

**ИНВЕСТИЦИЯЛЫҚ МЕМОРАНДУМ  
«ЭЙР АСТАНА» АКЦИОНЕРЛІК ҚОҒАМЫ  
(«Эйр Астана» АҚ)**



**Қаржы кеңесшісі: «Налык Finance» АҚ**

## **Құрметті инвесторлар,**

осы Инвестициялық меморандум «Эйр Астана» акционерлік қоғамының (бұдан әрі – **Эмитент, Компания немесе «Эйр Астана» АҚ**) акцияларын «Қазақстан қор биржасы» акционерлік қоғамының (бұдан әрі – **Биржа**) ресми тізімінің «Негізгі» науқаны «секторының «Премиум» санаты бойынша, сондай-ақ әлеуетті инвесторларда Эмитенттің қызметі мен жұмыс перспективалары туралы сенімді түсінік қалыптастыру мақсатында жасалды.

Осы құжат Эмитенттің қаржылық кеңесшісі ретінде әрекет ететін «Halyk Finance» акционерлік қоғамының («Қазақстан Халық Банкі» АҚ еншілес ұйымы) (бұдан әрі – **Қаржы кеңесшісі, «Halyk Finance» АҚ немесе Halyk Finance**) қатысуымен дайындалды.

Инвестициялық меморандум **2023 жылғы 30 қарашадағы** (егер осы Инвестициялық меморандумда өзгеше көрсетілмесе) жағдай бойынша жасалды және Эмитент пен Қаржы кеңесшісі дайындаған, сондай-ақ жалпыға қолжетімді ресми статистикалық есептерден, ақпараттық агенттіктердің баспасөз хабарламаларынан және басқа да ресми көздерден алынған Эмитенттің және ол жұмыс істейтін саланың қызметі туралы ақпаратты қамтиды. Эмитенттің қаржылық көрсеткіштері туралы мәліметтер аудиторлық есептермен расталған Эмитенттің 2020-2022 жылдарға арналған жылдық шоғырландырылған қаржылық есептілігі, сондай-ақ осы есептілікті шолу жөніндегі есеппен расталған Эмитенттің 2023 жылғы 30 қыркүйектегі жағдай бойынша аралық шоғырландырылған қаржылық есептілігі негізінде дайындалған.

Осы құжат әлеуетті инвесторларды және өзге де мүдделі тұлғаларды Эмитент қызметінің нәтижелері туралы хабардар ету мақсатында ғана ұсынылады және инвестициялау немесе инвестициялаудан бас тарту туралы қандай да бір шешім қабылдауды негіздеу үшін құжаттық негіз бола алмайды және Эмитент немесе Қаржы кеңесшісі тарапынан ресми ұсыныс ретінде қаралмауға тиіс. Әрбір инвестор өз бетінше тәуелсіз бағалау жасап, инвестициялау туралы шешім қабылдауы керек.

Осы Инвестициялық меморандум (толық және/немесе ішінара) Эмитент немесе Қаржы кеңесшісі тарапынан қандай да бір міндеттеменің туындауы үшін негіз болып табылмайды.

Осы Инвестициялық меморандумда қамтылған ақпаратқа қатысты сұрақтар туындаған жағдайда мүдделі тұлғалар келесі байланыс тұлғаларына жүгіне алады:

– **Эмитенттің байланыс тұлғалары:**

Ирина Мартинес, Инвесторлармен қарым-қатынас департаментінің директоры,  
тел: +7 (727) 258 41 36 (вн.1682), эл. пошта мекенжайы:  
[irina.martinez@airastana.com](mailto:irina.martinez@airastana.com); [NurbanatYe@idfrk.kz](mailto:NurbanatYe@idfrk.kz);  
[investor.relations@airastana.com](mailto:investor.relations@airastana.com);

– **Қаржы кеңесшісінің байланыс тұлғасы:**

Ляззат Апиева, Қаржылық кеңес беру және андеррайтинг департаменті, тел. +7 (727)339 43 77, эл. пошта мекенжайы : [l.apiyeva@halykfinance.kz](mailto:l.apiyeva@halykfinance.kz);  
[hf.ib@halykfinance.kz](mailto:hf.ib@halykfinance.kz).

## 1-бөлім. ЭМИТЕНТ ТУРАЛЫ ЖАЛПЫ МӘЛІМЕТТЕР

### 1. Эмитенттің атауы және оның ұйымдық-құқықтық нысаны

Атауы және ұйымдық-құқықтық нысаны туралы мәліметтер

	Толық атауы	Қысқартылған атауы
Мемлекеттік тілде	«Эйр Астана» акционерлік қоғамы	«Эйр Астана» АҚ
Орыс тілінде	Акционерное общество «Эйр Астана»	АО «Эйр Астана»
Ағылшын тілінде	Air Astana Joint Stock Company	Air Astana JSC

Алғашқы тіркелген күннен бастап Компанияның атауы өзгертілді:

Атауды беру/ өзгерту күні	Толық атауы	Қысқартылған атауы
14.09.2001	«Эйр Астана» жабық акционерлік қоғамы	«Эйр Астана» ЖАҚ
17.05.2005	Акционерное общество «Эйр Астана»	«Эйр Астана» АҚ

Эмитент заңды тұлғаны (заңды тұлғаларды) қайта ұйымдастыру нәтижесінде құрылған жоқ.

### 2. Тіркеу деректері

Эмитентті мемлекеттік тіркеу (қайта тіркеу) туралы мәліметтер

Эмитентті «Эйр Астана» жабық акционерлік қоғамы ретінде бастапқы мемлекеттік тіркеуді Қазақстан Республикасының Әділет министрлігі 2001 жылғы 14 қыркүйекте өткізді. Эмитентті мемлекеттік қайта тіркеу 2005 жылы 17 мамырда 2003 жылы заңнамаға енгізілген өзгерістер нәтижесінде жүргізілді.

Эмитенттің бизнес-сәйкестендіру нөмірі: 010 940 000 162.

### 3. Заңды және нақты мекенжайлар

Эмитенттің заңды және нақты мекенжайлары: Қазақстан Республикасы, 050039, Алматы қ., Түрксіб ауданы, Закарпатская көшесі, 4 А үй;

Байланыс телефоны: +7 (727) 258 41 35/36;

Факс нөмірі: +7 (727) 259 87 01;

Электрондық пошта мекенжайы: investor.relations@airastana.com

Интернет-ресурс: <https://airastana.com/>.

### 4. Білім беру тарихы және Эмитенттің қызметі

«Эйр Астана» АҚ Орталық Азия мен Кавказ аймағындағы ең ірі әуекомпания болып табылады, нарық үлесі тиісінше Қазақстаннан келетін ішкі және халықаралық бағдарларда 69% және 47% құрайды.<sup>1</sup> 47 ұшақтан тұратын (2023 жылғы 30 қыркүйектегі жағдай бойынша) өзінің жаңа және заманауи әуепаркінің арқасында Компания Орталық Азия,

<sup>1</sup> 2023 жылғы 30 қыркүйекте аяқталған соңғы 12 айдың мәліметтеріне сәйкес.

Кавказ, Еуропа (Түркия Республикасын қоса алғанда), Таяу Азия, Кавказ, Еуропа (Түркия Республикасын қоса алғанда), Таяу Шығыс және Азия (Үндістан мен ҚХР қоса алғанда) бойынша ішкі, өңірлік және халықаралық бағдарларда тұрақты, тікелей және транзиттік, жақын және ұзақ мерзімді әуетасымалдарды, сондай-ақ жүк тасымалдарын жүзеге асырады. 2023 жылдың 30 қыркүйегінде аяқталған тоғыз айда Компания 21 елге 99 бағдар бойынша шамамен 41 мың рейсте шамамен 6 миллион жолаушыны, бұл 2022 жылдың 31 желтоқсанында аяқталған 16 елде 88 бағдар бойынша салыстырғанда шамамен 52 мың рейсте шамамен 7,3 миллион жолаушыны тасымалдады. Компанияның екі сараланған, бірақ бірін-бірі толықтыратын брендті («Air Astana» – Қазақстанның толық сервистік және флагмандық әуетасымалдаушысының брендті және «FlyArystan» - бюджеттік әуетасымалдаушының брендті) Компанияға клиенттердің бірқатар қажеттіліктері мен саяхат мақсаттары бойынша таңдау ұсына отырып, әртүрлі тұтыну нарықтары мен географиялық өңірлерге бағдарлануға мүмкіндік береді.

Екі операциялық сегмент (Air Astana және FlyArystan) қазіргі уақытта бір заңды тұлға шеңберінде және <sup>2</sup>бір АОС астында жеке брендтер ретінде жұмыс істейтіндіктен Компания әлі де әрбір сегмент үшін әуе кемелерін бөлек жалға алмайды.

«Эйр Астана» АҚ «Эйр Астана» тобының бас компаниясы және жалғыз операциялық кәсіпорны болып табылады. Компанияның бір еншілес компаниясы бар, ол – ҚР-да тіркелген және қазіргі уақытта өз қызметін жүзеге асырмайтын «FlyArystan» АҚ. 2024 жылы Компания FlyArystan үшін жеке АОС алуға өтінім беруді жоспарлап отыр, оның иесі «FlyArystan» АҚ болады. Осы процесс аяқталғаннан кейін FlyArystan қызметі «Эйр Астана» тобының құрамында қалатын «FlyArystan» АҚ-ға өтеді.

2023 жылдың 30 қарашасындағы жағдай бойынша Компанияда 17000 жарияланған жай акциялар болды. 2023 жылғы 22 желтоқсанда Компания акционерлерінің жалпы жиналысы Компанияның жарияланған 17000 акциясын 18000-ға 1-ге бөлу туралы шешім қабылдады, нәтижесінде Компанияның жарияланған акцияларының саны 306000000 жай акцияны құрайды және Компанияның жарияланған жай акцияларының жалпы санын 366000000 жай акцияға дейін көбейтеді. Акциялардың осы шығарылымы мен Компания акцияларының проспектісіне тиісті өзгерістерді Қазақстан Республикасының Қаржы нарығын реттеу және дамыту агенттігі (бұдан әрі – ҚНРДА) 2023 жылғы 28 желтоқсанда тіркеді.

## Құрылу тарихы

2001 жылдың қыркүйегінде Қазақстан Республикасы Үкіметінің және BAE Systems (Kazakhstan) Limited компаниясының қатысуымен «Эйр Астана» ЖАҚ компаниясы құрылды.

2002 жылдың мамыр айында Компания Алматы - Астана алғашқы рейсін орындады.

2002 жылдың қыркүйегінде Алматы - Дубай бірінші халықаралық рейсі орындалды.

2003 жылдың тамызында EASA-дан инженерлік және техникалық қолдау үшін EASA JAR 145 сертификаты алынды.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> АОС (an air operator certificate) – әуе кемесі эксплуатантының сертификаты.

<sup>3</sup> EASA (the European Union Aviation Safety Agency) – Еуропалық ұшу қауіпсіздігі агенттігі. EASA - Еуропалық одақтың (ЕО) азаматтық авиация қауіпсіздігі саласындағы міндеттерді реттеу және орындау жөніндегі агенттігі. EASA жауапкершілік аймағына қауіпсіздікті талдау және зерттеу, шетелдік әуекомпанияларына рұқсат беру, Еуропалық авиациялық заңнаманы әзірлеу кезінде кеңес беру, қауіпсіздік ережелерін енгізу және қадағалау (қатысушы елдердегі инспекциялау функцияларын қоса алғанда), әуе кемелері мен компоненттерінің типтік сертификаттарын беру, сондай-ақ авиациялық өнімдерді әзірлеумен, өндірумен және

2005 жылғы мамырда заңнамаға 2003 жылы енгізілген өзгерістер нәтижесінде Эмитент қайта тіркелді.

2007 жылдың желтоқсанында Nomad Club жиі ұшатын жолаушылар бағдарламасының іске қосылуы болды.

2008 жылдың желтоқсанында ұшқыштарға арналған тренинг бағдарламасы іске қосылды, сонымен қатар IOS аудиті өтті.<sup>4</sup>

2012 жылдың мамыр айында ТМД-да алғаш рет Skytrax-тан 4 жұлдыз рейтингі алынды.<sup>5</sup>

2012 жылдың қазан айында Компания өзінің алғашқы әуе кемесін алды.

2013 жылдың маусымында Компанияның Skytrax-тан Орталық Азия мен Үндістандағы ең жақсы әуекомпания және ең жақсы қызмет көрсету сыйлығын алуы.

2014 жылғы маусымда Компанияның Азия-Тынық мұхиты әуекомпаниялары қауымдастығынан (Association of Asia Pacific Airlines) мүшелік алуы.<sup>6</sup>

2016 жылдың қарашасында Компания алғашқы Airbus A320 NEO ұшағын алды.

2017 жылдың желтоқсанында Компания алғашқы Airbus A321 NEO ұшағын алды.

2018 жылдың мамыр айында Компания Астана қаласының әуежайында авиациялық-техникалық орталықты пайдалануға берді.

2019 жылдың мамыр айында Компания Орталық Азия бойынша лоукостер ретінде FlyArystan брендімен қызметті жүзеге асыра бастады.

2021 жылдың наурыз айында FlyArystan Түркістан - Стамбул бірінші халықаралық рейсін іске қосты.

2022 жылдың сәуірінде Компания Грецияға тікелей рейсті бастады.

2022 жылдың қазан айында FlyArystan өзінің алғашқы жаңа Airbus ұшағын алды.

2023 жылдың сәуірінде FlyArystan Skytrax-тан лоукостерден 4 жұлдызды рейтингке ие болды.

2023 жылдың мамырында Компания APEX-тен борттағы ең жақсы ойын-сауық жүйесі үшін сыйлық алды.<sup>7</sup>

2023 жылдың қыркүйегінде толық ұшу симуляторы іске қосылды.

## 5. Филиалдар мен өкілдіктер

Осы Инвестициялық меморандумды жасау күніне Эмитенттің мынадай өкілдіктері болады:

---

қызмет көрсетумен айналысатын ұйымдарға қатысты рұқсат беру функциялары кіреді. EASA ұшу аппараттарының, қозғалтқыштардың, әуе винттерінің және компоненттерінің басқа конструкторлық аспектілері бойынша ұшуға жарамдылық сертификаттары мен мақұлдауларын беруге құқылы.

<sup>4</sup> IOSA (IATA Operating Safety Audit) - әуекомпанияның барлық өндірістік салаларындағы ұшу қауіпсіздігін басқару жүйесін, сапа кепілдігін, процестерді басқаруды бағалау үшін әзірленген әуекомпаниялардың пайдалану қауіпсіздігі аудитінің жаһандық салалық стандарты.

<sup>5</sup> Skytrax - бұл әуе көлігі саласындағы зерттеу және сапа бойынша құзыретті кеңесшілер.

<sup>6</sup> Азия-Тынық мұхиты әуе жолдары қауымдастығы (Association of Asia Pacific Airlines), бұрын Orient Airlines Association, Inc. аталған - Азия-Тынық мұхиты аймағында орналасқан ірі тұрақты халықаралық әуекомпаниялардың сауда қауымдастығы.

<sup>7</sup> APEX - бұл әлемдегі жетекші әуекомпаниялардың, әуежайлардың, альянстардың, жеткізушілердің және онымен байланысты компаниялардың желісі, олар жолаушылар үшін әуе сапарының сапасын жақсартуға тырысады.

Атауы	Заңды мекенжайы	Нақты мекенжайы	Тіркеу күндері	Бірінші басшылар
Париж қаласындағы өкілдік (Франция) (белсенді емес)	Франция, 75008, Париж қ., des Champs-Elysees даңғылы, 66	Франция, 75008, Париж қ., des Champs-Elysees даңғылы, 66	09.03.2015	Ledger Richard
Баку қаласындағы өкілдік (Әзірбайжан Республикасы)	Әзірбайжан Республикасы, Баку қаласы, Khataу ауданы, Khojaly, 37, ev 44	Әзірбайжан Республикасы, Баку қаласы, Sahary Yasamal ауданы, Gulistan residence , ev 44	22.06.2009	Дәулет Еркінұлы
Пекин қаласындағы өкілдік (ҚХР)	ҚХР, Пекин қ., C504, 5-қабат, Beijing Yansha Center, #50 Liangmaqiao Road, Chaoyang District	ҚХР, Пекин қ., C504, 5-қабат, Beijing Yansha Center, #50 Liangmaqiao Road, Chaoyang District	18.04.2003	Ислам Секербеков
Стамбул қаласындағы өкілдік (Түркия Республикасы)	Түркия Республикасы, Стамбул қаласы, Yesilkoy, Ататүрік көшесі, IDTM A1 блогы, 10/1, 9-қабат, 320-кеңсе	Түркия Республикасы, Стамбул қаласы, Yesilkoy, Ататүрік көшесі, IDTM A1 блогы, 10/1, 9-қабат, 320-кеңсе	06.11.2003	Nadya Ozcan
Гонконг қаласындағы өкілдік (ҚХР)	ҚХР, Гонконг қ., 2503 блок, 25/F, Island Place Tower, No. 510 King's Road, North Point	ҚХР, Гонконг қ., 2503 блок, 25/F, Island Place Tower, No. 510 King's Road, North Point	19.03.2012	Patty Leung
Мәскеу қаласындағы өкілдік (РФ) (белсенді емес)	Ресей Федерациясы, Мәскеу қ., 1 Үлкен Гнезниковский жолағы, 2-құрылым	Ресей Федерациясы, Мәскеу қ., 1 Үлкен Гнезниковский жолағы, 2-құрылым	06.11.2003	Адель Даулетбек
Ташкент қаласындағы өкілдік (Өзбекстан Республикасы)	Өзбекстан Республикасы, 100031, Ташкент қ., Афросиеб көшесі, 4а үй	Өзбекстан Республикасы, Ташкент қ., 100031, Афросиеб көшесі, 8а үй, «Dmaar Plaza» бизнес-орталығы	17.12.2010	Алмаз Алтай
Лондон қаласындағы өкілдік (Ұлыбритания)	Ұлыбритания, W6 8JA, Лондон қ., Fulham Palace Road, The Foundary, 77	Ұлыбритания, W6 8JA, Лондон қ., Fulham Palace Road, The Foundary, 77	18.07.2008	Ledger Richard
Тбилиси қаласындағы өкілдік (Грузия)	Грузия, Тбилиси қ., Чавчавадзе даңғылы, 34, «Pixel» бизнес орталығы, 5-қабат	Грузия, Тбилиси қ., Чавчавадзе даңғылы, 34, «Pixel» бизнес орталығы, 5-қабат	03.10.2011	Камила Жайлаубаева
Нью-Дели қаласындағы өкілдік (Үндістан)	Үндістан, 110001, Нью-Дели қ., Connaught Place,	Үндістан, 110001, Нью-Дели қ., Connaught Place,	25.09.2004	Серик Рус-Улы

