USD | 31.12. 2025 | 31.12. 2024 |
|--|------------------|------------------|
| АКТИВТЕР | | |
| Ұзақ мерзімді активтер | | |
| Жылжымайтын мүлік, ғимараттар және жабдықтар | 1 195 775 | 1 063 284 |
| Материалдық емес активтер | 6 502 | 6 018 |
| Алдын ала төлемдер | 20 326 | 19 591 |
| Кепілдік депозиттер | 44 950 | 38 695 |
| Кейінге қалдырылған салық активтері | 1 661 | 630 |
| Саудалық және өзге де дебиторлық түсімдер | 80 925 | 48 603 |
| | 1 350 139 | 1 176 821 |
| Ағымдағы активтер | | |
| Тауарлық-материалдық қорлар | 86 417 | 66 129 |
| Алдын ала төлемдер | 31 414 | 30 290 |
| Алдын ала төленген табыс салығы | 7 105 | 12 999 |
| Саудалық және өзге де дебиторлық түсімдер | 25 997 | 20 801 |
| Алдын ала төленген өзге салықтар | 31 900 | 13 792 |
| Кепілдік депозиттер | 50 490 | 3 239 |
| Басқа қаржылық активтер | 243 | 302 |
| Ақша қаражаттары және олардың баламалары | 472 876 | 488 702 |
| | 706 442 | 636 254 |
| Жалпы активтер | 2 056 581 | 1 813 075 |
| МЕНШІКТІ КАПИТАЛ ЖӘНЕ МІНДЕТТЕМЕЛЕР | | |
| Меншікті капитал | | |
| Акция капиталы | 138 112 | 138 112 |
| Функционалдық валюта ауысу резерві | (9 324) | (9 324) |
| Басқа резервтер | (1 285) | 3 009 |
| Қазынашылық акциясы | (5 460) | (8 240) |
| Хеджирлеу құралдарын резервілеу, таза салық | (118) | (5 775) |
| Бөлінбеген пайда | 247 389 | 276 748 |
| Жалпы меншікті капитал | 369 314 | 394 530 |
| Ұзақ мерзімді міндеттемелер | | |
| Қарыздар | 4 965 | 521 |
| Жалға алу міндеттемелері | 846 256 | 716 775 |
| Әуе кемелерін техникалық қызмет көрсету бойынша резерв | 264 313 | 289 866 |
| Қызметкерлерге арналған төлемдер | 1 226 | 818 |

| | | |
|---|------------------|------------------|
| | 1 116 760 | 1 007 980 |
| Қысқа мерзімді міндеттемелер | | |
| Саудалық және өзге де кредиторлық берешек | 123 411 | 116 822 |
| Қарыздар | 627 | 56 |
| Жалға алу міндеттемелері | 198 111 | 171 886 |
| Кейінге қалдырылған кіріс | 99 079 | 89 801 |
| Әуе кемелерін техникалық қызмет көрсету бойынша резерв | 136 817 | 25 269 |
| Төленетін табыс салығы | 12 462 | 6 731 |
| | 570 507 | 410 565 |
| Жалпы міндеттемелер | 1 687 267 | 1 418 545 |
| Жалпы меншікті капитал және міндеттемелер | 2 056 581 | 1 813 075 |
| Кәдімгі акцияның бір данасына шаққандағы баланстық құны (АҚШ долл) | 1,025 | 1,104 |

2025 жылғы 31 желтоқсанда аяқталған жыл бойынша шоғырландырылған ақша ағындары туралы есеп

