

Описание			
<b>Тикер</b>		<b>AIRA</b>	
Текущая цена, ₸/акция		776.5	
Текущая цена, \$/ГДР		6.3	
Индустрия	Промышленность		
Отрасль	Пассажирские самолеты		
Капитализация (\$ млн)		550.7	
Количество ГДР в обращении (млн)		88	
Количество акций в обращении (млн)		351.9	
Макс. цена за 52 недели (\$)		9.2	
Мин. цена за 52 недели (\$)		5.5	
Средний ежедневный объем торгов (тыс.)		1.490	
Дата след. отчетности	Будет анонсирована		
Торговая площадка	LSE, AIX, KASE		
Финансовые показатели (\$ млн)			
Выручка	2021	2022	2023
EBITDAR	762	1 032	1 175
Чистая прибыль	227	288	292
EPS, \$/акцию	36	78	69
	0.118	0.256	0.225
2024	1 309	339	53
	0.151		
Основные коэффициенты			
P/E (x)	10.4		
P/B (x)	1.4		
P/S (x)	0.4		
Долг/Капитал (x)	2.3		
Маржа EBITDAR (%)	28.0%		

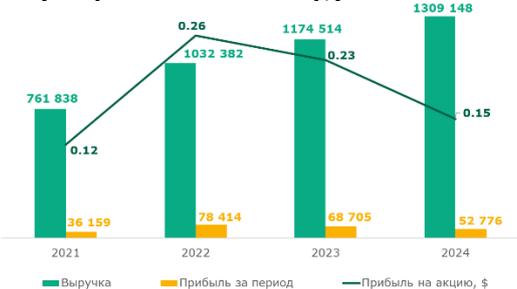
Источник: данные компании, Bloomberg, расчеты Halyk Finance

**Рис. 1. Нормализованная динамика изменения цены JETS<sup>1</sup> и AIRA с момента IPO**



Источник: Данные компании; Bloomberg

**Рис. 2. Динамика выручки, чистой прибыли (\$ тыс.) и прибыли на акцию (\$): 2021–2024 гг.**



Источник: Данные компании

**Уважаемые клиенты,** мы подготовили обзор финансовых и операционных показателей Air Astana Group. Air Astana Group — крупнейший авиаперевозчик в Казахстане и Центральной Азии отчитался о результатах четвертого квартала и за весь 2024 год. Компания отчитывается как в тенге, так и в долларах США. Мы представляем вашему вниманию обзор по отчетности в американской валюте.

**Годовые результаты Air Astana, в целом, соответствуют нашим ожиданиям.** Мы обновим нашу модель оценки акций эмитента с учетом фактической динамики операционных и финансовых показателей. В случае изменения оценки компании будет выпущен дополнительный отчет с указанием новой целевой цены.

Представляем вашему вниманию краткую сводку данного отчета:

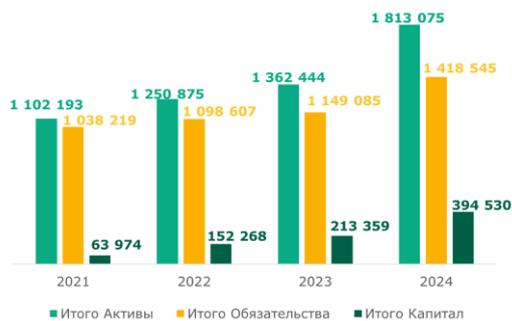
- Разница между ростом скорректированных<sup>2</sup> доходов на креслооборот (RASK)<sup>3</sup> и ростом скорректированных затрат на креслооборот (CASK)<sup>4</sup> стала положительной в четвертом квартале, благодаря ускоренному росту выручки Fly Arystan. Скорректированный RASK Fly Arystan вырос на 26.8% за четвертый квартал и на 7.7% за год.
- Совет директоров Группы предложил выплатить 6.3 млрд тенге (\$13 млн) или 17.7 тенге на акцию (70.9 тенге на ГДР) в виде обычных дивидендов и 12.8 млрд тенге (\$25.2 млн) или 36 тенге на акцию (143.9 тенге на ГДР) в виде специальных дивидендов.
- Группа планирует выкупить до 1.7 млн акций (0.7% от размещенных акций) на сумму до \$5 млн в течение двух лет с марта 2025 года.
- Флот группы Air Astana Group вырос с 49 до 57 самолетов, включая 8 Airbus A320, из которых 5 единиц были переданы Fly Arystan.
- Коэффициент загрузки<sup>9</sup> увеличился с 82.8% до 83.5% за счет опережающего роста пассажирооборота. Для Air Astana — с 80.1% до 81.8%, для Fly Arystan снизился с 89.2% до 87.3%.
- Операционная маржинальность Группы снизилась за счет продолжающегося инфляционного давления в отрасли.