	207, N-1 BMC House, Middle Circle	207, N-1 BMC House, Middle Circle		
Франкфурт қаласындағы өкілдік (Германия)	Германия, 60329, Франкфурт қ. c/o Aviareps AG Kaiserstr, 77	Германия, 60329, Франкфурт қ. c/o Aviareps AG Kaiserstr, 77	11.06.2018	Susith Hettihewa
Киев қаласындағы өкілдік (Украина) (белсенді емес)	Украина, Киев қаласы, Печерский ауданы, Госпитальная көшесі, 12	Украина, Киев қаласы, Печерский ауданы, Госпитальная көшесі, 12	02.04.2014 (21.08.2018 қайта тіркеу )	Вероника Булавицкая
Бішкек қаласындағы өкілдік (Қырғыз Республикасы)	Қырғыз Республикасы, Бішкек қ., «Манас» халықаралық әуежайы, 3.13 кеңсе, 3-қабат	Қырғыз Республикасы, Бішкек қ., «Манас» халықаралық әуежайы, 3.13 кеңсе, 3-қабат	08.11.2016	Диас Адимулдаев
Душанбе қаласындағы өкілдік (Тәжікстан)	Тәжікстан, Душанбе қ., Халықтар Достығы к-сі, 62	Тәжікстан, Душанбе қ., Халықтар Достығы к-сі, 62	-	Елена Шишкина
Үрімші қаласындағы өкілдік (ҚХР)	ҚХР, Үрімші қ., Үрімші халықаралық әуежайы, 3-терминал, 3В-28	ҚХР, Үрімші қ., Үрімші халықаралық әуежайы, 3-терминал, 3В-28	01.03.2003	Ислам Секербеков

## 6. Қызмет түрлері

Компания Орталық Азия, Кавказ, Еуропа (Түркия Республикасын қоса алғанда), Таяу Шығыс және Азия (Үндістан мен ҚХР қоса алғанда) бойынша ішкі, өңірлік және халықаралық бағдарларда тұрақты, тікелей және транзиттік, қысқа және ұзақ мерзімді әуетасымалдарды, сондай-ақ жүк тасымалдарын жүзеге асырады. Компанияның екі сараланған, бірақ бірін-бірі толықтыратын бренді («Air Astana» – Қазақстанның толық сервистік және флагмандық әуетасымалдаушысының бренді және «Flyarystan» - бюджеттік әуетасымалдаушының бренді) Компанияға әртүрлі тұтынушылық нарықтар мен географиялық өңірлерге бағдарлануға мүмкіндік береді, клиенттердің бірқатар қажеттіліктері мен саяхат мақсаттары бойынша таңдау ұсынады.

### Бағдарлық желі

Компанияның бағдарлық желісі (басқа әуекомпаниялар орындайтын код-шерингтік рейстерді қоспағанда) бес географиялық аймақты және 92 маршрутты қамтиды.

- Ішкі: Ақтау, Ақтөбе, Алматы, Астана, Атырау, Қарағанды, Қостанай, Қызылорда, Павлодар, Семей, Шымкент, Түркістан, Орал, Өскемен;
- Орталық Азия және Кавказ (Қазақстаннан басқа): Әзірбайжан, Грузия, Қырғызстан, Тәжікстан, Өзбекстан;
- Еуропа және Түркия республикасы: Германия, Греция, Нидерланды, Черногория, Түркия Республикасы, Ұлыбритания;
- Азия: ҚХР, Үндістан, Корея Республикасы, Шри-Ланка, Тайланд Корольдігі; және

- Таяу Шығыс: Біріккен Араб Әмірліктері, Мальдив аралдары, Египет, Катар, Сауд Арабиясы.

### ***Air Astana сегментінің (брендінің) бағдарлық желісі***

Air Astana брендімен операциялық сегмент тікелей рейстерді («пункттен пунктке») және Қазақстандағы екі базадан: Алматы мен Астанадан ішкі, өңірлік және алыс магистральдық желілерде ауыстырып қосылатын рейстерді орындайды. Қазіргі уақытта Air Astana брендімен сегменттің бағдарлық желісі 50 бағдарды құрайды, ал рейстер 34 бағдар бойынша орындалады.

### ***Air Astana сегментінің халықаралық бағыттары***

Air Astana екі негізгі тораптық әуежайдан - Алматы әуежайы мен Астана әуежайынан орташа ұзындығы 3 418 км халықаралық рейстерді орындайды. Бұл оған Орталық Азия мен Кавказдағы, Еуропадағы және Түркия Республикасындағы, Азия мен Таяу Шығыстағы, соның ішінде Үндістанның, ҚХР-ның және Қазақстанмен көршілес елдердің өсіп келе жатқан және тығыз қоныстанған аудандарындағы бағыттарға тарфюзеляжды ұшақтармен ұшуға мүмкіндік береді. Орталық Азия мен Кавказдың халқы шамамен 95 миллион адамды құрайды<sup>8</sup>, бұл өңірлердің аумағы шамамен 4,19 миллион шаршы км<sup>9</sup> құрайды, бұл өңірлер Компанияның бес базасынан 4,5 сағат ішінде қол жеткізуге болады.

Тарфюзеляжды ұшақтар тікелей пайдалану шығындарын жабу үшін шығынсыз жүктеме коэффициентіне ие, бұл жолаушылар ағыны төмен қалаларға рейстерде пайда табуға мүмкіндік береді. Мұндай қалаларға тарфюзеляжды ұшақтармен ұшу мүмкіндігі Air Astana-ға шағын қалаларда өз қызметтерін көрсетуге және оларға жиілікпен қызмет көрсетуге мүмкіндік береді. Басқа жерлерде трансплантациялаумен орындалатын бәсекелес рейстермен салыстырғанда Алматы арқылы өтетін және Орталық Азияны Азиямен немесе Еуропамен байланыстыратын бағдарлардың айналып өту коэффициенті төмен болады, бұл жанама бағдардың жалпы қашықтығы (Алматы әуежайы арқылы трансплантациялаумен) мен жөнелту және межелі әуежайлар арасындағы тікелей бағдардың арақашықтығы арасындағы айырмашылықты білдіреді.

Air Astana жолаушылар тасымалы COVID-19 пандемиясына байланысты 2020 жыл ішінде халықаралық қатынастардың қысқаруы нәтижесінде 2020 жылдан бастап айтарлықтай төмендеді. Халықаралық рейстер біртіндеп қайта басталғаннан кейін Air Astana «демалыс» бағыттары бойынша тікелей бағдарларға («лайфстайл» бағдарлары) қайта бағдарлана отырып, COVID-19 икемді хаттамалары бар бағдарлардың артықшылықтарын және ішкі сұраныстың тезірек қайта жандануын пайдалануға тырысты. 2021 жылы Air Astana Германия, Үндістан, Мальдив аралдары, Нидерланды, Ресей, Түркия Республикасы, Украина және Өзбекстанға, ал 2022 жылы ҚХР, Корея Республикасы, Тайланд Корольдігі және Ұлыбританияға рейстерді қалпына келтірді.

<sup>8</sup> Дереккөз: Дүниежүзілік банк, Әлемдік даму көрсеткіштері (World Development Indicators), 2022.

<sup>9</sup> Дереккөз: Дүниежүзілік банк, 2023 ж. қыркүйек.



## Air Astana сегментінің ішкі бағдарлары



Дереккөз: Компания деректері

COVID-19 пандемиясымен және Ресей-Украина жанжалымен байланысты қос дағдарыстан кейін Air Astana демалыс үшін тікелей ішкі бағдарлар санын ұлғайта отырып, ішкі нарықтағы жұмысқа көп көңіл бөлді. Қазақстандық авиатасымалдау нарығы өте дамымаған күйінде қалып отыр; 2018 жылы Қазақстанда жан басына шаққандағы әуетасымалдау коэффициенті жылына бір адамға 0,22 сапарды құрады, ол сол жылы сәйкесінше бір адамға 1,1, 1,2 және 0,8 сапарды құрайтын Малайзия Федерациясында, Түркия Республикасы мен Мексикада жан басына шаққандағы әуетасымалдау коэффициентімен салыстырғанда 2022 жылы 0,6 сапарға дейін ұлғайды. Компания Қазақстандықтардың әуетасымалдарға бейімділігінің артуына қарай Қазақстанның ішкі әуетасымалдар нарығы өсу үшін елеулі мүмкіндіктер ұсынады деп есептейді. 2018 жылы FlyArystan ұшырылымының алдындағы Air Astana 2,1 миллион жолаушыны тасымалдап, ішкі бағдарларда 67% жүктеу коэффициентіне қол жеткізді. Салыстыру үшін 2022 жылы Компания 81% жүктеу коэффициентімен 4,1 миллион жолаушыны, ал 2023 жылдың 30 қыркүйегінде аяқталған тоғыз айда 82% жүктеу коэффициентімен 3,4 миллион жолаушыны тасымалдады.

### ***FlyArystan сегментінің ішкі және халықаралық бағдарлар желісі***

FlyArystan 28 ішкі және 14 халықаралық тікелей бағдарлар желісіне қызмет көрсетеді. Әуекомпания тікелей тоқтаусыз бағдарларды ұсынады, бұл қосылатын жолаушыларға қызмет көрсету шығындарын, соның ішінде багажды тасымалдау шығындарын, транзиттік көмекті және қосылатын рейстердің үзілуіне және тоқтатылуына байланысты өткізіп алған рейс үшін өтемақыны болдырмайды. FlyArystan рейстерінің кестесін коммерциялық және ұшу командалары әуе кемелері мен экипаждарды пайдалануды оңтайландыру және коммерциялық және операциялық көрсеткіштерді төмендетпейтін тиімді кесте құру мақсатында әзірлейді. Сонымен қатар тікелей тоқтаусыз рейстер әуекомпанияға әуе кемелері паркін барынша пайдалануға мүмкіндік береді; 2022 жылы FlyArystan орташа есеппен тәулігіне 10,1 сағат әуе кемелерін пайдаланды, бұл 2022 жылы Ryanair (9,2 сағат) қоса алғанда, басқа арзан тасымалдаушылардың күнделікті жүктеу көрсеткіштерінен

жоғары, бағдар ұзындығы көбінесе төрт жарым сағаттан аспайды (мысалы, Ақтаудан Түркия Республикасына (Стамбул) немесе Атыраудан Египетке (Шарм-эль-Шейх)), бұл бір күнде айналмалы рейстер жасауға мүмкіндік береді. Халықаралық бағыттарға келетін болсақ, FlyArystan негізінен аз жұмыс істейтін шағын әуежайларға (мысалы, Кутаиси) ұшады, онда әдетте төмен төлемдер алынады.

FlyArystan Қазақстандағы бес базадан рейстерді орындайды: Алматы, Астана, Шымкент, Ақтау және Атырау. FlyArystan барлық ұшақтары күнді өз базаларының бірінде бастайды және аяқтайды.

## **Басқа да қызметтер**

### ***Жүктерді және поштаны тасымалдау***

Компанияның жүк тасымалы бөлімі әуе кемелерінің төменгі палубаларындағы бос орынды пайдалана отырып, жүктерді, поштаны және экспресс-поштаны тасымалдауды басқарады. Ұшақтардың уақытылы ұшуы мен келуі Компанияның қызметі үшін үлкен маңызға ие болғандықтан, Компания тек ұшудың уақытылығына әсер етпейтін жүктерді тасымалдайды. 2021 жылдың тамызында Компания өзінің Boeing-767 ұшақтарының бірін COVID-19 пандемиясы кезінде жүк ретінде пайдаланғаннан кейін жолаушылар схемасына айналдырды.

Компания өзінің бүкіл бағдарлық желісі бойынша жүктерді және поштаны тасымалдау бойынша қызметтерді ұсынады және Алматы мен Астанада екі бөлшек жүк және пошта кеңсесі бар.

Компания IATA-ның<sup>10</sup> жүк тасымалдау талаптарын, сондай-ақ жергілікті және тиісті шетелдік азаматтық авиация органдарының жүк тасымалдау ережелері мен нормаларын толық орындайды деп санайды.

Компанияның жеке жүк операциялары жоқ елдерде ол халықаралық жүк сату агенттерімен жалпы агенттік келісімдер жасады және осы елдерде жүк тасымалдарын ілгерілету және сату үшін бірнеше экспедиторларды тағайындады. Компания DHL, DB Schenker, DSV сияқты ең ірі жедел жеткізушілерге, сондай-ақ Inditex және Waikiki сияқты бөлшек саудагерлерге халықаралық және ішкі бағдарларда қызмет көрсетеді. 2021 жылы Компания Үндістандағы жүк шоттары бойынша есеп айырысу жүйесінің және Біріккен Араб Әмірліктеріндегі Calogi (жүк шоттары бойынша есеп айырысу жүйесінің аналогы) жүйесінің қатысушысы болды, ол әуекомпаниялар мен экспедиторлар арасындағы есеп айырысу мен есеп айырысудың жеңілдетілген механизмін қамтамасыз етеді.

### ***Көмекиі қызметтер және кірістер***

Екі бренд те әуекомпанияның негізгі қызметімен байланысты әртүрлі қосымша өнімдер мен қызметтерді ұсынады, олар үшін бөлек ақы алынады. FlyArystan әуекомпаниясының лоукостер бизнес-моделі шеңберінде қосымша табыс алу негізгі бағыттардың бірі болып табылады. Компания қауіпсіздікті бақылаудың жеделдетілген өтуін, үлкен көлемді қол жүгі үшін төлемді, борттағы ақылы ойын-сауықты, тамақтануды және ұшуды сатып алуды ол ұсынатын қосымша қызметтердің әлеуетті өсу бағыттары ретінде қарастырады.

<sup>10</sup> IATA (the International Air Transport Association) – Халықаралық әуе көлігі қауымдастығы.

## 7. Рейтингтердің болуы туралы мәліметтер

Осы Инвестициялық меморандумды дайындау кезінде Эмитенттің рейтингтік агенттіктерден рейтингтері жоқ.

## 8. Лицензиялар / рұқсаттар туралы мәліметтер

Қазақстанның авиациялық секторын реттейтін негізгі заңдар «Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы» 2010 жылғы 15 шілдедегі №339-IV Қазақстан Республикасының Заңы (өзгерістермен және толықтырулармен) (бұдан әрі – Авиация туралы Заң) және «Қазақстан Республикасының Көлік туралы» (өзгерістермен және толықтырулармен) 1994 жылғы 21 қыркүйектегі № 156-ХІІІ Қазақстан Республикасының Заңы болып табылады. Авиация туралы заң Қазақстанның әуе кеңістігін пайдалануды, авиация секторының қызметін реттейді және адамдардың өмірін, халықтың денсаулығын, қоршаған ортаны, мемлекет мүдделерін, ұшу қауіпсіздігі мен әуе кемелерінің қауіпсіздігін қорғау мақсатында саясатты айқындайды.

Қазақстанда қызметті жүзеге асыру үшін әуетасымалдаушыларда әуе кемелерінің белгілі бір түрлерінде әуетасымалдауды жүзеге асыру үшін олардың пайдалану және техникалық құзыреттілігін растайтын қолданыстағы пайдаланушы сертификаты болуға тиіс. Авиация туралы Заң, Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 10 қарашадағы № 1061 бұйрығымен (өзгерістермен және толықтырулармен) бекітілген Азаматтық әуе кемелерін пайдаланушыға сертификаттау және сертификат беру қағидалары және Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 24 ақпандағы № 153 бұйрығымен бекітілген Азаматтық әуе кемелерін пайдаланушыларға қойылатын сертификаттық талаптар (өзгерістермен және толықтырулармен) қазақстандық әуетасымалдаушыларға қойылатын ең төменгі талаптарды және әуе кемелерін пайдаланушы сертификатын алу шарттарын белгілейді. Компания 2023 жылғы 20 наурыздағы №KZ-01/009 пайдаланушы сертификатын алды, оның қолданылу мерзімі 2025 жылғы 20 наурызда аяқталады.

Қазақстан Республикасы Индустрия және даму инфрақұрылымы министрлігінің Азаматтық авиация комитеті (бұдан әрі - ААК) Қазақстанның азаматтық авиация секторындағы негізгі реттеуші орган болып табылады. ААК-ның негізгі міндеті Көлік министрлігінің саясатын, сондай-ақ Қазақстанның әуе кеңістігін қауіпсіз пайдалануды қамтамасыз ету үшін халықаралық ұйымдар белгілеген саясатты іске асыру болып табылады. «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ (бұдан әрі – ҚАӘ) Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2019 жылғы 25 шілдедегі № 530 қаулысына сәйкес азаматтық авиация саласындағы құзыретті ұйым болып тағайындалды. 2019 жылдың тамызынан бастап ҚАӘ бұрын орындаған техникалық функцияларды, соның ішінде ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуді, әуе кемелерін сертификаттауды, персоналды сертификаттауды және оқытуды өз мойнына алды.

Егер халықаралық бағдарларға үкіметаралық келісімдерде белгіленген шектеулер қолданылса, мысалы, ұшу жиілігі немесе белгілі бір халықаралық бағдар бойынша ұшуға рұқсат етілген әуекомпаниялардың саны, әуекомпаниялар ААК өткізетін тендерге қатысуы керек. Тендер өткізілгеннен кейін ААК жеңімпаз әуекомпанияға тиісті халықаралық бағдар бойынша жолаушыларды, багажды, жүктерді және поштаны тасымалдау құқығын растайтын сертификат береді. Егер әуекомпания әуе бағдарын пайдалану шарттарын сақтамаса, ААК әуекомпанияға берілген куәлікті қайтарып алу құқығын өзіне қалдырады.