| '000 USD | 2025 | 2024 |
|---|----------------|----------------|
| ОПЕРАЦИЯЛЫҚ ҚЫЗМЕТ: | | |
| Салық салуға дейінгі пайда | 20 120 | 66 686 |
| Түзетулер: | | |
| Негізгі құралдар мен материалдық емес активтердің амортизациясы және тозуы | 229 740 | 189 171 |
| Негізгі құралдарды, жабдықтарды және өзге де активтерді өткізуінен түскен пайда | (38 748) | (25 733) |
| Изменение резерва под обесценение торговой дебиторской задолженности, авансов, гарантийных депозитов, денежных средств и их эквивалентов | 191 | (1 150) |
| Саудалық дебиторлық түсімдер, аванстық төлемдер, кепілдік депозиттер және ақша қаражаттары мен олардың баламалары бойынша құнсыздану резервінің өзгеруі | 1 871 | 353 |
| Ескірген және баяу айналымдағы қорларды есептен шығару | 1 416 | 1 176 |
| Демалысқа жинақталған міндеттемелердің өзгеруі | 107 409 | 95 299 |
| Тұтынушыларға арналған адалдық бағдарламасы бойынша резервтің өзгеруі | (767) | 4 068 |
| Шетел валютасынан болған таза шығын | 7 906 | 20 743 |
| Қаржылық кіріс | (22 281) | (21 782) |
| Қаржылық шығындар | 82 238 | 64 592 |
| Меншікті капиталдағы өзге өзгерістер | - | (2 875) |
| Әуе кемесін мерзімінен бұрын қайтарудан түскен пайда | (5 761) | - |
| Меншікті капиталмен есептелетін акциялар негізіндегі төлем | 933 | 6 109 |
| Айналым капиталындағы өзгерістерге дейінгі операциялық ақша ағыны | 384 267 | 396 657 |
| Саудалық және өзге де дебиторлық берешектің өзгеруі | (29 903) | (1 794) |
| Аванстық төлемдер мен алдын ала төленген шығыстардың өзгеруі | (20 188) | (10 201) |
| Қорлардың өзгеруі | (22 159) | 1 638 |
| Саудалық және өзге де кредиторлық берешектердің және әуе кемелерін техникалық қызмет көрсету бойынша резервтің өзгеруі | (68 409) | (17 838) |
| Кейінге қалдырылған кірістің өзгеруі | 10 045 | 3 415 |
| Өзге қаржылық құралдардың өзгеруі | 225 | 893 |
| Операциялық қызметтен түскен ақша қаражаттары | 253 878 | 372 770 |

| | | |
|---|------------------|------------------|
| Төленген табыс салығы | (31 736) | (26 667) |
| Алынған пайыздар | 22 275 | 21 743 |
| Операциялық қызметтен түскен таза ақша қаражаттары | 244 417 | 367 846 |
| ИНВЕСТИЦИЯЛЫҚ ҚЫЗМЕТТЕР: | | |
| Жылжымайтын мүлікті, құралдарды сатып алу | (53 930) | (97 948) |
| Сату және жалға беру операциясынан түскен түсім | 139 741 | 90 500 |
| Негізгі құралдарды және материалдық активтерді сатудан түскен түсім | 3 580 | 2 734 |
| Материалдық емес активтерді сатып алу | (1 436) | (3 687) |
| Банк және кепілдік депозиттерін орналастыру | (57 046) | (12 723) |
| Банк және кепілдік депозиттерін алу | 2 804 | 3 044 |
| Инвестициялық қызметтерден пайдаланылған таза ақша | 33 713 | (18 080) |
| ҚАРЖЫЛЫҚ ҚЫЗМЕТ | | |
| Жалға алу бойынша міндеттемелерді өтеу | (190 762) | (190 331) |
| Төленген пайыздар | (66 661) | (54 431) |
| Сату мен кері жалға беруден алынған несиелер және қосымша қаржыландыру | (528) | (38 442) |
| Сату мен кері жалға беруден алынған несиелер және қосымша қаржыландыру | 5 533 | 38 193 |
| Меншікті акцияларды сатып алу | (2 570) | (8 240) |
| Казначейские акции, переданные в расчётах | (15) | - |
| Акциялар шығарудан түскен түсімдер | - | 121 112 |
| Төленген дивидендтер | (37 150) | - |
| Қаржылық қызметте пайдаланылған таза ақша қаражаттары | (292 153) | (132 139) |
| Ақша қаражаттары және олардың баламаларының таза өсуі | (14 023) | 217 627 |
| Кейінгі кезеңдерде пайда немесе залал құрамына қайта жіктелуі мүмкін өзге жиынтық залал (салықты шегергеннен кейін): | (1 801) | (2 876) |
| Ақша қаражаттары және олардың баламалары бойынша күтілетін кредиттік шығындардың (ECL) өзгерістерінің әсері | (2) | (2) |
| Өзге валюталардан аудару айырмашылықтары | - | (53) |
| Жыл басындағы ақша қаражаттары және олардың баламалары | 488 702 | 274 006 |
| Жыл соңындағы ақша қаражаттары және олардың баламалары | 472 876 | 488 702 |

Толық аудиттен өткен 2025 жылғы IFRS қаржылық есептері «Қаржылық есептіліктер» бөлімінде қолжетімді болады: <https://ir.airastana.com>

Терминдер сөздігі

ASK: шекті жолаушы-километр

CASK: бір қолжетімді орындық-километрге шаққандағы шығын

EBITDAR: табыс салығы (шығысы)/пайдасы, қаржылық кіріс, қаржылық шығындар, таза валюталық айырмашылық шығыны, сондай-ақ амортизация және тозу шығындары мен жалға алу шығындары шегерілгенге дейінгі кезеңдегі пайда (оның ішінде әуе кемелерін пайдалануға байланысты айнымалы жалдау төлемдері, қосалқы қозғалтқыштарды жалға алу төлемдері, қосалқы

бөлшектерді жалға алу шығындары, кеңсе үй-жайларын жалға алу шығындары, өндірістік жабдықтар мен жерүсті техникасын жалға алу шығындары).