**Финансовые результаты Air Astana Group были положительно восприняты рынком.** В день публикации отчетности котировки акций и глобальных депозитарных расписок компании (далее — ГДР) на KASE и LSE выросли на 6.26% и 3.13% соответственно. Данный рост обусловлен улучшением финансовых и операционных показателей, а также подтверждением среднесрочных прогнозов.

Компания продемонстрировала значительное увеличение выручки при росте пассажиропотока Группы на 11.2% или на 1 млн человек. Этого удалось достичь за счет оптимизации маршрутной сети и перенаправления воздушных судов на более прибыльные направления, включая Ближний Восток и Юго-Восточную Азию, а также за счет увеличения пассажиропотока на внутренних рейсах в Казахстане.

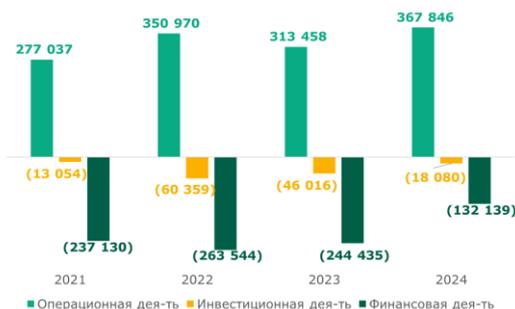
<sup>1</sup> JETS ETF — Американский биржевой фонд, отслеживающий движение акций крупных американских авиаперевозчиков.

**Рис. 3. Активы, обязательства и капитал: 2021–2024 гг. (\$ тыс.)**



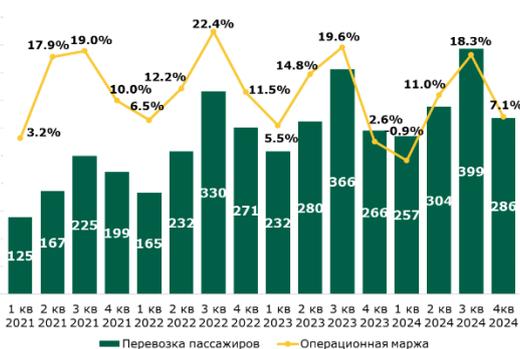
Источник: Данные компании

**Рис. 4. CFO, CFF, CFI: 2021–2024 гг. (\$ тыс.)**



Источник: Данные компании

**Рис. 5. Выручка от перевозки пассажиров и операционная маржинальность по кварталам: 2021–2024 гг. (\$ млн)**



Источник: Данные компании

Примечательно, что разница между скорректированным<sup>2</sup> ростом доходов на единицу креслооборота (RASK)<sup>3</sup> и скорректированным ростом затрат на единицу креслооборота (CASK)<sup>4</sup> улучшалась на протяжении года и стала положительной в четвертом квартале. В результате рост доходов на креслооборот практически полностью компенсировал увеличение расходов, превысив прогнозы компании. Данный результат был достигнут благодаря ускоренному росту выручки Fly Arystan.

**Air Astana Group с опережением графика рекомендует выплату обыкновенных дивидендов.** Компания планирует выплатить акционерам 6.3 млрд тенге (\$13 млн), что составляет 17.7 тенге на одну простую акцию и 70.9 тенге на одну ГДР (четыре обыкновенные акции), а также дополнительных специальных дивидендов в размере 12.8 млрд тенге (\$25.2 млн), или 36 тенге на одну простую акцию и 143.9 тенге на одну ГДР. Выплата дивидендов может быть утверждена на годовом общем собрании акционеров не позднее 31 мая 2025 года, с последующей выплатой в середине 2025 года.

**В течение последующих двух лет Компания планирует приобрести до 1 706 408 акций, включая ГДР.** Данное число эквивалентно приблизительно 0.7% от общего количества размещенных акций Компании с учетом ранее выкупленных в 2024 году акций, впоследствии распределенных среди сотрудников, а также акций, представленных в форме ГДР. Максимальная сумма сделки, включая сопутствующие расходы, составит до \$5 млн. Реализация данной части Программы начнется 14 марта 2025 года и завершится не позднее февраля 2027 года.

**Рынок авиаперевозок Казахстана продолжает бить рекорды.** В 2024 году казахстанские авиакомпании перевезли рекордные 14.679 млн пассажиров, что на 10.6% больше по сравнению с предыдущим годом (13.267 млн пассажиров в 2023 году), согласно данным Бюро национальной статистики Республики Казахстан. Рост пассажирского трафика остается двузначным, что свидетельствует о высоком спросе на авиаперевозки.