2002 жылдан бастап Компания IATA мүшесі болып табылады. IATA мүшелігі тұрақты немесе регламенттен тыс әуетасымалдаушы ретінде қызметті жүзеге асыру үшін міндетті

емес. Алайда IATA-ға мүшелік - бұл тұтынушылардың игілігі үшін қауіпсіз, сенімді және үнемді әуе тасымалына ықпал ететін ынтымақтастық жолы. Компания EASA Part 145 рұқсатын алды және EASA талаптарына сәйкес өзінің әуе кемелері паркін ұстайды. 2021 жылдың мамырында Компания IOSA аудитінен тоғызыншы рет өтті.<sup>4</sup> Сонымен қатар Компания EASA Part 147 оқыту ұйымы ретінде сертификатталған және Азия-Тынық мұхиты әуекомпаниялары қауымдастығының (Association of Asia Pacific Airlines, IATA Clearing House және Flight Safety Foundation) мүшесі болып табылады. Компания Қазақстанда тұрақты азаматтық авиацияны дамыту, Қазақстанның Орталық Азияның ірі хабы ретінде қалыптасуы және ашық әрі тиімді авиациялық нарықты ілгерілету мақсатында ААК-мен тығыз ынтымақтасады.

## 9. Басқа заңды тұлғалардың капиталына қатысу

«Эйр Астана» АҚ Бас компания болып табылады және бір еншілес компаниясы бар, ол – Қазақстан Республикасында тіркелген және қазіргі уақытта өз қызметін жүзеге асырмайтын «FlyArystan» АҚ. Құрылтай құжаттарына сәйкес, «FlyArystan» АҚ негізгі қызметі азаматтық авиацияның әуе кемелерімен жолаушылар мен жүктерді әуе тасымалы бойынша қызметтер көрсету болып табылады.

«FlyArystan» АҚ-ның 101 665 дана акцияларының 100% Компания 2019 жылдың қараша айында сатып алған. 2023 жылғы қарашада «FlyArystan» АҚ Компанияның пайдасына қосымша 240 000 акция орналастырды, жалпы қосымша инвестиция 960 000 мың теңгені құрады.

2024 жылы Компания FlyArystan үшін жеке АОС алуға өтінім беруді жоспарлап отыр, оның иесі «FlyArystan» АҚ болады. Осы процесс аяқталғаннан кейін FlyArystan қызметі «Эйр Астана» тобының құрамында қалатын «FlyArystan» АҚ-ға өтеді.

«FlyArystan» АҚ заңды және нақты мекенжайлары: Қазақстан Республикасы, 050039, Алматы қаласы, Түркісіб ауданы, Закарпатская көшесі, 4 А үй.

«FlyArystan» АҚ-да 2022 жылы және 2023 жылдың тоғыз айында операциялар болған жоқ.

## 10. Эмитенттің банк немесе сақтандыру холдингіне, банк конгломератына, сақтандыру тобына, өнеркәсіптік топқа, қауымдастықтарға, консорциумдарға қатысуы туралы ақпарат

Атауы	Орналасқан жері	Осы ұйымдардағы Эмитенттің орны мен функциялары
«Самұрық-Қазына» ұлттық әл-ауқат қоры» акционерлік қоғамы	Қазақстан Республикасы, 010000, Астана қ., Сығанақ к-сі, 17/10	Еншілес ұйым

Эмитент еншілес ұйым ретінде «Самұрық-Қазына» ұлттық әл-ауқат қоры» акционерлік қоғамының холдингтік құрылымына кіреді.

Басқа өнеркәсіптік, банктік, қаржылық топтарға, холдингтерге, концерндерге, қауымдастықтарға, консорциумдарға Эмитент қатыспайды.

Эмитенттің Қаржы-шаруашылық қызметінің нәтижелері «Самұрық-Қазына» ұлттық әл-ауқат қоры» АҚ қызметіне тәуелді емес.

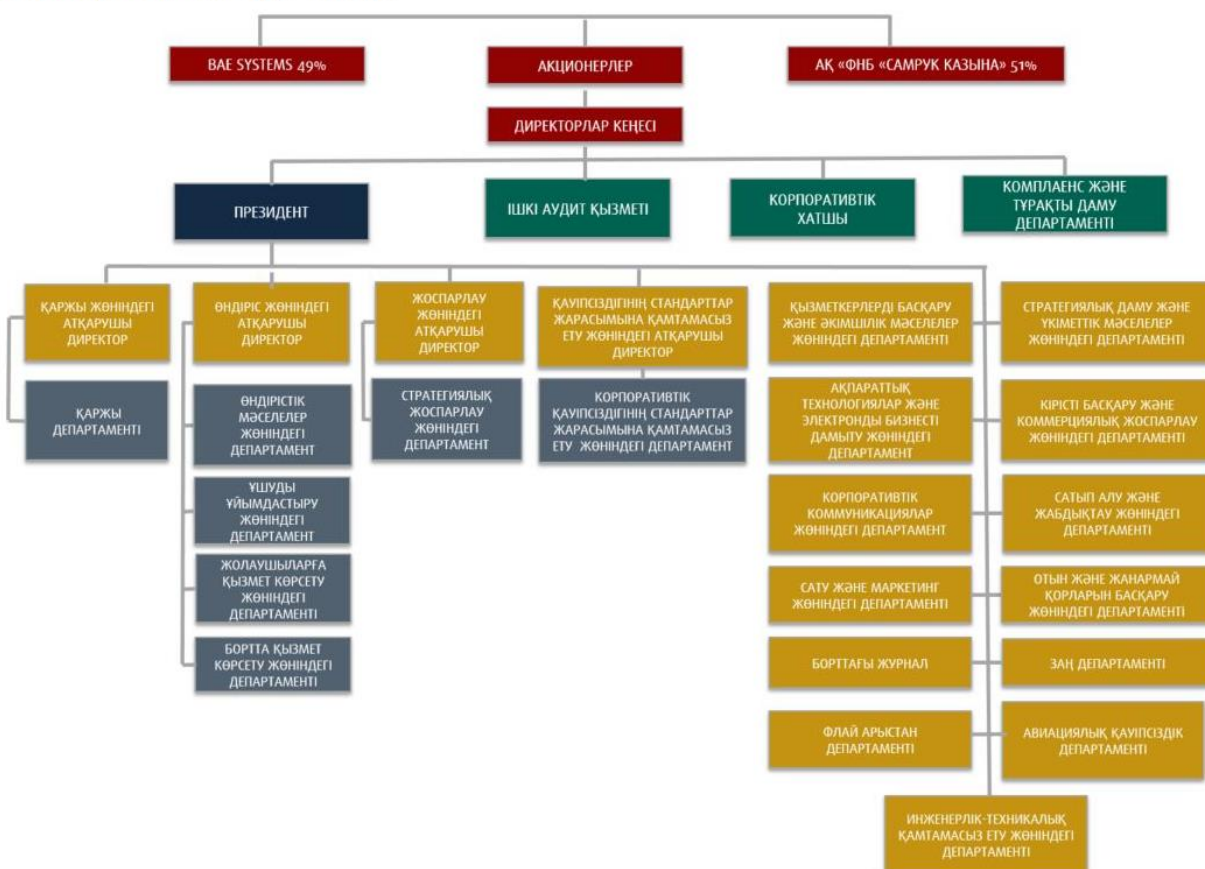
## 2-бөлім. БАСҚАРУ ЖӘНЕ АКЦИОНЕРЛЕР

### 11. Эмитенттің басқару органдарының құрылымы

Жарғыға сәйкес Эмитенттің органдары:

- жоғары орган – Акционерлердің жалпы жиналысы;
- басқару органы – Директорлар кеңесі;
- атқарушы орган – Президент;
- бақылау органы - қадағалау және мониторинг арқылы Эмитенттің қаржы-шаруашылық қызметіне бақылауды, Эмитенттің қаржылық және экономикалық қызметінің тиімділігін бағалауды, Эмитенттің ішкі рәсімдері мен саясаттарының сақталуын бағалауды, ішкі бақылау, тәуекелдерді басқару, корпоративтік басқару саласындағы құжаттардың орындалуын бағалауды және Эмитенттің қызметін жетілдіру мақсатында консультация беруді жүзеге асыратын орган – Ішкі аудит қызметі.

#### Корпоративтік құрылым



#### Акционерлердің жалпы жиналысы

Акционерлердің жалпы жиналысының айрықша құзыретіне мынадай мәселелер бойынша шешімдер қабылдау жатады:

- 1) Эмитенттің жарғысына (бұдан әрі – Жарғы) өзгерістер мен толықтырулар енгізу, Жарғының жаңа редакциясын бекіту;
- 2) Эмитентті ерікті түрде қайта ұйымдастыру немесе тарату;

- 3) заңнамада белгіленген тәртіппен Эмитенттің жарияланған акцияларының санын өзгерту немесе Эмитенттің орналастырылмаған жарияланған акцияларының түрін өзгерту туралы шешім қабылдау;
- 4) Директорлар кеңесінің мүшелерін сайлау, Директорлар кеңесінің сандық құрамы мен өкілеттік мерзімін айқындау;
- 5) Директорлар кеңесі мүшелерінің өкілеттіктерін мерзімінен бұрын тоқтату;
- 6) президенттің, өндіріс жөніндегі вице-президенттің және Эмитентті инженерлік-техникалық қамтамасыз ету жөніндегі вице-президенттің өкілеттік мерзімін белгілеу, өкілеттігін сайлау және тоқтату;
- 7) бекітілген бизнес-жоспарда көзделмеген капиталды жұмсауды қоса алғанда, орта мерзімді және қысқа мерзімді бизнес-жоспарларды (даму жоспары мен жылдық бюджетті) және оған қандай да бір өзгерістерді бекіту;
- 8) Қазақстан Республикасының заңнамасында көзделген жағдайлар туындаған кезде Эмитенттің жай және артықшылықты акциялары бойынша дивидендтер төлемеу туралы шешім қабылдау;
- 9) акционерлердің жалпы жиналысының күн тәртібін бекіту;
- 10) Эмитент акцияларын заңнамаға сәйкес оларды сатып алған кезде олардың құнын айқындау әдістемесін бекіту және әдістемеге өзгерістер енгізу;
- 11) акционерлердің жалпы жиналысын шақыру туралы акционерлердің Эмитентінің хабарлама нысанын айқындау және бұқаралық ақпарат құралдарында осындай ақпаратты орналастыру туралы шешім қабылдау;
- 12) егер есеп комиссиясын құру заңнамаға сәйкес талап етілсе, есеп комиссиясының сандық құрамы мен өкілеттік мерзімін айқындау, оның мүшелерін сайлау және олардың өкілеттіктерін мерзімінен бұрын тоқтату;
- 13) ішкі аудит қызметінің басшысы лауазымына тағайындау үшін кандидатураны бекіту;
- 14) Эмитенттің аудитін жүзеге асыратын аудиторлық ұйымды айқындау;
- 15) Эмитенттің лауазымды адамдарына, оның ішінде Директорлар кеңесінің мүшелеріне және президентке сыйақы және (немесе) өтемақы төлеу мөлшері мен шарттарын бекіту;
- 16) Эмитенттің жылдық қаржылық есептілігін бекіту;
- 17) Қоғамның есепті қаржы жылындағы таза табысын бөлу тәртібін бекіту, жай акциялар бойынша дивидендтер төлеу туралы шешім қабылдау және Эмитенттің бір жай акциясына есептегенде дивиденд мөлшерін бекіту;
- 18) Эмитенттің өзге заңды тұлғаларды құруға қатысуы, қатысушылардың (акционерлердің) құрамына кіруі не активтердің бір бөлігін немесе бірнеше бөлігін беру (алу) жолымен өзге заңды тұлғаларға қатысушылар (акционерлер) құрамынан шығуы туралы шешім қабылдау, сондай-ақ кәсіпорынды мүлктік кешен ретінде сатып алу (иеліктен шығару) туралы шешім қабылдау;
- 19) осындай мәміле туралы шешім қабылданған күні құны Эмитент активтерінің теңгерімдік құнының жалпы мөлшерінің елу және одан да көп пайызын құрайтын мүлкті Эмитент сатып алатын немесе иеліктен шығаратын (сатып алуы немесе иеліктен шығаруы мүмкін) ірі мәміле жасасу туралы шешім қабылдау;
- 20) кез келген ұшақты меншікке алу, қаржылық лизингке алу немесе жалға алу;
- 21) Эмитенттің облигациялары мен туынды бағалы қағаздарын шығару шарттарын айқындау;
- 22) егер мұндай тәртіп Жарғыда айқындалмаса, акционерлерге Эмитенттің қызметі туралы ақпарат беру тәртібін айқындау, оның ішінде бұқаралық ақпарат құралдарын айқындау;

- 23) Эмитенттің барлық мүлкін немесе оның кез келген бөлігін акционерлердің жалпы жиналысы белгілейтін сомадан артық жалпы құны сенімгерлік басқаруға беру және осындай беру шарттарын айқындау туралы шешім қабылдау, сондай-ақ акционерлердің, басқа заңды тұлғаның жалпы жиналысы белгілейтін сомадан артық жалпы құны бар бүкіл мүлікті не оның бір бөлігін сенімгерлік басқаруға қабылдау және осындай мүліктің шарттарын айқындау;
- 24) акционерлердің жалпы жиналысы белгілейтін сомадан жоғары жалпы құны қандай да бір трасттың немесе үшінші тұлғаның қандай да бір борыштық міндеттемелерін, ипотекалық немесе бағалы қағаздарын (немесе олардағы қандай да бір үлестерді) сатып алу немесе оларға жазылу;
- 25) кез келген кепілдіктер немесе кепілгерліктер беру немесе Эмитентке тиесілі ақшаны төлеу немесе қандай да бір келісімшарт, уағдаластық немесе қандай да бір тұлғаның немесе органның міндеттемелері бойынша акционерлердің жалпы жиналысында кезең-кезеңімен белгіленетін сомадан асатын қандай да бір міндеттемелерді жүктеу;
- 26) Эмитенттің акционерлердің жалпы жиналысы белгілейтін сомадан артық кез келген қарыздарды (кредиттерді) беруі туралы шешім қабылдау;
- 27) жарияланған акциялар саны шегінде Эмитенттің акцияларын орналастыру және оларды орналастыру бағасы туралы шешім қабылдау, Эмитенттің орналастырылған акцияларды немесе өзге де бағалы қағаздарды сатып алуы туралы шешім қабылдау;
- 28) Эмитент акционерлердің жалпы жиналысында кезең-кезеңімен белгіленетін сомадан артық жалпы құны бар төлемді төлеуге немесе алуға тиіс мәмілелерді немесе бірқатар мәмілелерді (шектеусіз, кез келген лицензиялауды немесе лизингтік мәмілелерді қоса алғанда) жасасу арқылы кез келген міндеттемелерді қабылдау;
- 29) «алтын акцияны» енгізу және жою;
- 30) жарғыда белгіленген мақсаттар үшін ақша сомасын және мүліктің жалпы құнын айқындау;
- 31) заңнамаға немесе Жарғыға сәйкес акционерлердің жалпы жиналысының айрықша құзыретіне жататын өзге де мәселелер бойынша шешімдер қабылдау;
- 32) корпоративтік басқару кодексін, сондай-ақ оған өзгерістер мен толықтыруларды бекіту;
- 33) Эмитенттің бағалы қағаздарын айырбастау шарттары мен тәртібін айқындау, сондай-ақ оларды өзгерту;
- 34) Эмитенттің ұзақ мерзімді даму стратегиясын бекіту;
- 35) Директорлар кеңесі комитеттерінің, оның ішінде аудит, тағайындаулар және сыйақылар жөніндегі комитеттердің құрамдарын құру және айқындау туралы шешімдер қабылдау, олар туралы ережелерді бекіту;
- 36) Эмитенттің жасауға мүдделілігі бар ірі мәміле жасасуы туралы шешім қабылдау.

### **Директорлар кеңесі**

Директорлар кеңесі - Эмитенттің қызметіне жалпы басшылықты жүзеге асыратын Эмитенттің басқару органы. Директорлар кеңесі Эмитенттің басқа органдарының айрықша құзыретіне жатқызылған мәселелерді қоспағанда, Эмитент қызметінің барлық мәселелері бойынша шешімдер қабылдайды.