PAT: таза табыс

RASK: бір қолжетімді орындық-километрге шаққандағы кіріс

РРК: орындалған жолаушы-километр

Ескеру

Осы құжат «Эйр Астана» Акционерлік Қоғам («Компания») тарапынан дайындалған және Компания мен оның еншілес ұйымына («Топ») қатысты. Бұл құжаттағы ақпаратқа («Ақпарат») төмендегідей шарттар қолданылады.

Аталған Ақпарат Компанияны немесе Топты, сондай-ақ олардың операциялық нәтижелері мен қаржылық жағдайын толық, нақты және жан-жақты бағалауға қажетті барлық деректерді қамтиды деп есептелмеуі тиіс. Бұл Ақпарат Компанияның немесе Топтың кез келген басқа мүшесінің бағалы қағаздарына қатысты қандай да бір ұсыныс немесе инвестициялық кеңес болып табылмайды. Осы Ақпаратпен танысу арқылы сіз: (i) жоғарыда аталған шектеулерді қабылдайтыныңызға келісесіз; (ii) осы ескертудің мазмұнын оқып, түсініп, оның талаптарын сақтауға келісетініңізді растайсыз.

Компания немесе оның тиісті еншілес ұйымдары, сондай-ақ олардың директорлары, лауазымды тұлғалары, шектеусіз жауапты серіктестері, қызметкерлері, агенттері, кеңесшілері мен консультанттары («Өкілдер») немесе басқа да кез келген тұлғалар осы Ақпараттың немесе онда келтірілген пікірлер мен мәлімдемелердің әділеттілігіне, дұрыстығына, толықтығына немесе нақтылығына қатысты қандай да бір тікелей немесе жанама нысанда ұсыныс, кепілдік немесе міндеттеме бермейді және берілген деп есептелмеуі тиіс. Сондай-ақ, Компанияға немесе Топқа қатысты қандай да бір мәлімдемелерге сүйенуге болмайды, оның ішінде (бірақ олармен шектелмей) инвестициялық шешімдер қабылдау мақсатында. Компания, оның Өкілдері немесе басқа да кез келген тұлға ешқандай жағдайларда, азаматтық құқық бұзушылық, шарт немесе өзге де негіздер бойынша, осы Ақпаратты пайдалану салдарынан туындаған кез келген залал, шығын немесе келтірілген зиян үшін жауап бермейді және мұндай жауапкершілікті мойнына алмайды. Сонымен қатар, бұл құжат бухгалтерлік, заңгерлік немесе салықтық кеңес беру мақсатында ұсынылмайды және қандай да бір мәміле бойынша ұсыныс ретінде қарастырылмайды тиіс.

Бұл Ақпаратта Халықаралық қаржылық есептілік стандарттарына (ХҚЕС) сәйкес ұсынылмаған кейбір қаржылық көрсеткіштер қамтылған. Топ бұл ХҚЕС-ке сәйкес емес көрсеткіштерді ХҚЕС шеңберіндегі қаржылық ақпаратты толықтыру мақсатында қолданады. Аталған көрсеткіштер ХҚЕС бойынша анықталмаған және оларға сәйкес ұсынылмайды. ХҚЕС-ке сәйкес емес бұл көрсеткіштер Топтың операциялық нәтижелерін өлшеудің ресми тәсілі болып табылмайды және ХҚЕС шеңберіндегі қаржылық тиімділік пен өтімділікті өлшейтін көрсеткіштердің орнына немесе баламасы ретінде қарастырылмайды тиіс. Сонымен қатар, бұл Ақпаратта аудит жүргізілмеген және жүргізілмейтін Топтың ішкі есептілігі мен басқарушылық есептік деректері негізінде дайындалған кейбір қаржылық ақпараттар қамтылған. Аталған ХҚЕС-ке сәйкес емес көрсеткіштер мен өзге де ақпараттар Топтың өткен кезеңдердегі операциялық нәтижелерін міндетті түрде бейнелемейді және болашақ нәтижелерді болжауға арналмаған. Бұл көрсеткіштер мен ақпараттар басқа компаниялар ұқсас немесе бірдей атаулармен қолданатын көрсеткіштермен салыстыруға келмеуі мүмкін. Осыған байланысты, ХҚЕС-ке сәйкес емес бұл көрсеткіштер мен өзге де ақпаратқа артық сенім арту ұсынылмайды.