По данным Министерства транспорта, казахстанские аэропорты обслужили 29.7 млн пассажиров (+14% год к году), включая международные авиакомпании, которые удерживают около 50% рынка.

Аэропорт Алматы установил новый рекорд, обслужив 11.43 млн пассажиров (+20% к 2023 году), что на 78% превышает допандемийные показатели. Это делает его крупнейшим авиационным хабом в регионе Средней Азии, Каспия и Закавказья. Столичный аэропорт в Астане обслужил 8.315 млн пассажиров (+11% год к году).

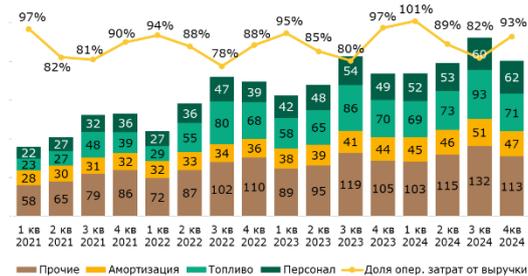
**Air Astana успешно реализует стратегию расширения и модернизации парка воздушных судов.** В период с 2023 по 2024 год флот компании увеличился с 49 до 57 самолетов за счет ввода в эксплуатацию более вместительных и топливно-эффективных моделей. В частности, было приобретено восемь самолетов Airbus A320, включая шесть A320neo и два A321, один из которых относится к линейке A321neo. Из них пять самолетов A320 были переданы в распоряжение лоукостера Fly Arystan, что

<sup>2</sup> **Скорректированный показатель (Adjusted)** — вычитает влияние единоразовых доходов и расходов компании за период для более корректного сравнения двух периодов. Среди прочих компания выделяет: чистые расходы, связанные с IPO, в размере \$0.9 млн в 4 квартале 2023 года / \$1.5 млн в 4 квартале 2024 года; \$1.8 млн за 2023 год / \$12.9 млн за 2024 год. Выручка от увеличения числа пассажиров, вызванного частичной мобилизацией в России, составила \$0.9 млн в 4 квартале 2023 года / \$11.0 млн за 2023 год. Таким образом корректировка RASK составила \$4.2 млн в 4 квартале 2024 года и за весь 2024 год. Пожертвования в связи с наводнением в Казахстане составили \$2.7 млн за 2024 год.

<sup>3</sup> **Средний доход на кресло-километр (RASK - Revenue per Available Seat Kilometer)** — показатель, используемый авиакомпаниями для оценки доходности операций. RASK рассчитывается как отношение операционного дохода авиакомпании к предельному креслообороту (ASK).

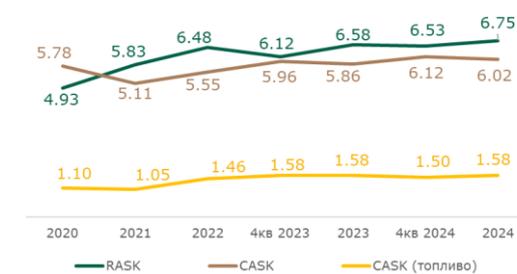
<sup>4</sup> **Себестоимость на один пассажиро-километр (CASK - Cost per Available Seat Kilometer)** — показатель эффективности в авиационной отрасли, который отражает операционные расходы авиакомпании на единицу провозной емкости. CASK рассчитывается как отношение операционных расходов авиакомпании к предельному креслообороту (ASK).

**Рис. 6. Расходы компании по кварталам: 1кв 2021 – 3кв 2024 (\$ млн)**



Источник: Данные компании

**Рис. 7. Динамика показателей RASK и CASK и топливный CASK: 2020–2024 (цент США)**



Источник: Данные компании

позволило увеличить его флот с 18 до 23 единиц, в то время как парк Air Astana вырос с 31 до 34 самолетов.

В рамках оптимизации лизингового портфеля в 2024 году компания продлила договоры на шесть самолетов семейства A320ceo и два A320neo. На балансе группы остаются три самолета Boeing 767, приобретенные по договорам лизинга с фиксированной процентной ставкой и последующим переходом права собственности. В течение 2024 года Air Astana Group полностью погасила лизинговые обязательства по пяти самолетам Airbus, что привело к переходу данных воздушных судов в собственность компании.

В то же время Air Astana Group продолжает вывод из эксплуатации менее вместительных самолетов, вернув два Embraer E190-E2, что соответствует стратегии повышения операционной эффективности.