Директорлар кеңесінің айрықша құзыретіне өкілеттіктерді қоса алғанда, бірақ олармен шектелмей мыналар жатады:

- 1) Эмитент қызметінің (дамуының) басым бағыттарын айқындау, сондай-ақ Эмитентті дамытудың ұзақ мерзімді стратегиясын акционерлердің жалпы жиналысын алдын ала мақұлдау және бекітуге шығару;
- 2) заңнамада көзделген жағдайларды қоспағанда, акционерлердің жылдық және кезектен тыс жиналыстарын шақыру туралы шешім қабылдау;
- 3) Эмитенттің жылдық қаржылық есептілігін алдын ала бекіту;
- 4) Эмитенттің облигациялары мен туынды бағалы қағаздарын шығару шарттарын айқындау;
- 5) заңнамаға және (немесе) Жарғыға сәйкес акционерлердің жалпы жиналысы шешімдерін қабылдауы тиіс мәселелерді акционерлердің жалпы жиналысының қарауына және шешім қабылдауы үшін ұсыну;
- 6) Эмитенттің бас бухгалтерін тағайындау және оның өкілеттігін мерзімінен бұрын тоқтату, оған төленетін сыйақылар мен өтемақылардың мөлшерін белгілеу және президентпен жеке еңбек шартын бекіту;
- 7) Аудит жөніндегі комитеттің және Президенттің ұсынымы бойынша, сондай-ақ Эмитенттің акцияларын төлеуге берілген не Президенттің ұсынымы бойынша ірі мәміленің нысанасы болып табылатын мүліктің нарықтық құнын бағалау жөніндегі бағалаушының ұсынымы бойынша аудиторлық ұйымның қызметтеріне ақы төлеу мөлшерін айқындау;
- 8) Эмитенттің қызметін ұйымдастыру мақсатында президент қабылдайтын құжаттарды қоспағанда, Эмитенттің ішкі қызметін реттейтін құжаттарды, оның ішінде аукциондар өткізу және Эмитенттің бағалы қағаздарына жазылу шарттары мен тәртібін белгілейтін ішкі құжатты бекіту;
- 9) Эмитенттің филиалдары мен өкілдіктерін құру және жабу туралы шешім қабылдау және олар туралы ережелерді бекіту;
- 10) ірі мәмілелерді жасасу туралы шешімді Жарғыға сәйкес акционерлердің жалпы жиналысы қабылдайтын ірі мәмілелерді қоспағанда, заңнамада және Жарғыда белгіленген тәртіппен ірі мәмілелер жасасу туралы шешімдер қабылдау;
- 11) Эмитент тіркеушіні таңдау және бұрынғы тіркеушімен шартты бұзу туралы шешім қабылдау;
- 12) қызметтік, коммерциялық немесе заңмен қорғалатын өзге де құпияны құрайтын Эмитент немесе оның қызметі туралы ақпаратты айқындау және мұндай ақпаратты ашу тәртібін бекіту;
- 13) заңнамада және Жарғыда белгіленген тәртіппен Эмитент жасауға мүдделілігі бар мәмілелер жасасу туралы шешім қабылдау;
- 14) ішкі аудит қызметінің жұмыс тәртібін, президенттің ұсынымы бойынша ішкі аудит қызметі қызметкерлерінің еңбегіне ақы төлеу мөлшері мен шарттарын айқындау; президенттің ұсыныстарын ескере отырып, аудит жөніндегі комитеттің ұсынымы бойынша ішкі аудит қызметі қызметкерлеріне сыйлықақы беру, сондай-ақ ішкі аудит қызметі қызметкерлеріне қойылатын біліктілік талаптарын бекіту;
- 15) бекітілген бизнес-жоспарларда көзделмеген капиталды жұмсауды қоса алғанда, орта мерзімді және қысқа мерзімді бизнес-жоспарларды (даму жоспары мен жылдық бюджет) және оған қандай да бір өзгерістерді алдын ала мақұлдау және акционерлердің жалпы жиналысын бекітуге шығару;
- 16) Эмитенттің міндеттемелерін оның меншікті капиталы мөлшерінің 10 (он) және одан көп пайызын құрайтын шамаға ұлғайту жөнінде шешім қабылдау;
- 17) президенттің банктерде және өзге де кредиттік-қаржы ұйымдарында шоттар ашу туралы шешімін бекіту;
- 18) акцияларының (жарғылық капиталға қатысу үлестерінің) он және одан да көп пайызы Эмитентке тиесілі заңды тұлға акционерлерінің (қатысушыларының)



- жалпы жиналысының құзыретіне жататын қызмет мәселелері бойынша шешімдер қабылдау;
- 19) Эмитент осындай межелі пункттерге ұшуды жүзеге асырғанға дейін Қазақстаннан тыс кез келген жаңа межелі пункттерді мақұлдау;
  - 20) егер қандай да бір мәмілені жасасу кезінде акционерлердің жалпы жиналысы белгілеген мүліктің сомасы және (немесе) жалпы құны аспайтын болса, Жарғыда көрсетілген мәмілелер сияқты мәмілелерді жасасу туралы шешім қабылдау;
  - 21) Директорлар кеңесі комитеттерінің, оның ішінде аудит, тағайындаулар және сыйақылар жөніндегі комитеттердің құрамдарын құру және айқындау туралы шешімдерді алдын ала қабылдау, сондай-ақ олар туралы ережелерді алдын ала бекіту;
  - 22) ішкі аудит қызметінің басшысы лауазымына кандидатураны алдын ала мақұлдау;
  - 23) ішкі аудит қызметінің жылдық аудиторлық жоспарын бекіту;
  - 24) ішкі аудит қызметі туралы ережені бекіту;
  - 25) президенттің ұсынуы бойынша Эмитент қызметкерлеріне еңбекақы төлеу мен ынталандыру жүйесін және еңбекақы төлеу схемасын жыл сайын бекіту;
  - 26) президенттің ұсынуы бойынша қызметтік іссапарларға жіберілетін Қоғам қызметкерлеріне шығыстарды өтеу тәртібі мен шарттарын жыл сайын бекіту;
  - 27) президенттің ұсынуы бойынша қызметтік жеңіл автомобильдердің тиістілік нормативтерін және әкімшілік аппаратты орналастыру үшін алаңдар нормаларын жыл сайын бекіту;
  - 28) қызметкерлерге мобильді байланысты пайдалану құқығын беру кезінде Эмитент қаражаты есебінен өтелетін шығыстар лимиттерін, өкілдік шығыстар лимиттерін және президенттің ұсынуы бойынша өзге де лимиттерді жыл сайын бекіту;
  - 29) корпоративтік хатшыны тағайындау, оның өкілеттік мерзімін айқындау, оның өкілеттігін мерзімінен бұрын тоқтату, сондай-ақ корпоративтік хатшының лауазымдық жалақысының мөлшерін және сыйақы шарттарын айқындау;
  - 30) Эмитенттің тәуекелдерді басқару жөніндегі ішкі рәсімдерін бекіту, тиімділікті сақтау мен талдауды, сондай-ақ осындай рәсімдерді жетілдіруді қамтамасыз ету;
  - 31) президенттің Эмитенттің қызметі туралы, оның ішінде қаржылық қызметі туралы ақпарат беру нысандарын, мерзімдерін және тәртібін белгілеу;
  - 32) корпоративтік басқару кодексін алдын ала мақұлдау және оны акционерлердің жалпы жиналысының қарауына енгізу.

Жоғарыда аталған мәселелер Директорлар кеңесінің айрықша құзыретіне жатады және президентке берілмейді. Директорлар кеңесі өз шешімімен өзінің айрықша құзыретіне жатпайтын өз өкілеттіктерінің бір бөлігін президентке беруге құқылы.

## Президент

Эмитенттің ағымдағы қызметіне басшылықты президент жүзеге асырады. Президент Эмитенттің атқарушы органының функцияларын жеке-дара жүзеге асыратын тұлға болып табылады. Президент акционерлердің жалпы жиналысы мен Директорлар кеңесінің шешімдерін орындауға міндетті.

Президенттің құзыретіне мынадай мәселелер бойынша шешімдер қабылдау жатады:

- 1) бизнес-жоспарды және директорлар кеңесінің шешімдерін іске асыру, сондай-ақ Эмитенттің бас бухгалтерімен бірлесіп әзірлеу және ұсынылатын бизнес-жоспарларды, жылдық қаржылық есептілікті, басшылықтың жыл сайынғы есептерін ұсыну;
- 2) Эмитент атынан шарттар, келісімшарттар жасасу және оларға қол қою және қызметті жүзеге асыру, сондай-ақ Эмитентті басқа адамдармен, ұйымдармен, кәсіпорындармен

және мекемелермен, соның ішінде мемлекеттік ұйымдармен мәмілелер жасасу кезінде ұсыну;

- 3) Эмитенттің қызметін ұйымдастыру мақсатында Эмитенттің ішкі қызметін реттейтін құжаттарды, оның ішінде өндіріске, инженерлік-техникалық қызмет көрсетуге, тауарларды, жұмыстар мен көрсетілетін қызметтерді сатып алуға, бухгалтерлік есепке, коммерциялық саясатқа, еңбек және жұмыспен қамту мәселелеріне қатысты бұйрықтар мен нұсқаулықтарды шығару және бекіту және оларға өзгерістер және (немесе) толықтырулар енгізу;
- 4) өндіріс жөніндегі вице-президентті және Эмитентті инженерлік-техникалық қамтамасыз ету жөніндегі вице-президентті қоспағанда, Эмитенттің вице-президенттерін қызметке тағайындау;
- 5) Эмитенттің бас бухгалтерінен басқа Эмитент қызметкерлерін жұмысқа қабылдауды (лауазымға тағайындауды), орнын ауыстыруды, ауыстыруды және жұмыстан шығаруды жүзеге асыру, Эмитент қызметкерлерінің жалақысының мөлшерін айқындау, сыйлықақылардың мөлшерін айқындау және эмитент қызметкерлеріне сыйлықақы беру мәселелерін шешу, Эмитент қызметкерлерін көтермелеу шараларын қабылдау және оларға тәртіптік жаза қолдану, Эмитенттің штат кестесін бекіту және оған өзгерістер енгізу және (немесе) толықтырулар енгізу, Эмитенттің кадр саясатын бақылау және іске асыру, сондай-ақ Жарғыда жоғарыда көрсетілгендерге қатысты бұйрықтар шығару.

Ішкі аудит қызметінің басшысын президент оның кандидатурасын Директорлар кеңесі алдын ала бекіткеннен және Жарғыға сәйкес акционерлердің жалпы жиналысы бекіткеннен кейін қызметке тағайындайды. Ішкі аудит қызметінің қызметкерлерін ішкі аудит қызметі басшысының ұсынуы бойынша Президент қызметке тағайындайды.

Президенттің ұсыныстарын ескере отырып, Директорлар кеңесінің ұсынуы бойынша еңбек тәртібін бұзғаны, жүктелген еңбек міндеттерін орындамағаны немесе тиісінше орындамағаны үшін ішкі аудит қызметінің басшысына белгіленген тәртіппен президент тәртіптік жаза қолданады. Ішкі аудит қызметі басшысының ұсынуы бойынша еңбек тәртібін бұзғаны, жүктелген еңбек міндеттерін орындамағаны немесе тиісінше орындамағаны үшін ішкі аудит қызметінің қызметкерлеріне белгіленген тәртіппен президенттің тәртіптік жазалары қолданылады;

- 6) Директорлар кеңесінің отырыстары үшін күн тәртібін дайындау және Директорлар кеңесінің мүшелеріне Жарғыда көзделген жағдайларда Директорлар кеңесінің отырыстарын өткізу туралы хабарламалар беру;
- 7) Директорлар кеңесіне акционерлердің жалпы жиналыстарының күн тәртібін дайындауға жәрдемдесу және Эмитент атынан акционерлердің жалпы жиналыстары туралы тиісті хабарламалар беру, Директорлар кеңесіне және акционерлердің жалпы жиналысына олардың шешімдерінің орындалуы туралы есептер беру;
- 8) Эмитенттің мүлкіне, оның ақшасын қоса алғанда, өз құзыреті шегінде, акционерлердің жалпы жиналысы мен Директорлар кеңесінің заңнамасында, Жарғысында және шешімдерінде белгіленген билік ету;
- 9) Директорлар кеңесі бекіткеннен кейін Эмитенттің қызметін жүзеге асыру үшін қажетті банктік шоттарды ашу және жабу;
- 10) Директорлар кеңесін Эмитенттің қызметіне теріс әсер етуі мүмкін кез келген жағдайлар туралы жедел хабардар ету, сондай-ақ Директорлар кеңесінің әрбір мүшесін Эмитенттің қызметі туралы толық хабардар ету;
- 11) Эмитенттің атынан талап-арыздар мен талап-арыздар ұсыну және Эмитентті кез келген талқылауда, оның ішінде сотта және аралық сотта (төрелікте) ұсынуға өкілеттік беру (сенімхаттар беру);

- 12) Эмитентке өз қызметін жүзеге асыру үшін қажетті сақтандыру түрлері мен сомаларын айқындау және осындай сақтандыруды сатып алу туралы шешімдер қабылдау;
- 13) Эмитенттің акционерлеріне сұрау салу жіберілген тілде ақпарат беруді қамтамасыз ету;
- 14) Директорлар кеңесіне және акционерлердің жалпы жиналысына Эмитентті дамытудың ұзақ мерзімді стратегиясын әзірлеу, мақұлдау және ұсыну;
- 15) орта және қысқа мерзімді бизнес-жоспарларды дайындау және іске асыру (даму жоспары және жылдық бюджет), сондай-ақ олардың орындалуына жауапты;
- 16) Директорлар кеңесіне және Эмитент акционерлерінің жалпы жиналысына келесі есептерді ұсыну:
  - жартыжылдық - еншілес, тәуелді және бірлесіп бақыланатын ұйымдарды басқару туралы, еншілес, тәуелді және бірлесіп бақыланатын ұйымдардың қаржы-шаруашылық қызметі нәтижелерінің Қоғам қызметінің көрсеткіштеріне әсері туралы;
  - жыл сайынғы - орта және қысқа мерзімді бизнес-жоспарларды (даму жоспары мен жылдық бюджетті) іске асыру туралы;
- 17) Директорлар кеңесіне Жарғыға сәйкес құжаттарды әзірлеу және ұсыну;
- 18) жыл сайын Эмитенттің Директорлар кеңесіне келесі құжаттарды ұсыну:
  - еңбекақы төлеу және ынталандыру жүйесі және Эмитент қызметкерлеріне еңбекақы төлеу схемасы;
  - қызметтік іссапарларға жіберілетін Эмитент қызметкерлеріне шығыстарды өтеу тәртібі мен шарттары;
  - қызметтік жеңіл автомобильдер тиістілігінің нормативтері және әкімшілік аппаратты орналастыруға арналған алаңдардың нормалары;
  - қызметкерлерге ұялы байланыс пайдалану құқығын беру кезінде Эмитент қаражаты есебінен өтелетін шығыстардың лимиттері, өкілдік шығыстардың лимиттері және өзге де лимиттер;
  - Эмитенттің ұзақ мерзімді даму стратегиясын іске асыру.

Жоғарыда аталған мәселелерге қосымша, президент заңнамада және Жарғыда Эмитенттің басқа органдары мен лауазымды адамдарының құзыретіне жатқызылмаған Эмитент қызметінің кез келген өзге мәселелері бойынша шешім қабылдауға құқылы.

Президент акционерлердің жалпы жиналысында сайланатын Эмитенттің өндіріс жөніндегі вице-президенті мен инженерлік-техникалық қамтамасыз ету жөніндегі вице-президентін қоспағанда, Эмитенттің вице-президенттерін қызметке тағайындайды. Эмитенттің вице-президенттері Эмитенттің атқарушы органының құрамына кірмейді.

### **Ішкі аудит қызметі**

Эмитенттің қаржы-шаруашылық қызметіне бақылауды қадағалау және мониторингтеу, Эмитенттің қаржылық және экономикалық қызметінің тиімділігін бағалау, эмитенттің ішкі рәсімдері мен саясаттарының сақталуын бағалау, ішкі бақылау жүйесінің, тәуекелдерді басқару жүйесінің және корпоративтік басқару жүйесінің барабарлығы мен тиімділігін бағалау, сондай-ақ Эмитенттің қызметін жетілдіру мақсатында консультация беру арқылы жүзеге асыру үшін Эмитентте ішкі аудит қызметі құрылады.

Ішкі аудит қызметінің қызметкерлері Эмитенттің Директорлар кеңесінің құрамына сайлана алмайды немесе президент бола алмайды.

Ішкі аудит қызметі Директорлар кеңесіне тікелей бағынады және оның жұмысы туралы есеп береді. Ішкі аудит қызметінің қызметіне Директорлар кеңесінің Аудит жөніндегі комитеті жетекшілік етеді, ол өз отырыстарын тоқсанына кемінде бір рет өткізеді. Ішкі

аудит қызметінің міндеттері, функциялары, сондай-ақ қызметінің тәртібі Директорлар кеңесінің шешімімен бекітілген Эмитенттің ішкі аудит қызметі туралы ережеде белгіленеді.

## 12. Эмитенттің акционерлері

Эмитенттің акционерлері акцияларының 100% Қазақстан Республикасының Үкіметіне тиесілі «Самұрық-Қазына» ұлттық әл-ауқат қоры» акционерлік қоғамы (бұдан әрі - Қор) (51%) және BAE Systems (Kazakhstan) Limited (49%) болып табылады:

Акционерлердің толық атауы/ қысқартылған атауы	Орналасқан жері	Орналастырылған және дауыс беретін акцияларға қатысу үлесі
«Самұрық-Қазына» ұлттық әл-ауқат қоры» акционерлік қоғамы	Қазақстан Республикасы, 010000, Астана қ., Сығанақ к-сі, 17/10	51,0%
BAE Systems (Kazakhstan) Limited	Ұлыбритания, Victory Point, Lyon Way, Frimley, Camberley, Surrey, GU16 7 EX	49,0%

Қор толығымен Қазақстан Үкіметіне тиесілі және ұлттық басқарушы холдингтік компания болып табылады. Қор Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес құрылды және Қазақстан Республикасының Әділет министрлігімен 829-1901-02-АҚ нөмірімен тіркелді. Оның негізгі міндеті - әлемдік нарықтардағы осындай заңды тұлғалардың ұзақ мерзімді құнын ұлғайту және бәсекеге қабілеттілігін арттыру мақсатында өзіне тиесілі заңды тұлғалардың акцияларын (қатысу үлестерін) басқару. Қордың корпоративтік басқару құрылымы келесідей: Үкімет жалғыз акционер ретінде – жоғары басқару органы, Директорлар кеңесі – басқару органы, ал басқарма – атқарушы орган. Қордың Директорлар кеңесінің мүшелерін Үкімет тағайындайды және оның құрамына Ұлттық экономика министрі, Қазақстан Президентінің көмекшісі, тәуелсіз директорлар және Қордың Басқарма төрағасы кіреді. Сонымен қатар Директорлар кеңесін Қазақстан Премьер-министрі басқарады.

BAE Systems (Kazakhstan) Limited – бұл Ұлыбританияның заңнамасына сәйкес 03550759 файл нөмірімен Companies House-та тіркелген жеке жауапкершілігі шектеулі серіктестік.