Бұл Ақпаратта қамтылған салалық болжамдарға қатысты кез келген нарықтық деректер, қажет болған жағдайда, ішкі сауалнамалар, бағалаулар, есептер мен зерттеулерге, сондай-ақ сыртқы нарықтық зерттеулерге, ашық көздерден алынған ақпаратқа және салалық жарияланымдарға сүйене отырып алынған. Топ немесе оның Өкілдері мұндай нарықтық деректер мен салалық болжамдардың дәлдігіне тәуелсіз тексеру жүргізбеген және оларға қатысты ешқандай кепілдік немесе мәлімдеме бермейді. Мұндай деректер мен болжамдар тек ақпараттық мақсатта енгізілген. Сонымен қатар, осы Ақпаратта келтірілген салалық, нарықтық және бәсекелестік жағдайға қатысты деректер Топтың өз ішкі зерттеулері мен бағалауларына негізделген болуы мүмкін. Бұл зерттеулер мен бағалаулар Топ қызмет атқаратын нарықтардағы басшылықтың білімі мен тәжірибесіне сүйенеді. Топ мұндай ақпаратты адал ниетпен шынайы және сенімді деп есептегенімен, олардың негізіндегі әдіснамалар мен болжамдар ешбір тәуелсіз дереккөз арқылы толық немесе нақты екендігіне тексерілген жоқ және олар өзгеруі мүмкін. Топ нарықтық ақпарат пен деректерді жинау, талдау немесе есептеу үшін өзге әдістерді қолданатын үшінші тараптар дәл сондай нәтижелерге қол жеткізетініне кепілдік бермейді. Сонымен қатар, Топтың бәсекелестері Топтың және өздерінің нарықтарын Топтан өзгеше анықтауы мүмкін. Осыған байланысты, бұл Ақпаратта келтірілген салалық, нарықтық немесе бәсекелестік жағдайға қатысты деректерге артық сенім артпауыңызды ұсынамыз.

Бұл Ақпаратта болашаққа қатысты болжамды мәлімдемелер қамтылған. Тарихи фактілерге қатысты мәлімдемелерден өзге барлық мәлімдемелер болжамды болып табылады. Болжамды мәлімдемелер Топтың қазіргі қаржылық жағдайына, операциялық нәтижелеріне, жоспарларына, мақсаттарына, болашақтағы көрсеткіштері мен бизнесіне қатысты күтулері мен болжауларын білдіреді. Мұндай мәлімдемелерге, шектеусіз түрде, келесі сөздер мен сөз тіркестерімен басталатын, аяқталатын немесе оларды қамтитын кез келген мәлімдемелер жатуы мүмкін: «мақсат», «сенеді», «күтеді», «ұмтылады», «ниеттенеді», «мүмкін», «болжауы мүмкін», «бағалайды», «жоспарлайды», «жобалайды», «болады», «ықтимал», «қажет», «болар еді», «қол жеткізуі мүмкін» және осыған ұқсас мағынадағы басқа сөздер мен олардың теріс формалары. Мұндай болжамды мәлімдемелерге Топтың бақылауынан тыс, белгілі және белгісіз тәуекелдер, белгісіздіктер және өзге де маңызды факторлар әсер етуі мүмкін, бұл нақты нәтижелердің, көрсеткіштердің немесе жетістіктердің күтілген нәтижелерден айтарлықтай айырмашылығы болуына алып келуі ықтимал. Аталған болжамды мәлімдемелер Топтың қазіргі және болашақтағы бизнес стратегиялары мен алдағы уақытта жұмыс істейтін нарықтық ортаға қатысты көптеген жорамалдарға негізделген. Бұл Ақпараттың немесе ондағы пікірлердің әділеттілігіне, дәлдігіне, толықтығына немесе дұрыстығына қатысты ешқандай кепілдік, мәлімдеме немесе міндеттеме берілмейді және ондай мәлімдемелерге сенуге болмайды.

Бұл Ақпарат тәуелсіз түрде тексерілмеген және болашақта жаңартылмайды. Ақпарат, соның ішінде болжамды мәлімдемелермен шектелмей, осы құжаттың жарияланған күніне ғана қатысты және болашақ нәтижелерге қатысты қандай да бір кепілдік беруге арналмаған. Заң талаптарынан басқа жағдайларды қоспағанда, Топ бұл Ақпаратты, оның ішінде кез келген қаржылық деректерді немесе болжамды мәлімдемелерді жаңарту немесе түзету бойынша қандай да бір міндеттемелерден немесе жауапкершіліктен ашық түрде бас тартады. Сондай-ақ, Топ өз болжамдарына, болжамды мәлімдемелер негізделген оқиғаларға, жағдайларға немесе мән-жайларға қатысты қандай да бір өзгерістер орын алған жағдайда да, осы құжаттың жарияланған күнінен кейін туындайтын кез келген оқиғаларға байланысты Ақпаратты қайта қарап, жариялау жөнінде ешқандай міндеттеме алмайды.