Учитывая опережающие темпы обновления парка, компания пересмотрела целевой показатель и планирует довести флот до 84 самолетов к 2029 году (ранее целевым значением было 80 самолетов к 2028 году). К марту 2024 года компания получила три Airbus A320neo, увеличив общее количество воздушных судов до 60 единиц. Ожидается, что в первом квартале 2025 года флот пополнится еще одним самолетом семейства A320ceo, а к концу 2025 года количество воздушных судов под управлением группы достигнет 63 единиц.

**Компания успешно справилась с проблемой доступности двигателей от Pratt & Whitney.** В 2024 году Группа предприняла упреждающие меры для управления мощностями, опередив остальную часть отрасли. В низкий сезон компания вывела двигатели из эксплуатации для оптимизации мощностей в пиковый период, что позволило осуществить 93 замены двигателей Pratt & Whitney PW1100 и обеспечить наличие 13 запасных двигателей данной модели.

В рамках стратегии по высвобождению капитала и обеспечению операционной гибкости Группа в 2024 году приобрела три запасных двигателя, которые были немедленно проданы по схеме "продажа с обратной арендой", а также один двигатель, приобретенный в апреле, был продан в декабре по той же схеме.

Ранее двигатель PW1100 сталкивался с серьезной проблемой преждевременного износа турбинных лопаток, что привело к массовым отказам и вынужденным простоям самолетов по всему миру. Это затронуло множество авиакомпаний, включая ведущих операторов Airbus A320neo.

**Маршрутная сеть Группы продолжает динамично расширяться.** В 2024 году было открыто 21 новое направление, из которых 14 маршрутов запущены в четвертом квартале. Среди некоторых Группа запустила новые направления из Алматы и Астаны во Вьетнам (Фукуок) и ОАЭ (Абу-Даби), а также рейсы Астана-Пхукет, Атырау-Дубай. Были открыты маршруты в Медину и Джидду из Шымкента и Алматы.

В рамках дальнейшей экспансии уже анонсировано открытие восьми новых маршрутов в 2025 году на ключевых рынках с высоким потенциалом роста, включая прямые рейсы из Алматы во Франкфурт, Гуанчжоу, Мумбаи, а также во вьетнамские города Дананг и Нячанг.

Расширение географии полетов стало возможным благодаря установке дополнительных топливных баков на самолеты Airbus A321LR, что позволило увеличить дальность полета этого экономичного узкофюзеляжного лайнера и обеспечить его эксплуатацию на дальнемагистральных маршрутах.

**Air Astana Group заключила Меморандум о взаимопонимании с China Southern Airlines для расширения кодшерингового партнерства.** Air Astana Group подписала Меморандум о

взаимопонимании (MoU) с ведущей китайской авиакомпанией China Southern Airlines, что позволит значительно расширить кодшеринговое партнерство<sup>5</sup> на маршрутах между Китаем и Казахстаном. При наличии соответствующих двусторонних соглашений сотрудничество также охватит направления в Восточной Азии, Центральной Азии и на Кавказе.

Данный шаг представляет собой важную стратегическую инициативу для Air Astana Group, направленную на укрепление позиций на одном из крупнейших авиационных рынков мира. Ожидается, что трансформация Меморандума в полноценное соглашение позволит увеличить операционную эффективность, расширить маршрутную сеть и повысить доступность билетов за счет совместной продажи и оптимизации рейсов.

**Air Astana Group остается ключевым игроком в развитии авиасообщения Казахстана.** В 2024 году пассажиропоток Air Astana Group вырос до 9 млн человек, что на 11.2% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. За четвертый квартал данный показатель поднялся на 6.9% до 2.2 млн человек. Рост пассажиропотока продолжает стимулироваться продлением программы «Открытое небо»<sup>6</sup> до 2027 года, а также активной популяризацией воздушного транспорта в стране.

Предельный креслооборот<sup>7</sup> (ASK) в 2024 году составил 19.3 млрд, что на 9% больше по сравнению с показателем 2023 года. Основной вклад в рост пришелся на бюджетного перевозчика Fly Arystan, у которого этот показатель увеличился на 13.5% благодаря расширению парка самолетов. В то же время, показатель креслооборота Air Astana увеличился на 7.2%.