Жоғарыда көрсетілгендерден басқа Эмитенттің қызметін басқа ұйымдар арқылы бақылау құқығына ие, не Эмитенттің орналастырылған акцияларының он және одан да көп пайызына тікелей немесе жанама иелік ететін, не Эмитенттің дауыс беретін акцияларының он және одан да көп пайызына тікелей немесе жанама дауыс беру мүмкіндігі бар, не Шарттың күшімен немесе өзге де жолмен Эмитент қабылдайтын шешімдерге ықпал ететін өзге де акционерлер жоқ.

## 13. IPO туралы ақпарат

2023 жылғы 25 желтоқсандағы жағдай бойынша Эмитент акциялардың бастапқы (қайталама) жария ұсынысын жүзеге асырмады.

## 14. Эмитенттің Директорлар кеңесінің мүшелері 2023 жылғы 25 желтоқсандағы жағдай бойынша

Директорлар кеңесінің әрбір мүшесінің тегі, аты, әкесінің аты (бар болса) және туған жылы	Директорлар кеңесінің әрбір мүшесінің соңғы 3 (үш) жылдағы оның ішінде қоса атқаратын және қазіргі уақытта хронологиялық тәртіппен еңбек қызметі туралы мәліметтер
---	--

<p>Директорлар кеңесінің төрағасы <b>Жақыпов Нұрлан Қаршағұлұлы</b> 1978 жыл</p>	<p>2023 жылғы желтоқсаннан бастап қазіргі уақытқа дейін – «Эйр Астана» АҚ Директорлар кеңесінің төрағасы. 2023 жылдың сәуір айында «Самұрық-Қазына» АҚ Бас директоры лауазымына тағайындалғанға дейін Жақыпов мырза түрлі басшылық және жоғары басқарушылық лауазымдарда жұмыс істеді. Ол «Қазақстандық инвестициялық Даму Қорының басқарушы компаниясы» ЖШҚ (KIDF) бас атқарушы директоры, Қазақстандағы ROTHSCILD &amp; CO өкілі, «SEC ASTANA» АҚ Бас атқарушы директоры, даму және инвестициялар жөніндегі басқарушы директор және «Қазатомөнеркәсіп» ҰАК» АҚ Басқарма мүшесі лауазымдарын атқарды. Royal Bank of Scotland, UBS BANK, «Тау-Кен Самұрық» ұлттық тау-кен компаниясы, Credit Suisse, Research, Investment and Development Ltd, CHAMBISHI METALS PLC, және EURASIAN INDUSTRIAL ASSOCIATION әртүрлі басшылық қызметтер атқарды.</p>
<p>Директорлар кеңесінің мүшесі: <b>Фостер Питер Уильям</b> (Foster Peter William) 1960 жыл</p>	<p>2019 жылдың тамыз айынан бастап қазіргі уақытқа дейін – «Эйр Астана» АҚ президенті және Бас атқарушы директоры. Питер Фостер авиация саласына 1982 жылы Кембридж университетін бітіргеннен кейін Cathay Pacific Airways Ltd компаниясының иесі John Swire and Sons (HK) Ltd компаниясының стажер-менеджері ретінде келді. 1982 жылдан 1999 жылға дейін ол Гонконгтағы, Азиядағы, Австралиядағы және Еуропадағы Cathay Pacific Airways әуекомпаниясында әртүрлі басшылық және аға басқару лауазымдарын атқарды және Францияның INSEAD қаласында бизнесті басқару бойынша оқудан өтті. Фостер мырза 1999 жылы Cathay Pacific Airways-тен Philippine Airlines Inc қалпына келтіру тобын басқаруға кетті. Кейіннен ол 2002 жылдан 2005 жылға дейін Royal Brunei Airlines бас директоры қызметін атқарды, содан кейін «Эйр Астана» АҚ президенті болып тағайындалды. 2015 жылы Питер Фостер Қазақстандағы Британдық авиацияға сіңірген еңбегі үшін Британ империясы орденімен (ОБЕ) марапатталды.</p>
<p>Директорлар кеңесінің мүшесі: <b>Абдразақов Ельдар Советович</b> 1972 жыл</p>	<p>2020 жылғы наурыздан бастап қазіргі уақытқа дейін – «Эйр Астана» АҚ тәуелсіз директоры; 2021 жылғы қарашадан бастап қазіргі уақытқа дейін – «ForteBank» АҚ Директорлар кеңесінің төрағасы; 2016 жылғы наурыздан бастап қазіргі уақытқа дейін – «Қазақстан қор биржасы» АҚ Директорлар кеңесінің мүшесі. 28 жылдан астам коммерциялық және инвестициялық банкингте басшылық қызметтер атқарды. 1995 жылдан 2003 жылға дейін Қазкоммерцбанктің (КАЗКОМ) басқарушы директоры, 2002 жылдан 2004 жылға дейін Kazkommerts Securities бас директоры, ал 2004 жылдан бастап Centras Group негізін қалаушы және бас директоры болды. Халықаралық Директорлар институтының (IoD) сертификатталған мүшесі болып табылады.</p>
<p>Директорлар кеңесінің мүшесі: <b>Гэбел Кит (Gaebel Keith)</b> 1962 жыл</p>	<p>2020 жылдың наурыз айынан бастап қазіргі уақытқа дейін – «Эйр Астана» АҚ тәуелсіз директоры. Қаржылық есептілік және корпоративтік басқару саласындағы жетекші сарапшы. Ірі халықаралық аудиторлық компанияларда жұмыс істеген 25 жыл ішінде Гэбел мырза әртүрлі лауазымдарда болды, оның ішінде Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығы елдеріндегі қаржылық есептілік тобының жетекшісі (PricewaterhouseCoopers – 2000 жылдан 2004 жылға дейін; Ernst &amp; Young – 2004 жылдан 2008 жылға дейін), сондай-ақ әртүрлі халықаралық қаржылық есептілік стандарттар бойынша жаһандық сарапшы болды. Қаржылық есептілік тобының</p>

	жетекшісі ретінде ол клиенттерге қаржылық есептілік пен корпоративтік басқару талаптарына сәйкестігін тексере отырып, акцияларды орналастыруға қолдау көрсетті. 2008 жылдан 2013 жылға дейін Орталық Азия мен Кавказдағы Ernst & Young басқарушы серіктесі болды.
Тәуелсіз директор <b>Хэкман Жанет Эллен (Heckman Janet Ellen)</b> 1954 жыл	2019 жылдың қаңтар айынан бастап қазіргі уақытқа дейін – «Эйр Астана» АҚ тәуелсіз директоры; 2020 жылғы желтоқсаннан бастап қазіргі уақытқа дейін – Астана халықаралық биржасының (AIX) атқарушы емес тәуелсіз директоры – Директорлар кеңесінің мүшесі; 2023 жылғы мамырдан бастап қазіргі уақытқа дейін – атқарушы емес тәуелсіз директор – «Ситибанк Қазақстан» АҚ Директорлар кеңесінің мүшесі.
Тәуелсіз директор <b>Кингшотт Гарри Роберт (Kingshott Garry Robert)</b> 1952 жыл	2019 жылдың тамыз айынан бастап қазіргі уақытқа дейін – «Эйр Астана» АҚ тәуелсіз директоры. 1974 жылдан 1990 жылға дейін әртүрлі FMCG компанияларында табысты мансаптан кейін Кингшотт мырза авиацияға ауысып, 1990 жылы Ansett Airlines (Австралия) құрамына кірді. Қазіргі уақытта оның авиация, саяхат және туризм, сондай-ақ үш континенттегі авиакомпанияларда 30 жылдық тәжірибесі бар. Соңғы уақытта Кингшотт мырза Sebu Air Inc компаниясында жұмыс істеді. 2008 жылдан 2016 жылға дейін бас директор ретінде, 2010 жылы сәтті IPO-ны бақылап, 2022 жылдың маусымына дейін Sebu Air Inc Консультативтік кеңесінің мүшесі болды. Кингшотт мырза авиакомпаниялар, туристік агенттіктер, ұлттық туризм және қаржылық қызметтерді қоса алғанда, әртүрлі компаниялардың директоры/басқарма төрағасы болды.
Директорлар кеңесінің мүшесі: <b>Вуд Саймон Даниел (Wood Simon Daniel)</b> 1975 жыл	2019 жылғы қаңтардан бастап қазіргі уақытқа дейін – «Эйр Астана» АҚ Директорлар кеңесінің мүшесі (BAE Systems (Kazakhstan) limited өкілі). Ол 1996 жылы BAE Systems-те жұмыс істей бастады және BAE Systems-те әскери авиация, теңіз, құрлық және коммерциялық ұшақтарды қоса алғанда, әртүрлі салаларда бірқатар жетекші қаржылық қызметтер атқарды. Вуд мырза өзінің функционалдық рөлінен басқа стратегия мен жоспарлауға, бизнесті түрлендіруге және жетілдіруге, жүйелерді енгізуге, клиенттермен қарым-қатынасты басқаруға және бизнесті жедел жүргізуге жауапты болды.
Директорлар кеңесінің мүшесі: <b>Рысқұлов Айдар Қайратұлы</b> 1981 жыл	2023 жылғы қыркүйектен бастап қазіргі уақытқа дейін – «Эйр Астана» АҚ Директорлар кеңесінің мүшесі («Самұрық-Қазына» ұлттық әл-ауқат қоры» АҚ өкілі); 2023 жылғы тамыздан бастап қазіргі уақытқа дейін – «Самұрық-Қазына» АҚ Экономика және қаржы жөніндегі басқарушы директоры; 2023 жылдың тамыз айынан бастап қазіргі уақытқа дейін – «QAZAQ AIR» АҚ Директорлар кеңесінің төрағасы; 2023 жылдың тамыз айынан бастап қазіргі уақытқа дейін – «Қазақстан Темір Жолы» Ұлттық компаниясы» АҚ Директорлар кеңесінің мүшесі. 20 жылдан астам қаржы саласында басшылық қызметтер атқарды. Sekerbank T. A. S. (Түркия), Қазақстанның Даму Банкі, Қазақстанның инвестициялық қоры, ҚазЭкспортГарант, Альянс Банк және Самұрық-Қазына Қаржы сияқты түрлі компаниялар мен банктердің Директорлар кеңесінің мүшесі болды.

<p>Директорлар кеңесінің мүшесі: <b>Уэсткотт Майлз Сэнт Джон</b> (Westcott Myles St John) 1971 жыл</p>	<p>2018 жылғы наурыздан бастап қазіргі уақытқа дейін – «Эйр Астана» АҚ Директорлар кеңесінің мүшесі (BAE Systems (Kazakhstan) limited өкілі). 2001 жылы Уэсткотт мырза BAE Systems plc-де жұмыс істей бастады және содан бері компанияда құрлықта да, әуе саласында да бірқатар қаржылық лауазымдарда болды. Осы кезеңде оның міндеттеріне ұзақ мерзімді күрделі қорғаныс келісімшарттарын, шығындарды азайту бағдарламаларын, жүйелерді енгізуді, бизнесті біріктіруді, британдық және халықаралық тапсырыс берушілермен өзара әрекеттесуді қаржылық басқару кірді. Мансабының басында ол кеңес беру, бөлшек сауда және қонақ үй бизнесін қоса алғанда, әртүрлі салаларда бухгалтер және қаржы менеджері қызметтерін атқарды.</p>
--	--

Эмитенттің Директорлар кеңесінің мүшелері Эмитенттің және оның еншілес және тәуелді компанияларының акцияларына иелік етпейді.

Эмитент органдарының атауы	2022 жылғы 01 қаңтар мен 2022 жылғы 31 желтоқсан аралығында төленген сыйақылар мен бонустар, АҚШ доллары
2022 жылғы Директорлар кеңесінің мүшелері	330 126

## 15. Эмитенттің жеке-дара атқарушы органы

Атқарушы органның тегі, аты, әкесінің аты (бар болса) және туған күні	Соңғы 3 (үш) жылдағы және қазіргі уақытта хронологиялық тәртіппен еңбек қызметі туралы мәліметтер және олардың өкілеттіктері
<p><b>Президент және Бас атқарушы директор</b> <b>Питер Фостер Уильям</b> 1960 жыл</p>	<p>2005 жылдың қазан айынан бастап қазіргі уақытқа дейін – «Эйр Астана» АҚ Президенті және Бас атқарушы директоры.</p> <p>Өкілеттіктері:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– бизнес-жоспарды және директорлар кеңесінің шешімдерін іске асыру, сондай-ақ Эмитенттің бас бухгалтерімен бірлесіп әзірлеу және ұсынылатын бизнес-жоспарларды, жылдық қаржылық есептілікті, басшылықтың жыл сайынғы есептерін ұсыну;</li> <li>– Эмитент атынан шарттар, келісімшарттар жасасу және оларға қол қою және қызметті жүзеге асыру, сондай-ақ Эмитентті басқа адамдармен, ұйымдармен, кәсіпорындармен және мекемелермен, соның ішінде мемлекеттік ұйымдармен мәмілелер жасасу кезінде ұсыну;</li> <li>– Эмитенттің қызметін ұйымдастыру мақсатында Эмитенттің ішкі қызметін реттейтін құжаттарды, оның ішінде өндіріске, инженерлік-техникалық қызмет көрсетуге, тауарларды, жұмыстар мен көрсетілетін қызметтерді сатып алуға, бухгалтерлік есепке, коммерциялық саясатқа, еңбек және жұмыспен қамту мәселелеріне қатысты бұйрықтар мен нұсқаулықтарды шығару және бекіту және оларға өзгерістер және (немесе) толықтырулар енгізу;</li> <li>– өндіріс жөніндегі вице-президентті және Эмитентті инженерлік-техникалық қамтамасыз ету жөніндегі вице-президентті қоспағанда, Эмитенттің вице-президенттерін қызметке тағайындау;</li> <li>– Эмитенттің бас бухгалтерінен басқа Эмитент қызметкерлерін жұмысқа қабылдауды (лауазымға тағайындауды), орнын</li> </ul>

ауыстыруды, ауыстыруды және жұмыстан шығаруды жүзеге асыру, Эмитент қызметкерлерінің жалақысының мөлшерін айқындау, сыйлықақылардың мөлшерін айқындау және эмитент қызметкерлеріне сыйлықақы беру мәселелерін шешу, Эмитент қызметкерлерін көтермелеу шараларын қабылдау және оларға тәртіптік жаза қолдану, Эмитенттің штат кестесін бекіту және оған өзгерістер енгізу және (немесе) толықтырулар енгізу, Эмитенттің кадр саясатын бақылау және іске асыру, сондай-ақ Жарғыда жоғарыда көрсетілгендерге қатысты бұйрықтар шығару.

- Ішкі аудит қызметінің басшысын президент оның кандидатурасын Директорлар кеңесі алдын ала бекіткеннен және Жарғыға сәйкес акционерлердің жалпы жиналысы бекіткеннен кейін қызметке тағайындайды. Ішкі аудит қызметінің қызметкерлерін ішкі аудит қызметі басшысының ұсынуы бойынша Президент қызметке тағайындайды.
- президенттің ұсыныстарын ескере отырып, директорлар кеңесінің ұсынуы бойынша еңбек тәртібін бұзғаны, жүктелген еңбек міндеттерін орындамағаны немесе тиісінше орындамағаны үшін ішкі аудит қызметінің басшысына белгіленген тәртіппен президент тәртіптік жаза қолданады. Ішкі аудит қызметі басшысының ұсынуы бойынша еңбек тәртібін бұзғаны, жүктелген еңбек міндеттерін орындамағаны немесе тиісінше орындамағаны үшін ішкі аудит қызметінің қызметкерлеріне белгіленген тәртіппен президенттің тәртіптік жазалары қолданылады;
- Директорлар кеңесінің отырыстары үшін күн тәртібін дайындау және Директорлар кеңесінің мүшелеріне Жарғыда көзделген жағдайларда Директорлар кеңесінің отырыстарын өткізу туралы хабарламалар беру;
- Директорлар кеңесіне акционерлердің жалпы жиналыстарының күн тәртібін дайындауға жәрдемдесу және Эмитент атынан акционерлердің жалпы жиналыстары туралы тиісті хабарламалар беру, Директорлар кеңесіне және акционерлердің жалпы жиналысына олардың шешімдерінің орындалуы туралы есептер беру;
- Эмитенттің мүлкіне, оның ақшасын қоса алғанда, өз құзыреті шегінде, акционерлердің жалпы жиналысы мен Директорлар кеңесінің заңнамасында, Жарғысында және шешімдерінде белгіленген билік ету;
- Директорлар кеңесі бекіткеннен кейін Эмитенттің қызметін жүзеге асыру үшін қажетті банктік шоттарды ашу және жабу;
- Директорлар кеңесін Эмитенттің қызметіне теріс әсер етуі мүмкін кез келген жағдайлар туралы жедел хабардар ету, сондай-ақ Директорлар кеңесінің әрбір мүшесін Эмитенттің қызметі туралы толық хабардар ету;
- Эмитенттің атынан талап-арыздар мен талап-арыздар ұсыну және Эмитентті кез келген талқылауда, оның ішінде сотта және аралық сотта (төрелікте) ұсынуға өкілеттік беру (сенімхаттар беру);
- Эмитентке өз қызметін жүзеге асыру үшін қажетті сақтандыру түрлері мен сомаларын айқындау және осындай сақтандыруды сатып алу туралы шешімдер қабылдау;
- Эмитенттің акционерлеріне сұрау салу жіберілген тілде ақпарат беруді қамтамасыз ету;
- Директорлар кеңесіне және акционерлердің жалпы жиналысына Эмитентті дамытудың ұзақ мерзімді стратегиясын әзірлеу, мақұлдау және ұсыну;



- орта және қысқа мерзімді бизнес-жоспарларды дайындау және іске асыру (даму жоспары және жылдық бюджет), сондай-ақ олардың орындалуына жауапты;
  - Директорлар кеңесіне және Эмитент акционерлерінің жалпы жиналысына келесі есептерді ұсыну:
    - 1) жартыжылдық - еншілес, тәуелді және бірлесіп бақыланатын ұйымдарды басқару туралы, еншілес, тәуелді және бірлесіп бақыланатын ұйымдардың қаржы-шаруашылық қызметі нәтижелерінің Эмитент қызметінің көрсеткіштеріне әсері туралы;
    - 2) жыл сайынғы - орта және қысқа мерзімді бизнес-жоспарларды (даму жоспары мен жылдық бюджетті) іске асыру туралы;
  - Директорлар кеңесіне Жарғыға сәйкес құжаттарды әзірлеу және ұсыну;
  - Эмитенттің Директорлар кеңесіне жыл сайын мынадай құжаттар ұсыну;
  - еңбекақы төлеу және ынталандыру жүйесі және Эмитент қызметкерлеріне еңбекақы төлеу схемасы;
  - қызметтік жеңіл автомобильдер тиістілігінің нормативтері және әкімшілік аппаратты орналастыруға арналған алаңдардың нормалары;
  - қызметкерлерге ұялы байланыс пайдалану құқығын беру кезінде Эмитент қаражаты есебінен өтелетін шығыстардың лимиттері, өкілдік шығыстардың лимиттері және өзге де лимиттер;
  - Эмитенттің ұзақ мерзімді даму стратегиясын іске асыру.
- Жоғарыда аталған мәселелерге қосымша, президент заңнамада және Жарғыда Эмитенттің басқа органдары мен лауазымды тұлғаларының құзыретіне жатқызылмаған Эмитент қызметінің кез келген өзге мәселелері бойынша шешім қабылдауға құқылы.
- Президент акционерлердің жалпы жиналысында сайланатын Эмитенттің өндіріс жөніндегі вице-президенті мен инженерлік-техникалық қамтамасыз ету жөніндегі вице-президентін қоспағанда, Эмитенттің вице-президенттерін қызметке тағайындайды. Эмитенттің вице-президенттері Эмитенттің атқарушы органының құрамына кірмейді.

Президент пен Бас атқарушы директор Эмитенттің және оның еншілес және тәуелді компанияларының акцияларына иелік етпейді.

Эмитент органдарының атауы	2022 жылғы 01 қаңтардан 2022 жылғы 31 желтоқсанға дейінгі кезеңде төленген сыйақылар мен бонустар, мың теңге
Президент және Бас атқарушы директор	394 098

## 16. Эмитенттің өзге органдары

### Эмитенттің Директорлар кеңесінің комитеттері

Комитеттің атауы	Комитеттің құзыреті
Аудит жөніндегі комитет	Аудит жөніндегі комитет акционерлердің мүддесі үшін әрекет етеді және Директорлар кеңесіне қаржылық есептіліктің дұрыстығын, ішкі бақылау және тәуекелдерді басқару жүйелерінің сенімділігі мен тиімділігін, сыртқы және ішкі аудит рәсімдерінің тәуелсіздігі мен тиімділігін және

қолданылатын заңнама мен ішкі нормативтік құжаттардың сақталуын қадағалау саласында жәрдем көрсетеді.

Аудит жөніндегі комитеттің қолдауымен өз қызметі аясында Директорлар кеңесі бухгалтерлік есептілікке және сыртқы аудит нәтижелеріне қатысты басшылықтың елеулі пайымдауларын ескере отырып, Компанияның қаржылық және басқарушылық есептілігінің тұтастығы мен сапасын қамтамасыз етуге назар аударады.

Аудит жөніндегі комитеттің құзыретіне мынадай түйінді мәселелер кіреді:

- 1) Директорлар кеңесі үшін сыртқы аудиторды тағайындауға және ауыстыруға, сыртқы аудиторға төленетін сыйақы мөлшерін айқындауға, жұмыс сапасын бағалауға және сыртқы аудитор тарапынан тиісті қызметтер алуға байланысты ұсынымдар әзірлеу;
- 2) Бухгалтерлік есепке байланысты маңызды мәселелер мен шешімдерге қатысты Компания басшылығы мен сыртқы аудитордың есептерін қарау;
- 3) Ішкі аудит қызметінің, Тәуекелдерді басқару бөлімшесінің және Комплаенс және орнықты даму департаментінің тұрақты есептерін тексеру арқылы тәуекелдерді басқару және ішкі бақылау, комплаенс және ішкі аудит жүйелерінің құрылымы мен тиімділігін қадағалау.

Гэбел Кит, Директорлар кеңесінің мүшесі, тәуелсіз директор – Комитет төрағасы;

Абдрақов Ельдар Советович, Директорлар кеңесінің мүшесі, тәуелсіз директор – Комитет мүшесі;

Хэксман Джанет Эллен, Директорлар кеңесінің мүшесі - Комитет мүшесі.

#### **Қазынашылық комитеті**

Комитет қызметі Директорлар кеңесіне мынадай жәрдем етуге бағытталған:

- 1) Компанияның қазынашылық қызметін бақылау механизмдерін тексеру, қазынашылық саласындағы саясат пен рәсімдердің тиімділігін және жетілдірілуін қамтамасыз ету;
- 2) Қазынашылық қызметін мониторингілеу және онымен байланысты тәуекелдер мен мүмкіндіктер туралы Директорлар кеңесін хабардар ету, сондай-ақ оған Қазынашылық комитеті туралы ережеге сәйкес және Директорлар кеңесінің тапсырмасы бойынша қазынашылыққа байланысты барлық мәселелер бойынша ұсынымдар беру.

Гэбел Кит, Директорлар кеңесінің мүшесі, тәуелсіз директор – Комитет төрағасы;

Вуд Саймон Даниел, Директорлар кеңесінің мүшесі – Комитет мүшесі;

Рыскулов Айдар Кайратович, Директорлар кеңесінің мүшесі – Комитет мүшесі.

#### **ESG мәселелері жөніндегі комитет**

ESG мәселелері жөніндегі комитет Компанияның ESG саясаты мен тәжірибесінің оның құндылықтарына, пайымы мен стратегиясына сәйкестігін қамтамасыз етуге жауапты. Негізгі міндеттеріне мыналар кіреді:

- 1) ESG саласындағы мақсаттар мен көрсеткіштердің орындалуын бақылау;
- 2) Компанияның ESG саласындағы мақсаттарына жету барысын қадағалау;
- 3) Компанияның ESG саласындағы бастамаларының іске асырылуын бақылау;
- 4) ESG саласындағы саясатты қарау және оларды бекіту туралы ұсынымдар әзірлеу;
- 5) Компанияның Жылдық есебіне ESG-ге қатысты ақпаратты қосу және осыған байланысты оң шешім қабылдау туралы мәселені қарастыру.

	<p>Абдразаков Ельдар Советович, Директорлар кеңесінің мүшесі, тәуелсіз директор – Комитет Төрағасы; Вуд Саймон Даниел, Директорлар кеңесінің мүшесі – Комитет мүшесі; Хэксман Джанет Эллен, Директорлар кеңесінің мүшесі - Комитет мүшесі; Рыскулов Айдар Кайратович, Директорлар кеңесінің мүшесі – Комитет мүшесі.</p>
<b>Стратегиялық жоспарлау жөніндегі комитет</b>	<p>Стратегиялық жоспарлау жөніндегі комитет Директорлар кеңесінің тиімді жұмысына ықпал ету және Директорлар кеңесіне стратегиялық даму мәселелері бойынша ұсынымдар әзірлеу үшін құрылды.</p> <p>Стратегиялық жоспарлау жөніндегі комитет құзыретіне Компанияның ұзақ мерзімді және орта мерзімді даму стратегиясын іске асыру, бюджеттің атқарылуы және тиімділіктің стратегиялық көрсеткіштеріне қол жеткізу туралы басшылықтың есептерін қарау, сондай-ақ Директорлар кеңесі үшін мынадай мәселелер бойынша ұсынымдар дайындау кіреді:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) Эмитент қызметінің және дамуының басым бағыттарын айқындау;</li><li>2) Компанияның ұзақ мерзімді даму стратегиясына әлеуетті өзгерістер мен толықтырулар енгізу;</li><li>3) Корпоративтік басқару мәселелері;</li><li>4) Экономикалық, саяси, әлеуметтік және бәсекелестік ортадағы өзгерістерді ескере отырып, Топтың даму стратегиясын қайта қарау;</li><li>5) Ұзақ мерзімді перспективада Компания қызметінің тиімділігін және әуе тасымалы нарығында Компанияның бәсекеге қабілеттілігін арттыру жөнінде ұсыныстар дайындау.</li></ol> <p>Кингшотт Гарри Роберт, Директорлар кеңесінің мүшесі, тәуелсіз директор – Комитет Төрағасы; Хэксман Джанет Эллен, Директорлар кеңесінің мүшесі - Комитет мүшесі; Уэсткотт Майлз Сэнт Джон, Директорлар кеңесінің мүшесі - Комитет мүшесі; Рыскулов Айдар Кайратович, Директорлар кеңесінің мүшесі – Комитет мүшесі.</p>
<b>Тағайындаулар мен сыйақылар жөніндегі комитет</b>	<p>Тағайындаулар мен сыйақылар жөніндегі комитет Директорлар кеңесі мүшелерін, Компания басшылығын, ІАҚ басшысын, Корпоративтік хатшыны және тағайындалуын немесе тағайындалуын келісуді Директорлар кеңесі/акционерлер жүзеге асыратын өзге де қызметкерлерді тағайындау мен сыйақы беруге қатысты Компанияның Директорлар кеңесі үшін ұсынымдар әзірлейді.</p> <p>Тағайындаулар мен сыйақылар жөніндегі комитет құзыретіне мынадай мәселелер кіреді:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) Кандидаттар үшін біліктілік талаптарын және тәуелсіз директорлар, Президент, сондай-ақ Корпоративтік хатшы және Компанияның Ішкі аудит қызметінің басшысы лауазымына үміткерлерді сайлау немесе тағайындау жөніндегі ұсынымдарды дайындау;</li><li>2) Директорлар кеңесі және Директорлар кеңесінің комитеттері мүшелерінің, Компания басшылығының, Корпоративтік хатшының және Ішкі аудит қызметі басшысының сабақтастығын жоспарлау саясатын әзірлеу;</li><li>3) Сыйақы саясаты мен құрылымы бойынша, оның ішінде жыл сайынғы негізде Директорлар кеңесі мүшелерінің, Компания басшылығының, Ішкі аудит қызметі басшысының, Корпоративтік хатшының және сыйақыларын келісуді Директорлар кеңесі немесе акционерлер жүзеге асыратын, Компанияның өзге де қызметкерлерінің жеке сыйақысын айқындау жөніндегі ұсынымдар;</li><li>4) Сыйақыларын келісуді Директорлар кеңесі немесе акционерлер жүзеге асыратын Компания қызметкерлеріне жыл қорытындысы бойынша сыйақы төлеу туралы мәселені қарау;</li></ol>

- 5) Директорлар кеңесі мүшелерінің, Компания басшылығының, Ішкі аудит қызметі басшысының, Корпоративтік хатшының және сыйақыларын келісуді Директорлар кеңесі немесе акционерлер жүзеге асыратын, Компанияның өзге де қызметкерлерінің сыйақы деңгейі мен Саясатына салыстырмалы талдау жүргізу.

Хэксман Джанет Эллен, Директорлар кеңесінің мүшесі - Комитет Төрағасы;  
Кингшотт Гарри Роберт, Директорлар кеңесінің мүшесі - Комитет мүшесі;  
Абдразаков Ельдар Советович, Директорлар кеңесінің мүшесі, тәуелсіз директор – Комитет мүшесі;  
Уэсткотт Майлз Сэнт Джон, Директорлар кеңесінің мүшесі - Комитет мүшесі;  
Жакупов Нурлан Каршагович, Директорлар кеңесінің Төрағасы - Комитет мүшесі.

### Эмитенттің Ішкі аудит қызметі

Қызметкердің тегі, аты, бар болса - әкесінің аты және лауазымы      Лауазымға кіріскен күні

Ішкі аудит қызметінің басшысы  
Ник-Заде Лейла Саттаровна

2021 жылғы 20 желтоқсан

### 2023 жылғы 30 қарашадағы жағдай бойынша Эмитент қызметкерлерінің саны туралы мәліметтер

Осы Инвестициялық меморандум жасалған күні Эмитент қызметкерлерінің жалпы саны 6 485 адамды, ал Эмитент қызметкерлерінің орташа тізімдік саны – 6 357 адамды құрады.

### Эмитенттің негізгі бөлімшелерінің басшылары туралы мәліметтер

Басшының ТАӘ және лауазымы	Құрылымдық бөлімшенің атауы
Алма Алигужинова <i>Жоспарлау жөніндегі атқарушы директор</i>	Стратегиялық жоспарлау жөніндегі департамент
Ибрагим Жанлыел <i>Қаржы жөніндегі атқарушы директор</i>	Қаржы департаменті
Филиппос Сиакас <i>Өндіріс жөніндегі атқарушы директор</i>	Өндірістік мәселелер жөніндегі департамент Ұшуды ұйымдастыру департаменті Жолаушыларға жерүсті қызмет көрсету департаменті Бортта қызмет көрсету департаменті
Эдриан Хамилтон-Маннс <i>FlyArystan Басқарушы директоры</i>	Флай Арыстан департаменті
Герхард Коетци <i>Қауіпсіздік стандарттарына сәйкестікті қамтамасыз ету жөніндегі атқарушы директор</i>	Корпоративтік қауіпсіздіктің сәйкестігін қамтамасыз ету департаменті
Евгения Ни <i>Персоналды басқару және әкімшілік мәселелер жөніндегі вице-президент</i>	Персоналды басқару және әкімшілік мәселелер жөніндегі департамент
Белла Тормышева <i>Корпоративтік коммуникациялар жөніндегі вице-президент</i>	Корпоративтік коммуникациялар жөніндегі департамент
Ердаулет Шамшиев	Стратегиялық даму және үкіметтік байланыстар жөніндегі департамент

**Стратегиялық даму және үкіметтік  
байланыстар жөніндегі вице-президент**

<b>Анель Ибрагимова</b> <i>Департамент директоры</i>	Ақпараттық технологиялар және электрондық бизнесті дамыту департаменті
<b>Ерболат Байсалыков</b> <i>Департамент директоры</i>	Кірістерді басқару және коммерциялық жоспарлау департаменті
<b>Диляра Кунхожаева</b> <i>Департамент директоры</i>	Сатып алу және жабдықтау департаменті
<b>Адель Даулетбек</b> <i>Департамент директоры</i>	Сату және маркетинг департаменті
<b>Галина Умарова</b> <i>Департамент директоры</i>	Тасымалдаудың отын ресурстарын басқару департаменті
<b>Жанар Шураева</b> <i>Департамент директоры</i>	Борт журналы департаменті
<b>Жанар Найзабекова</b> <i>Департамент директоры</i>	Заң департаменті
<b>Айбек Кулкенов</b> <i>Департамент директоры</i>	Авиациялық қауіпсіздік департаменті
<b>Кит Вордл</b> <i>Департамент директоры</i>	Инженерлік-техникалық қамтамасыз ету департаменті

### 3-бөлім. ЭМИТЕНТ ҚЫЗМЕТІНІҢ СИПАТЫ

#### 17. Эмитент саласы

Қазақстан аумағының едәуір көлеміне байланысты ішкі әуе тасымалы басқа көлік түрлерімен салыстырғанда тұтынушылар үшін маңызды саяхат түріне айналды. 2021 жылы Қазақстан жолаушылар ағыны 2019 жылғы деңгейден 30% - ға жоғары, әлемдегі ең жылдам дамитын ішкі әуе тасымалы нарығы болды<sup>12</sup>. Ішкі тасымалдардан басқа, Қазақстан Орталық Азия мен Кавказдың жақын маңдағы нарықтарында іскерлік сапарлар мен туризмге арналған өскелең мүмкіндіктерді пайдалануға мүмкіндік беретін стратегиялық тиімді шарттарға ие. Қазақстанның Үндістан мен ҚХР сияқты басқа да негізгі халықаралық нарықтармен тығыз байланысы Қазақстаннан халықаралық әуе тасымалы нарығына үлкен әлеует береді<sup>11</sup>. Қазақстанның негізгі әуежайларын дамыту, қолжетімділікті жақсартуға бағыттап, реттеуді одан әрі төмендету (ашық аспан саясаты мен визасыз режимді қоса алғанда) және Қазақстандағы әлеуметтік-экономикалық факторларды жақсарту оның позициясын халықаралық және ішкі әуе тасымалдарына арналған хаб ретінде нығайта отырып, Қазақстанның авиация нарығын дамытуға ықпал етуі мүмкін.

#### *Әуе тасымалы Қазақстандағы көлік қатынасын едәуір жақсартуда.*

Жалпы аумағы 2,7 млн км<sup>2</sup> болып, Батыс Еуропа ауданына тең келетін Қазақстан көлемі бойынша әлемдегі тоғызыншы ел болып табылады. Соңғы жылдары Қазақстанда ұзындығы 15 330 км темір жолдар желісі, 23 000 км автожолдар және 490 км автомагистральдар дамытылды<sup>11</sup>. Қазақстанның географиялық күрделілігі әуе көлігімен салыстырғанда жер үсті көлігінің қалалар арасында жол жүрудің тиімсіз түрі болып қалуына әкеледі. 2022 жылы Қазақстанда ішкі жолаушылар тасымалының көлемі 2022 жылдың басында ішкі әуе тасымалына теріс әсер еткеніне қарамастан, 2019 жылғы деңгейден 35% - ға жоғары болды<sup>12</sup>. 2022 жылғы қаңтардағы азаматтық толқуларға байланысты Алматы әуежайы бір аптаға жабылды және ішкі жолаушылар ағыны 2021 жылдың желтоқсанымен салыстырғанда шамамен 50% - ға қысқарды<sup>12</sup>. Ішкі нарық өткен жылдың деңгейіне 2022 жылдың бірінші тоқсанының соңында қалпына келді және жыл соңына дейін 2021 жылдың деңгейінен жоғары болды<sup>12</sup>.