Предельный пассажирооборот<sup>8</sup> (RPK) группы в 2024 году возрос до 16.1 млрд, что на 10.1% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Рост пассажирооборота был особенно выражен у Fly Arystan (+13%), в то время как показатель Air Astana увеличился на 10%. Особенно положительно на данный показатель сказался рост за четвертый квартал, когда рост пассажирооборота составил 11.4% для Группы и 12.5% для компании Air Astana. Основной прирост пассажиропотока в 2024 году был обусловлен увеличением объема внутренних перевозок на 12%, а также значительным ростом на международных направлениях: Китай, Мальдивы и Шри-Ланка (+33%), Катар, Саудовская Аравия, ОАЭ, Израиль и Египет (+28%), Индия, Таиланд, Вьетнам и Сингапур (+50%). Успешная стратегия перенаправления мощностей на данные рынки позволила эффективно воспользоваться растущим спросом.

Рост пассажиропотока в регионах Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии остается устойчиво высоким: по данным IATA<sup>9</sup>, в 2024 году он составил 33% на внутренних азиатских маршрутах и 10% на направлениях между Ближним Востоком и Азией.

В 2024 году Air Astana Group продемонстрировала повышение операционной эффективности за счет опережающего роста пассажирооборота относительно креслооборота, что привело к

<sup>5</sup> **Кодшеринговое партнерство (code-sharing)** — форма сотрудничества между авиакомпаниями, при которой одна авиакомпания выполняет рейс, а другая продает билеты на этот рейс под своим кодом и номером.

<sup>6</sup> **Политика открытого неба** — соглашение между странами, которое позволяет авиакомпаниям одной страны свободно летать в другие страны, подписавшие это соглашение. Это открывает воздушное пространство для конкуренции между авиаперевозчиками разных стран.

<sup>7</sup> **Предельный креслооборот (ASK - Available Seat Kilometers)** — показатель, используемый в авиационной отрасли для измерения провозной емкости авиакомпании. Он рассчитывается как произведение количества кресел, доступных для пассажиров, на расстояние, которое они пролетели.

<sup>8</sup> **Предельный пассажирооборот (RPK - Revenue Passenger Kilometers)** — показатель, используемый в авиационной отрасли для измерения объема перевозок пассажиров авиакомпанией. Он рассчитывается как произведение количества перевезенных пассажиров на расстояние, которое они пролетели.

<sup>9</sup> **IATA (International Air Transport Association)** — Международная ассоциация воздушного транспорта, представляющая интересы авиакомпаний по всему миру. Организация занимается установлением глобальных стандартов в авиационной отрасли, контролирует безопасность полетов, координирует пассажирские и грузовые перевозки, управляет системой билетов и финансовыми расчетами между авиакомпаниями, а также предоставляет аналитику рынка и взаимодействует с правительствами для защиты интересов авиаперевозчиков.

увеличению коэффициента загрузки<sup>10</sup> с 82.8% до 83.5%. Показатель загрузки для Air Astana вырос с 80.1% до 81.8%, тогда как у Fly Arystan снизился с 89.2% до 87.3%.

**Выручка группы Air Astana продолжает демонстрировать положительную динамику.** За 2024 год доходы крупнейшего авиаперевозчика Казахстана без учета корректировок увеличились на 11% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, составив \$1309 млн. Основной вклад в рост внесла выручка от пассажирских авиаперевозок, которая возросла до \$1246 млн, показав рост на 9% год к году. Скорректированная выручка выросла на 12.4% до \$1308 млн.

В структурном распределении выручки от пассажирских перевозок доходы компании Air Astana составили \$963 млн, что на 8.7% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, в то время как Fly Arystan принес \$345 млн, увеличив выручку на 24.3% год к году. За четвертый квартал выручка лоукостера увеличилась на 34.5% год к году. Этот результат подтверждает успешное расширение деятельности обоих брендов компании, с акцентом на высокодоходные направления, увеличение операционной эффективности и растущий пассажиропоток Казахстана.

Средний скорректированный доход на кресло-километр (RASK) группы также показал положительную динамику, увеличившись до 6.75 центов США, что на 2.6% больше по сравнению с 2023 годом. При этом в четвертом квартале рост данного показателя ускорился до 6.7% год к году, достигнув 6.53 центов США. Данное достижение стало возможно благодаря росту аналогичного показателя для компании Fly Arystan, чей скорректированный RASK увеличился на 26.8% за четвертый квартал по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и 7.7% в годовом выражении, что объясняется стремительным ростом выручки лоукостера.

**Операционные расходы группы Air Astana в 2024 году увеличились на 14%, достигнув \$1179 млн.** Расходы на реактивное топливо составили \$305.1 млн, что на 9% превышает показатель аналогичного периода прошлого года. Темпы роста затрат на топливо замедлились по сравнению с периодом 2022–2023 годов, когда данный показатель вырос на 20%. Замедление обусловлено снижением цен на нефть и политикой хеджирования, реализуемой группой. Для дальнейшей оптимизации расходов компания планирует сократить затраты на топливо еще на 1% за счет внедрения специального программного обеспечения.

В результате себестоимость топлива на один пассажиро-километр (CASK топливо)<sup>11</sup> за 2024 год сохранилась на уровне 1.58 цента США, а в четвертом квартале показатель снизился на 5.1%, достигнув 1.5 цента США.

Рост расходов на персонал и экипаж составил 17%, достигнув \$226.7 млн, что связано с ростом заработных плат и численности персонала. Расходы на амортизацию и износ увеличились до \$189.2 млн (+17%), что объясняется расширением флота компании. В то же время расходы на аренду воздушных судов выросли на 135% до \$5.2 млн из-за подписания соглашений по операционному лизингу новых самолетов.

<sup>10</sup> **Коэффициент загрузки авиалинии (Load Factor)** — показатель операционной эффективности, отражающий степень заполненности пассажирских мест на рейсах. Он рассчитывается как отношение предельного пассажирооборота (RPK) к предельному креслообороту (ASK).

<sup>11</sup> **Себестоимость топлива на один пассажиро-километр (CASK Fuel – Cost of Fuel per Available Seat Kilometer)** — экономический показатель, который отражает затраты на топливо для транспортного средства на единицу расстояния, пройденную одним пассажиром. Он рассчитывается как доля стоимости топлива, потребленного транспортным средством на определенную дистанцию, разделенная на количество перевезенных пассажиров и на расстояние, которое они преодолели.

В 2024 году расходы группы Air Astana на инженерно-техническое обслуживание воздушных судов увеличились на 9%, достигнув \$117.9 млн. Рост затрат обусловлен увеличением выплат лизинговым компаниям для покрытия расходов на техническое обслуживание.

При этом авиакомпания активно развивает собственную техническую базу для обслуживания самолетов Airbus. В течение прошлого года было проведено 7 плановых C-check<sup>12</sup>, включая 3 углубленных 12-летних C-check<sup>13</sup>, установлены дополнительные топливные баки на 4 Airbus A321LR для выполнения дальнемагистральных рейсов, а также выполнено 93 замены двигателей. Кроме того, Группа реализует строительство новых ангаров в Алматы и Астане. Реализация данной стратегии направлена на оптимизацию расходов на техническое обслуживание и сокращение времени простоя флота, что способствует повышению операционной эффективности.

Как результат, себестоимость на один пассажиро-километр (CASK) увеличилась на 2.7% год к году, достигнув 6.12 центов США.

Операционная прибыль Air Astana Group за 2024 год составила \$130 млн, что на 4% ниже показателя за аналогичный период прошлого года. Снижение операционной маржи с 11.6% до 9.9% было обусловлено опережающим ростом расходов на фоне инфляционного давления в отрасли, что превысило темпы увеличения выручки.

Финансовые доходы Группы возросли на 49%, достигнув \$22 млн, в то время как финансовые расходы увеличились на 30%, составив \$64.7 млн.

Чистая прибыль компании за 2024 год составила \$52.7 млн, что на 23% меньше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Маржа чистой прибыли снизилась с 5.8% до 4%. Это повлияло на показатель прибыли на акцию, которая составила 15 центов США, по сравнению с 23 центами США годом ранее (-33%).

**Годовые результаты Air Astana, в целом, соответствуют нашим ожиданиям.** Мы обновим нашу модель оценки акций эмитента с учетом фактической динамики операционных и финансовых показателей. В случае изменения оценки компании будет выпущен дополнительный отчет с указанием новой целевой цены.

<sup>12</sup> **C-Check** — один из ключевых этапов планового технического обслуживания самолета, проводимый каждые 18–24 месяца или после определенного налета. Включает детальный осмотр фюзеляжа, крыла, гидравлических, топливных и электрических систем, а также проверку шасси и авионики. Цель — выявить скрытые дефекты, обеспечить безопасность полетов и продлить срок службы воздушного судна.

<sup>13</sup> **12-летний C-Check** — усиленная версия стандартного C-Check, проводимая примерно раз в 10–12 лет, в зависимости от типа самолета и требований авиационных регуляторов.