#### *Қазақстан әуе тасымалының өсуіне ықпал ететін негізгі факторлар*

Қазақстанның жан басына шаққандағы ЖІӨ 2022 жылы 11,2 мың АҚШ долларын құрады<sup>13</sup>. 2022 жылы Қазақстан халқы 19,6 млн адамды құрады, бұл ретте қала халқы 57,6%-ды құрады<sup>11</sup>. 2027 жылға қарай Қазақстан халқының саны шамамен бір миллионға артады деп күтілуде, бұл жолаушылар сапарларының шамамен 400 000-ға артуына әкеледі<sup>11</sup>. Бұл факторлар орта деңгейдегі халықтың 20% болуымен, Интернетті пайдаланудың жоғары деңгейімен (2021 жылы шамамен 81,9%) және банк қызметтеріне қолжетімділіктің жақсы болуымен (58,7%) ұштаса отырып, Қазақстанда әуе тасымалының қарқынды өсуіне тамаша мүмкіндіктер бар екенін көрсетеді<sup>11</sup>.

2017 жылы енгізілген қазақстандық «ашық аспан» саясаты шетелдік әуекомпанияларға бағыттарда ұшуға толық еркіндік береді. «Ашық аспан» саясаты Астана, Алматы, Тараз, Шымкент, Ақтау, Семей, Қарағанды, Өскемен, Павлодар, Петропавл, Көкшетау, Түркістан

<sup>11</sup> Дереккөз: IATA жариялаған Қазақстандағы жолаушылар ағынының 2023 - 2027 жылға арналған 2023 жылғы 25 қыркүйектегі болжамы туралы есеп.

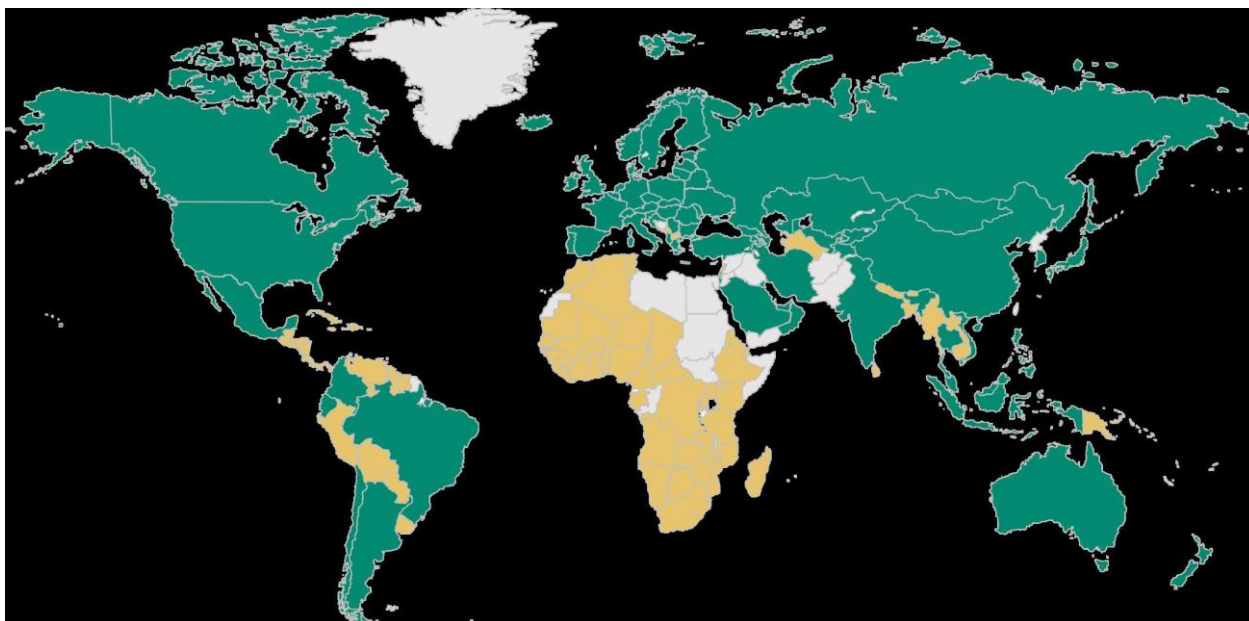
<sup>12</sup> Дереккөз: Азиялық даму банкі жариялаған 2023 жылғы қыркүйектегі Орталық Азия өңірлік экономикалық ынтымақтастығына қатысушы елдерде төмен бюджеттік тасымалдаушылардың мүмкіндіктері, әуе көлігін ырықтандыру және пандемиядан кейінгі қалпына келтіру туралы есеп.

<sup>13</sup> Дереккөз: Дүниежүзілік банк жариялаған 2022 жылғы дүниежүзілік даму көрсеткіштері.

және Ақтөбе қалаларының 13 халықаралық әуежайларында енгізілді. Саясат қабылданған сәттен бастап Қазақстан жаңа шетелдік тасымалдаушылар тартты, тасымалдаушылар арасында салауатты бәсекелестік дамытты, жаңа халықаралық бағыттардың ашылуын және туристік сұранысты ынталандырды. 2023 жылғы қаңтарда Қазақстан «ашық аспан» саясатын бес жылға, 2027 жылғы желтоқсанға дейін ұзартты.

Халықаралық туризмді қолдауға ықпал ететін факторлар Қазақстан Үкіметінің туризмге тұрақты инвестициялар салуы болып табылады. 2020-2022 жылдар аралығында ол туризмді дамытуға 4 миллиард АҚШ долларын инвестициялады және <sup>14</sup> қатысушы елдермен визасыз бағдарлама жүргізуді жалғастыруда<sup>12</sup>. 2023 жылға қарай Қазақстанда әлемдегі халық ең тығыз қоныстанған Үндістан мен ҚХР-ны қоса алғанда, 100-ден астам елмен, сондай-ақ электрондық визаларға рұқсат беретін тағы 100 елмен визасыз режим туралы келісімдерге қол қойылды<sup>12</sup>.

### Халықаралық экспансияны қолдайтын визасыз бағдарламалар картасы



*Дереккөз: Азиялық даму банкі жариялаған 2023 жылғы қыркүйектегі Орталық Азия өңірлік экономикалық ынтымақтастығына қатысушы елдерде төмен бюджеттік тасымалдаушылардың мүмкіндіктері, әуе көлігін ырықтандыру және пандемиядан кейінгі қалпына келтіру туралы есеп, Қазақстан Республикасы Сыртқы істер министрлігі.*

### Әуежайлардың инфрақұрылымы және флоттың өткізу қабілеті

2023 жылдың қыркүйегіндегі жағдай бойынша Қазақстанда коммерциялық қызметтегі 27 әуежай жұмыс істеді, оның 18 әуежайының сыйымдылығы 20 000-нан астам орын және жалпы сыйымдылығы шамамен 6,7 миллион орын болды<sup>11</sup>. Air Astana және FlyArystan рейстерін орындайтын хабтар үлесіне жалпы өткізу қабілетінің 63%-ы, ал бес база үлесіне шамамен 85% сәйкес келеді<sup>11</sup>. Өңірлік терминалдар соңғы жылдардағы ең жоғары өсу қарқынын көрсетті. Қазақстан нарықтың болашақта ұлғаюын қолдау үшін негізгі қалалар мен өңірлердегі әуежайларға қомақты инвестициялар салуды жоспарлауда<sup>11</sup>. Алматы әуежайы (TAV Airports және Groupe ADP басқарады) қазіргі уақытта 2022-2024 жылдар аралығында 200 миллион АҚШ долларын екінші халықаралық терминалға (54000 м<sup>2</sup>)

<sup>14</sup> Дереккөз: Қазақстан Республикасы Туризм және спорт министрлігінің 2023 жылғы 20 қыркүйектегі мәлімдемесі.

инвестициялауда, құрылысының аяқталуы 2024 жылы күтілуде<sup>15</sup>. Осы инвестициялардың арқасында әуежайдың жалпы ауданы ағымдағы 25000 м<sup>2</sup>-ден 79000 м<sup>2</sup>-ге дейін ұлғайып, қазіргі 9 миллион жолаушы өткізу қабілетімен салыстырғанда (ішкі рейстер: 5,4 миллион жолаушы және халықаралық рейстер: 3,6 миллион жолаушы) жылына шамамен 14 миллион жолаушы өткізу қабілетін қамтамасыз етуі күтілуде (ішкі рейстер: 8 миллион жолаушы және халықаралық рейстер: 6 миллион жолаушы)<sup>15</sup>. Астана әуежайы (Terminal Holdings (БАӨ) басқарады) екі терминал басқарады және 2017 жылы 47 000 м<sup>2</sup>-ге кеңейтілгеннен кейін шамамен 72 200 м<sup>2</sup>-ді құрайтын ең үлкен аумаққа ие және қазіргі уақытта 8,2 миллион жолаушы жалпы өткізу қабілетін қамтамасыз етеді (ішкі рейстер: 3,0 миллион жолаушы және халықаралық рейстер: 5,2 миллион жолаушы)<sup>16</sup>.

Әуежайлардың инфрақұрылымына қосымша әуе тасымалдарына өскелең сұранысқа қолдау көрсету үшін Қазақстанда авиациялық қуаттылықтарды жылдам ұлғайту күтілуде (яғни, 2022-2027 жылдар аралығында орташа жылдық өсу қарқыны 13%)<sup>11</sup>. Ішкі нарық 2023 жылғы 30 қыркүйекте аяқталған соңғы 12 айда 9,1 миллион орынды құрады<sup>17</sup>.

### Қазақстандағы әуе тасымалы қызметтеріне сұраныс эволюциясы

2009 жылдан бастап нарық ішкі әуе жолдарының ырықтандырылуы және ұлғаюымен, визасыз бағдарламалардың іске қосылуымен және «ашық аспан» саясатымен ынталандырылды<sup>11</sup>. 2019 жылы FlyArystan іске қосылғаннан кейін сұраныс одан әрі өсті. 2019 жылдан 2022 жылға дейін FlyArystan нарыққа шыққан кезде Орталық Азиядағы лоукостер қызметтері нарығы үш еседен астам ұлғайды, бұл оны әлемдегі ең қарқынды дамиды арзан саяхат нарығына айналдырды<sup>12</sup>. Қазақстанның авиациялық нарығы COVID-19 пандемиясынан кейін айтарлықтай тұрақтылық пен қалпына келуді көрсетті.

Қазақстандағы әуе тасымалына сұраныс тарихи тұрғыдан ЖІӨ өсімімен тығыз байланысты болды<sup>11</sup>. 2010-2015 жылдар аралығында негізінен жергілікті авиакомпаниялардың ұлғаюына байланысты, сұраныс ЖІӨ өсімінен асып түсті, бұл ретте Компания өз паркінің көлемін осы кезеңде 22 ұшақтан 30 ұшаққа дейін ұлғайтты<sup>11</sup>. 2017 жылдан бастап «ашық аспан» саясатын енгізу шетелдік тасымалдаушылардың жергілікті тасымалдаушылармен бәсекелесу мүмкіндігін арттырды. COVID-19 пандемиясының сұранысқа теріс әсер етуіне және Ресей-Украина қақтығысынан кейінгі сұраныстың бастапқы төмендеуіне қарамастан, жолаушылар саны 2018 жылдан бастап айтарлықтай ұлғайып, 18,3% - ға өсті<sup>11</sup>. Атап айтқанда, Орталық Азиядағы лоукостерлер нарығы 2019 және 2022 жылдар аралығында үш еседен астам өсті, бұл оны әлемдегі ең жылдам дамиды арзан саяхат нарығына айналдырды<sup>12</sup>. 2019 жылдан бастап әуе тасымалына сұраныстың ұлғаюы бірінші кезекте FlyArystan әуекомпаниясының өз жұмысын бастауы мен дамуына байланысты болды, FlyArystan жолаушылар ағыны 2019 және 2022 жылдар аралығында 700 000 жолаушыдан 3,26 миллион жолаушыға дейін 366% - ға өсті<sup>12</sup>.

Қазақстандағы ішкі жолаушылар ағынының өсуі соңғы жылдары саяхатқа бейімділіктің артуына әкелді. Мысалы, ішкі трафик 2016 жылы 4,0 миллионнан 2022 жылы 7,5 миллионға дейін өсті (11,0% орташа жылдық өсу қарқыны)<sup>11</sup>. Соңғы жылдардағы өсімге қарамастан, Қазақстанның жол жүруге бейімділігі (ішкі және халықаралық тасымалдарды қоса алғанда)

<sup>15</sup> Дереккөз: Kapital.kz «Алматы әуежайының жаңа терминалын 2024 жыл жазының басында ашу жоспарлануда» мақаласы (<https://kapital.kz/gosudarstvo/118275/novyy-terminal-aeroporta-almaty-planiruyut-otkryt-v-nachale-leta-2024-goda.html>) от 16 августа 2023 года

<sup>16</sup> Дереккөз: Astana International Airport жалпы ақпарат ([https://www.nn-airport.kz/pages/general\\_information](https://www.nn-airport.kz/pages/general_information))

<sup>17</sup> Дереккөз: Компания бағалауы.



жан басына шаққандағы ЖІӨ ұқсас елдерге, мысалы, Түркия Республикасы мен Малайзия Федерациясына қарағанда төмен болып қалуда<sup>13</sup>.

### Саяхатқа бейімділік

Қазақстандағы ішкі жолаушылар ағынының өсуі соңғы жылдары халықтың саяхатқа бейімділігінің артқанын білдіреді.<sup>18</sup> Мысалы, ішкі тасымалдау көлемі 2016 жылғы 4,0 миллионнан 2022 жылы 7,5 миллионға дейін өсті (орташа жылдық өсу қарқыны 11,0%)<sup>11</sup>. Сол кезеңде<sup>19</sup> ел ішінде саяхаттауға бейімділік 2016 жылғы 0,22-ден 2022 жылғы 0,42-ге дейін екі есеге жуық өсті.

COVID-19 пандемиясынан туындаған әуе тасымалы сұранысына теріс әсер іркілістерден кейін қалпына келу арқылы өтелді. Атап айтқанда, 2015-2019 жылдар аралығында жолаушылардың жалпы санының жыл сайынғы ұлғаюы 6,7%-ды, ал 2019-2022 жылдар аралығында 6,0%-ды құрады. 2022 жылы жолаушылардың жалпы саны 13,0 миллион адамға жетіп, 2019 жылы небәрі 10,9 миллион адамды құраған пандемияға дейінгі деңгейден асып түсті. Бұл өсім сол кезеңде ел ішінде саяхаттауға бейімділіктің артуында қолдау тапты<sup>11</sup>.

### 2013-2022 жылдары Қазақстандағы әуе тасымалы

Соңғы жылдардағы өсімге қарамастан, Қазақстан халқының саяхат бейімділігі жан басына шаққандағы ЖІӨ ұқсас елдерге, мысалы, Түркия Республикасы мен Малайзия Федерациясына қарағанда төмен болып қалуда<sup>13</sup>. 2030 жылға қарай Қазақстанда жан басына шаққандағы ЖІӨ шамамен 18,6 мың АҚШ долларына жетуі күтілуде, бұл жан басына шаққандағы ЖІӨ ұқсас елдермен салыстырғанда Қазақстанда 2022 жылы 0,6 деңгейінде болған саяхатқа бейімділік 1,75 деңгейінде болатынын болжайды<sup>20</sup>.

Басқа өңірлермен салыстырғанда Орталық Азия әуе қатынасы ең аз дамыған өңір болып (4%), бұл жалпы халықаралық сыйымдылықтың пайызбен шаққанда өңірішілік сыйымдылығымен өлшенеді<sup>12</sup>. Солтүстік Америка әуе тасымалы саласындағы ең дамыған өңірлердің бірі болып табылады, алайда өңірішілік қатынастың төмен болуы өңірде елдердің аз болуымен және халықаралық сапарлардың көпшілігі өңірден тыс жерлерге жасалатындығымен түсіндіріледі. Байланыстылығы үздік деп танылған Оңтүстік-Шығыс Азия және Еуропа сияқты өңірлер осы көрсеткіш бойынша тиісінше 29% және 68% көрсетуде, бұл Орталық Азия нарығының одан әрі өсу әлеуетін айғақтайды<sup>12</sup>. Өңір ішіндегі байланыстылықтың төмен болуының тарихи себептеріне әуежайлар орташа әлемдік деңгейден жоғары алатын салықтар, алымдар мен төлемдер, жоғары визалық талаптар және өңірішілік саяхатты ынталандыру бойынша мемлекеттік бағдарламалардың болмауы кіреді. Өңірішілік бағыттардағы төмен жиілік байланыстылық деңгейін арттырудың қосымша мүмкіндігі болып табылады. Жиі жасалатын өтем туристік және іскерлік сапарларға деген сұранысты ынталандырады және өз кезегінде әуе тасымалына деген сұранысты арттырады.

Қазақстан Орталық Азия өңірінің басқа елдерімен байланыстылығы ең жақсы ел болып табылады (20% жалпы өңірлік байланыстылықпен салыстырғанда небәрі 4%)<sup>12</sup>. Компания қазақстандық тасымалдаушылар өңірдегі қатынасты одан әрі жақсарту үшін өзінің қолданыстағы желісін пайдалана алатынын болжауда және өңірішілік қатынастың қазіргі

<sup>18</sup> Саяхатқа жалпы бейімділік халықаралық және ішкі рейстердегі орындардың санын белгілі бір жылдағы жалпы халық санына бөлу арқылы есептеледі.

<sup>19</sup> Ел ішінде саяхаттауға бейімділік ішкі рейстердегі орындардың жалпы санын жыл басындағы жалпы халық санына бөлу арқылы есептеледі.

<sup>20</sup> Дереккөз: Компания ақпараты, EIU, RDC, Ұлттық экономика министрлігі, ААК, Kazakhstan IATA Direct Data Solutions. RDCapex.

төмен деңгейін өсудің үш мүмкіндігінің бірі ретінде қарастыруда (Қазақстандағы саяхаттау бейімділігінің төмендігімен және оның Қытай мен Үндістан сияқты мега-нарықтарға жақындығымен қатар).

2022 жылдың соңына дейін жаһандық отырғызу орындарының саны әлі де 2019 жылғы деңгейден төмен болады (басқаша айтқанда, COVID-19 оқиғаларына дейін болған деңгейден), ал Орталық Азия жылдам қарқынмен қалпына келді және оның ШЖКМ 2019 жылғы деңгейден жоғары өсуде<sup>11</sup>.