**Приложение 1. Сравнение мультипликаторов**

Название компании	Тикер	Капит-ия, \$млрд	P/E	P/B	P/S	Марж. EBITD AR	Марж. EBIT	Марж. Чист. при-ли	Див. Дох-ть	ROE	ROA	Коэф. Загрузж-ти	RPK/ М, млрд	ASK/ М, млрд	RASK/ М, цент США	CASK/ М, Топливо на цент США (без топлива) ASK/М, цент США	
																ASK/М, цент США	ASK/М, цент США
Air Astana	AIRA LI Equity	0.6	10.4	1.4	0.4	28%	10%	4%	N/A	13.4%	3.3%	84%	16.1	19.3	6.75	4.44	1.58
Delta Air Lines	DAL US Equity	30.2	8.1	2.0	0.5	15%	10%	6%	1.3%	26.2%	4.6%	85%	246.1	288.4	17.65	15.64	3.66
United Airlines Holdings	UAL US Equity	24.2	7.0	1.9	0.4	15%	9%	6%	N/A	28.6%	4.3%	83%	258.5	311.2	16.66	12.93	3.78
American Airlines	AAL US Equity	7.1	5.6	Her.	0.1	12%	5%	2%	N/A	Her.	1.4%	85%	248.8	292.9	16.93	13.71	3.90

Источник: Данные компании; Расчеты Halyk Finance, Bloomberg. Показатели группы Air Astana приводятся скорректированными с учетом единовременных доходов и расходов, М – Miles.

**Приложение 2. Отчет о прибылях и убытках**

\$тыс.	2021	2022	2023	2024	2021-2022 % изм. г/г	2022-2023 % изм. г/г	2023-2024 % изм. г/г
Пассажирские перевозки	715 794	998 120	1 143 596	1 246 044	39%	15%	9%
Груз и почта	33 570	22 124	22 519	26 303	-34%	2%	17%
Прочие доходы	7 846	12 138	8 399	11 785	55%	-31%	40%
Прибыль от продажи с обратной арендой	4 628	-	-	25 016	-	-	-
<b>Всего выручка и прочие доходы</b>	<b>761 838</b>	<b>1 032 382</b>	<b>1 174 514</b>	<b>1 309 148</b>	<b>36%</b>	<b>14%</b>	<b>11%</b>
Топливо	(136 558)	(231 884)	(279 172)	(305 183)	70%	20%	9%
Расходы на персонал и экипаж	(116 265)	(148 907)	(193 067)	(226 659)	28%	30%	17%
Износ и амортизация	(120 832)	(135 178)	(162 011)	(189 171)	12%	20%	17%
Аэропортовое обслуживание и навигация	(70 097)	(84 933)	(105 727)	(120 485)	21%	24%	14%
Обслуживание пассажиров	(60 894)	(80 321)	(101 136)	(118 677)	32%	26%	17%
Инженерно - техническое обслуживание	(94 582)	(125 891)	(108 180)	(117 874)	33%	-14%	9%
Расходы по реализации	(25 075)	(33 254)	(40 431)	(44 180)	33%	22%	9%
Страхование	(8 050)	(8 317)	(10 981)	(12 801)	3%	32%	17%
Консультационные, юридические и профессиональные услуги	(3 392)	(4 258)	(5 729)	(8 412)	26%	35%	47%
Информационные технологии	(4 575)	(5 743)	(6 538)	(6 831)	26%	14%	4%
Расходы по аренде воздушных судов	(3 662)	(3 893)	(2 217)	(5 216)	6%	-43%	135%
Расходы по имуществу и офису	(2 641)	(2 483)	(3 865)	(4 675)	-6%	56%	21%
Прочее	(13 042)	(18 605)	(19 479)	(18 978)	43%	5%	-3%
<b>Всего операционные расходы</b>	<b>(659 665)</b>	<b>(883 667)</b>	<b>(1 038 533)</b>	<b>(1 179 142)</b>	<b>34%</b>	<b>18%</b>	<b>14%</b>
<b>Операционная прибыль</b>	<b>102 173</b>	<b>148 715</b>	<b>135 981</b>	<b>130 006</b>	<b>46%</b>	<b>-9%</b>	<b>-4%</b>
Операционная маржинальность	13.4%	14.4%	11.6%	9.9%			
Финансовые доходы	2 405	6 995	14 806	22 079	191%	112%	49%
Финансовые расходы	(47 066)	(39 254)	(49 892)	(64 656)	-17%	27%	30%
Убыток от курсовой разницы, нетто	(12 522)	(15 065)	(13 803)	(20 743)	20%	-8%	50%
<b>Прибыль до налогообложения</b>	<b>44 990</b>	<b>101 391</b>	<b>87 092</b>	<b>66 686</b>	<b>125%</b>	<b>-14%</b>	<b>-23%</b>
Расход по подоходному налогу	(8 831)	(22 977)	(18 387)	(13 910)	160%	-20%	-24%
<b>Прибыль за период</b>	<b>36 159</b>	<b>78 414</b>	<b>68 705</b>	<b>52 776</b>	<b>117%</b>	<b>-12%</b>	<b>-23%</b>
Маржинальность прибыли	4.7%	7.6%	5.8%	4.0%			
<b>Прибыль на акцию, \$</b>	<b>0.118</b>	<b>0.256</b>	<b>0.225</b>	<b>0.151</b>	<b>117%</b>	<b>-12%</b>	<b>-33%</b>

Источник: Данные компании

**Приложение 3. Отчет о финансовых результатах**

\$тыс.	2021	2022	2023	2024	2021-2022 % изм. г/г	2022-2023 % изм. г/г	2023-2024 % изм. г/г
Итого Активы	1 102 193	1 250 875	1 362 444	1 813 075	13.5%	8.9%	33.1%
Итого Обязательства	1 038 219	1 098 607	1 149 085	1 418 545	5.8%	4.6%	23.4%
Итого Капитал	63 974	152 268	213 359	394 530	138.0%	40.1%	84.9%

Источник: Данные компании

**Приложение 4. Отчет о движении денежных средств**

\$тыс.	2021	2022	2023	2024	2021-2022 % изм. г/г	2022-2023 % изм. г/г	2023-2024 % изм. г/г
Операционная дея-ть	277 037	350 970	313 458	367 846	26.7%	-10.7%	17.4%
Инвестиционная дея-ть	(13 054)	(60 359)	(46 016)	(18 080)	362.4%	-23.8%	-60.7%
Финансовая дея-ть	(237 130)	(263 544)	(244 435)	(132 139)	11.1%	-7.3%	-45.9%

Источник: Данные компании

© 2025 г., АО «Halyk Finance» (далее – HF), дочерняя организация АО «Народный банк Казахстана».  
Настоящая публикация носит исключительно информационный характер и не является предложением или попыткой со стороны HF купить, продать или вступить в иную сделку в отношении каких-либо ценных бумаг и иных финансовых инструментов, на которые в настоящей публикации может содержаться ссылка, предоставить какие-либо инвестиционные рекомендации или услуги. Указанные предложения могут быть направлены исключительно в соответствии с требованиями применимого законодательства. Настоящая публикация основана на информации, которую мы считаем надежной, однако мы не утверждаем, что все приведенные сведения абсолютно точны. При этом, отмечаем, что прошлая доходность не является показателем доходности инвестиций в будущем. Мы не несем ответственности за использование клиентами информации, содержащейся в настоящей публикации, а также за сделки и операции с ценными бумагами и иными финансовыми инструментами, упоминающимися в ней. Мы не берем на себя обязательство регулярно обновлять информацию, которая содержится в настоящей публикации или исправлять возможные неточности. HF, его аффилированные и должностные лица, партнеры и сотрудники, в том лица, участвующие в подготовке и выпуске этого материала, оставляют за собой право участвовать в сделках в отношении упоминающихся в настоящей публикации ценных бумаг и иных финансовых инструментов. Также отмечаем, что на ценные бумаги и иные финансовые инструменты, рассматриваемые в настоящей публикации и номинированные в иностранной валюте, могут оказывать влияние обменные курсы валют. Изменение обменных курсов валют может вызвать снижение стоимости инвестиций в указанные активы. Следует иметь в виду, что инвестирование в Американские депозитарные расписки также подвержено риску изменения обменного курса валют, а инвестирование в казахстанские ценные бумаги и иные финансовые инструменты имеет значительный риск. В указанной связи, инвесторы до принятия решения об участии в сделках с ценными бумагами и иными финансовыми инструментами, рассматриваемыми в настоящей публикации, должны проводить собственное исследование относительно надежности эмитентов данных ценных бумаг и иных финансовых инструментов.

Настоящая информация не предназначена для публичного распространения и не может быть воспроизведена, передана или опубликована, целиком или по частям, без предварительного письменного разрешения АО «Halyk Finance».

© 2025 год, все права защищены.

**Департамент торговых идей****E-mail**[dti@halykfinance.kz](mailto:dti@halykfinance.kz)**Департамент продаж****E-mail**[sales@halykfinance.kz](mailto:sales@halykfinance.kz)**Адрес:**

Halyk Finance  
пр. Абая, 109 «В», 5 этаж  
A05A1B9, Алматы, Республика Казахстан  
Тел. +7 727 331 59 77  
[www.halykfinance.kz](http://www.halykfinance.kz)

**Bloomberg****HLFN****Refinitiv**

Halyk Finance

**Factset**

Halyk Finance

**Capital IQ**

Halyk Finance