Түрікменстанды қоспағанда, Орталық Азияның барлық елдері 2019 жылдың бірінші жартыжылдығымен салыстырғанда 2023 жылдың бірінші жартыжылдығының соңына қарай отырғызу орындары мен жолаушылар саны бойынша толық қалпына келді. Қазақстанның қалпына келуі негізінен 2019 жылғы деңгеймен салыстырғанда жылына жолаушылар саны бойынша 56% - ға өскен күшті ішкі нарыққа байланысты болды<sup>21</sup>.

Халықаралық рейстердің сыйымдылығына келетін болсақ, Қазақстанның 2019 жылғы деңгейге дейін қалпына келуіне Ресей-Украина қақтығысының туындауы теріс әсер етіп, кейбір жергілікті тасымалдаушылардың жұмысын тоқтатты. Мысалы, Компания Ресей-Украина қақтығысынан кейін Ресей мен Украинаға рейстерін тоқтатты. Дегенмен, Қазақстандағы халықаралық рейстердің сыйымдылығы да 2023 жылдың бірінші тоқсанында 100%-дан асты<sup>12</sup>. Жалпы, 2018-2022 жылдар аралығында ішкі тасымалдарға сұраныс 14,3% - ға артып<sup>11</sup>, 2019-2022 жылдар аралығында әлемдегі ең жылдам дамитын ішкі әуе тасымалдары нарықтарының біріне айналды<sup>12</sup>. IATA есебіне сәйкес, 2022-2027 жылдар аралығында ішкі сұраныс 9%-ға өседі деп бағалануда<sup>11</sup>.

### **Бюджеттік әуе тасымалдаушылар нарығы**

Орталық Азия 2022 жылы Солтүстік-Шығыс Азиямен (11%), Африкамен (13%) және Таяу Шығыспен (24%) қатар бюджеттік әуе тасымалдаушыларының үлесі 25% - дан төмен бірнеше өңірлердің бірі болды<sup>12</sup>. 2019 жылы бюджеттік әуе тасымалдаушыларының үлесіне Орталық Азиядағы жалпы орындардың тек 7%-ы сәйкес келді және бұл көрсеткіш 20% - ға дейін өсті.

### **Қазақстандық әуекомпаниялар үшін негізгі халықаралық мүмкіндіктер**

Қазақстанның стратегиялық орналасуы әлемнің ең тығыз қоныстанған өңірлеріндегі туристік нарықтарға жеті сағатта қолжеткізуді қамтамасыз етеді. Бұл диапазонға Азия, Таяу Шығыс, Еуропалық Одақ және т.б. сияқты бағыттар кіреді. Осылайша, Орталық Азия мен Кавказдағы мүмкіндіктерден басқа, Қазақстанда жұмыс істейтін тасымалдаушылар сатып алу қабілетіне, белсенді әуе тасымалы динамикасына және қолайлы нормативтік-құқықтық базаға ие орташа және көп халқы бар нарықтарға қол жеткізе алады. Бағалау бойынша, 2022-2027 жылдар аралығында халықаралық тасымалдар 16%-ға өседі<sup>11</sup>.

Халықаралық нарыққа 2023 жылғы 30 қыркүйекте аяқталған соңғы 12 айда 5,9 миллион орын тиесілі<sup>17</sup>. Осы жалпы орын ішінен Орталық Азия және Кавказ өңірі, Еуропа мен Түркия, Таяу Шығыс, Оңтүстік-Шығыс және Шығыс Азия 2,1 миллион, 2,4 миллион, 1,4 миллион және 0,8 миллион орынды құрады<sup>17</sup>.

<sup>21</sup> Дереккөз: IATA жариялаған 2023 жылғы 27 қазандағы «Азияда қалпына келу орталық өңірде сенімді түрде көш басында» апталық кестесі.

## Орталық Азия мен Кавказ

2022 жылы Өзбекстанда, Грузияда, Қырғызстанда және Әзірбайжанда жан басына шаққандағы ЖІӨ 2,3 мың АҚШ долларын, 6,6 мың АҚШ долларын, 1,6 мың АҚШ долларын және 7,7 мың АҚШ долларын құрады<sup>13</sup>. Сол жылы осы елдердің халқы 35,6 миллион, 3,7 миллион, 6,8 миллион және 10,2 миллион адам болды, <sup>13</sup>ал әуе саяхатшыларының саны шамамен 7,9 миллион, 4,4 миллион, 5,0 миллион және 1,0 миллион болды<sup>17</sup>.

*Еуропалық Одақ.* 2022 жылы ЕО-да жан басына шаққандағы ЖІӨ, халық саны және жалпы әуе саяхатшылары саны сәйкесінше 37,1 мың АҚШ долларын, 448 миллион адамды және <sup>13</sup>820 миллион адамды құрады<sup>22</sup>.

*Үндістан.* 2022 жылы Үндістанда жан басына шаққандағы ЖІӨ, халық саны және жалпы әуе саяхатшылары саны сәйкесінше 2,4 мың АҚШ долларын, 1,4 миллиард адамды және <sup>13</sup>123,2 миллион адамды құрады<sup>23</sup>. 2023 жылғы мамырдан бастап үнді паспорттарының иелері үшін Қазақстанға сапарларда виза талап етілмейді<sup>13</sup>.

*ҚХР.* 2022 жылы ҚХР-да жан басына шаққандағы ЖІӨ, халық саны және жалпы әуе саяхатшылары саны сәйкесінше 12,7 мың АҚШ долларын, 1,4 миллиард адамды және <sup>13</sup>253 миллион адамды құрады<sup>24</sup>.

*Түркия Республикасы.* 2022 жылы Түркияда жан басына шаққандағы ЖІӨ, халық саны және жалпы әуе саяхатшылары саны сәйкесінше 10,6 мың АҚШ долларын, 85 миллион адамды және <sup>13</sup>182,3 миллион адамды құрады<sup>17</sup>.

*Таяу Шығыс.* 2022 жылы Таяу Шығыста жан басына шаққандағы ЖІӨ, халық саны және жалпы әуе саяхатшылары саны сәйкесінше 45,1 мың АҚШ долларын, 59 миллион адамды және <sup>13</sup>шамамен 249 миллион адамды құрады<sup>17</sup>.

Қазақстанда әуе тасымалының жалпы көлемі 2022 жылғы шамамен 13,1 миллион жолаушыдан 2027 жылы 24,2 миллион жолаушыға дейін ұлғаяды деп күтілуде, бұл ретте бес жылдық кезеңдегі өсу қарқыны 13%-ды құрайды<sup>11</sup>. Халықаралық нарық ішкі нарыққа қарағанда жоғары қарқынмен өсетіні күтілуде, бұл 2027 жылы екі нарықтың тең бөлінуіне әкеледі<sup>11</sup>. Бюджеттік әуе тасымалдаушыларының үлесі ішкі және халықаралық нарықтарда тиісінше шамамен 43% - ға және 31% - ға дейін ұлғаюы мүмкін, бұл ағымдағы деңгеймен салыстырғанда нарыққа одан әрі енуге әкеледі<sup>11</sup>.

## Эмитенттің саладағы жағдайы

«Эйр Астана» АҚ Қазақстаннан ішкі және халықаралық бағыттарда нарықтың тиісінше 69% және 47% иеленетін Орталық Азия мен Кавказ өңіріндегі ең ірі әуекомпания болып табылады<sup>25</sup>. 47 ұшақтан тұратын жаңа және заманауи әуе паркінің арқасында <sup>25</sup>Компания тұрақты, тікелей және транзиттік, таяу және ұзақ магистралді әуе тасымалдарын, сондай - ақ Орталық Азия, Кавказ, Еуропа (Түркияны қоса алғанда), Таяу Шығыс және Азия (Үндістан мен ҚХР қоса алғанда) бойынша ішкі, өңірлік және халықаралық бағыттарда жүк тасымалдарын жүзеге асырады. Компания 2022 жылғы 31 желтоқсанда аяқталған жыл ішінде 16 елдегі 88 бағыт бойынша шамамен 52 мың рейспен тасымалданған 7,3 миллионға жуық жолаушымен салыстырғанда 2023 жылғы 30 қыркүйекте аяқталған тоғыз айда 21

<sup>22</sup> Дереккөз: ЕО комиссиясы, Еуростат.

<sup>23</sup> Дереккөз: Үндістанның азаматтық авиация министрлігі.

<sup>24</sup> Дереккөз: CEIC, China Tourism Industry Overview.

<sup>25</sup> 2023 жылғы 30 қыркүйекте аяқталған 12 айлық мәліметтерге сәйкес.

елдегі 99 бағыт бойынша шамамен 41 мың рейспен 6 миллионға жуық жолаушы тасымалдады. Компанияның екі сараланған, бірақ бірін-бірі толықтыратын бренді («Air Astana» – Қазақстанның толық сервистік және флагмандық әуетасымалдаушысының бренді және «Flyarystan» - бюджеттік әуетасымалдаушының бренді) Компанияға әртүрлі тұтынушылық нарықтар мен географиялық өңірлерге бағдарлануға мүмкіндік береді, клиенттердің бірқатар қажеттіліктері мен саяхат мақсаттары бойынша таңдау ұсынады.

Компания өз әуе компанияларына, сондай-ақ 22 басқа әуе компанияларына техникалық қызмет және қолдау көрсету арқылы жоғары қауіпсіздік стандарттарын сақтайды. 2019 жылдан бастап Компания Астана әуежайында өзінің Airbus паркіне және «Техникалық орталығына» күрделі техникалық қызмет көрсетуге өз тексерулерін жүргізуде, ал Алматы әуежайы қатал ауа райы шарттарында да толық жұмыс қабілеттілігінде қалуға арнап жобаланған ангарлардан тұрады. Компанияның Алматы әуежайындағы инженерлік оқу орталығын EASA Part 147 мақұлдаған және A320 отбасының техникалық дайындығын қоса алғанда, жобалау және техникалық қызмет көрсету бойынша барлық қажетті техникалық дайындықты жүргізеді. 2023 жылдан бастап Астана әуежайындағы Ұшуға даярлау орталығы L3 Harris Reality Seven A320 толық пилотажды, Қазақстандағы алғашқы және жалғыз тренажермен, сондай-ақ кабинадан авариялық эвакуациялану тренажерімен және өрт сөндіру бойынша шынайы тренажермен жабдықталған.

Компания тар фюзеляжды ұшақтар паркінің арқасында Орталық Азия және Кавказ, Еуропа, Таяу Шығыс және Азиямен қатынасты қамтамасыз ететін екі негізгі тораптың Алматы мен Астанада орналасуының арқасында географиялық артықшылыққа ие. Тар фюзеляжды ұшақтардың тікелей пайдалану шығындарын өтейтін шығынсыздық коэффициенті төмен, бұл бұл қашықтағы тораптық әуежайлардан саяхаттайтын кең фюзеляжды ұшақтар пайдаланатын басқа әуе компанияларымен салыстырғанда рейстерден көбірек пайда алу мүмкіндігін тудырады.

Компания COVID-19 пандемиясы мен Ресей-Украина қақтығысынан туындаған нарықтық тұрақсыздыққа жауап ретінде өзінің бағыттық желісін айтарлықтай қайта құруға мәжбүр болды. Бұл қос дағдарыс Компания негізінен өмір салтына бағытталған тікелей рейстермен ауыстырған кейбір бағыттарды жою қажеттілігіне әкелді. Мұндай бағыттардың қатарына Мальдив аралдары, Тайланд Корольдігі, Черногория, Греция, Грузия, Түркия Республикасы және Қызыл теңіз кіреді. «Лайфстайл» бағыттарына шоғырлана отырып, Компания транзиттік бағыттарға тән белгілі бір шығындардың алдын ала отырып, меншікті кірісті арттыру үшін бағаларға онша сезімтал емес клиенттік базаға назар аударады.

Қос дағдарыс – COVID-19 пандемиясы және Ресей-Украина қақтығысы жағдайында Компания Ресей мен Украина арасындағы қақтығысқа байланысты жойылған рейстерді жаңа бағыттарға тез және сәтті ауыстырудың және жақын шетелге, Еуропаға, Орталық Азияға, Үндістан мен Кавказға нарықтың едәуір кеңеюінің, сондай-ақ чартерлік рейстердің іске қосылуының арқасында операциялық және қаржылық тұрақтылық көрсетті. Нәтижесінде Компания әлемдегі орташа деңгейден әлдеқайда жылдам қарқынмен қалпына келе алды. 2018 жылдан 2022 жылға дейінгі кезеңде Компанияның ішкі тасымалдарының өсуі 27% -ды құрады, ал халықаралық тасымалдардың өсуі 3% -ға шамалы төмендеді. Бұдан басқа, Компания 2020 жылғы 69,3 миллион АҚШ доллары мөлшеріндегі операциялық шығыннан 2022 жылы 148,7 миллион АҚШ долларын құрайтын операциялық пайдаға қол жеткізді. Бұл ретте 2018 жылдан 2022 жылға дейінгі кезеңде түсім орта есеппен 60,6% -ға өсті. 2023 жылғы 30 қыркүйекте аяқталған тоғыз айда, 2019 жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда, Компания жолаушылар санының 156%-ға өсуін (2023 жылғы 30 қыркүйектегі жағдай бойынша 8,0 миллион), коммерциялық жолаушылар айналымының 140% -ға өсуін <sup>25</sup>(2023 жылғы 30 қыркүйектегі жағдай бойынша 14,6 миллиард) және

түсімнің 132% - ға өсуін (2023 жылғы 30 қыркүйектегі жағдай бойынша 1 186 миллион АҚШ доллары) көрсетті. Компания осындай өсімге қол жеткізіп, шекті жолаушы-километрде (ШЖКМ) бәсекеге қабілетті деңгей сақтап қалды; сол кезеңде отынды есептемегенде ШЖКМ 13% - ға төмендеді. Компанияның бағалауы бойынша, ШЖКМ және Компанияның отынын есептемегенде ШЖКМ көрсеткіштері халықаралық нарықта салыстырылатын ұқсас компаниялар арасында ең төмен көрсеткіштердің бірі болып табылады.

### *Air Astana бренді*

2002 жылы іске қосылған Air Astana Қазақстанның флагмандық әуетасымалдаушысы және табысы мен ұшақтар паркінің көлемі бойынша да ірі әуетасымалдаушы болып табылады. Толық сервистік әуекомпания бола отырып, Air Astana тұрақты, чартерлік тікелей және транзиттік, қысқа және ұзақ магистралды әуе тасымалдарын, сондай - ақ ішкі, өңірлік және халықаралық бағыттарда жүк тасымалдарын қамтамасыз етеді. Air Astana Қазақстанда және онымен көршілес нарықтарда өскелең ұтқырлық деңгейін пайдалану үшін дамушы нарықтарда басым тікелей бағыттар желісін ұсынады. Мальдив аралдары, Тайланд Корольдігі, Черногория, Греция, Грузия, Түркия Республикасы, Мысыр және БАӘ сияқты бағыттарды қамтитын іскерлік және ойын-сауық бағыттарына («лайфстайл» бағыттары деп аталады) негізгі назар аударылады. Air Astana өзінің географиялық орнын батыс және шығыс жарты шарынан Орталық Азия мен Кавказ өңіріне (және керісінше) шығатын тасымалдаулар үшін Еуразиялық хаб ретінде қызмет ету үшін пайдаланып, көптеген транзиттік рейстер үшін бәсекелес хабтарға қарағанда төмен айналып өту коэффициентін қамтамасыз етеді. Мысалы, Қазақстан Қытайдың Шыңжаң өңірімен (астанасы Үрімші) шектеседі, оның ұшу уақыты Алматыдан небәрі бір сағат отыз минутты құрайды, бұл Компанияның көптеген ішкі бағыттарынан да қысқа, ал Сиань сияқты Орталық Қытайға төрт сағат, ал Бейжіңге ұшу уақыты бес сағат. Үндістан (Дели) қол жетімді жерде, Шымкенттен ұшу уақыты екі сағат отыз минутты құрайды, ал БАӘ-ға (Дубай) ұшу уақыты төрт сағаттан аз.

Компанияның серіктестік стратегиясы Air Astana басқаратын хабтарда барынша тартымды тарату мен мүмкіндіктер желісін қамтамасыз ететін тасымалдаушылармен ынтымақтастықтан тұрады. 2023 жылғы 30 қыркүйектегі жағдай бойынша Air Astana код-шерингтік серіктеспен 7 келісімге және әуе желісін бірлесіп пайдалану туралы 89 келісімге қол қойды. 2023 жылдың соңына қарай Air Astana екі хабтан (Алматы және Астана) 32 ұшақты пайдаланды, 39 халықаралық бағыт пен 11 Ішкі бағытқа қызмет көрсетеді. Air Astana өзінің екі негізгі хабының Алматы және Астана әуежайларында орналасуының арқасында артықшылыққа ие, бұл Air Astana-ға өзінің тар фюзеляжды паркі арқылы Орталық Азияға, Кавказға, Еуропаға, Таяу Шығыс пен Азияға жетуге мүмкіндік береді. Жолаушылардың адалдығы мен қанағаттанушылығының жоғары деңгейін қалыптастыру мақсатында, Air Astana қонақжайлылықтың жоғары деңгейін қамтамасыз ететін арнайы экипажы бар екі класты конфигурацияда Airbus A320, Embraer E190 және Boeing B767 (орташа жасы: 2023 жылғы 30 қыркүйектегі жағдай бойынша 4,7 жас) жаңа ұшақтар паркін басқарады.

Air Astana 2022 және 2023 жылдары Skytrax World Airline Awards нұсқасы бойынша «Орталық Азия мен ТМД-дағы үздік әуекомпания» атағына ие болды. Бұл Air Astana-ның Орталық Азия үшін өңірлік награданы он бірінші рет жеңіп алуы, ал 2012-2023 жылдар аралығында ол қатарынан сегіз наградаға қол жеткізді.

### *FlyArystan бренді*

2019 жылы нарыққа шыққан FlyArystan Орталық Азиядағы алғашқы бюджеттік әуе тасымалдаушыларының бірі болды. FlyArystan бюджеттік қызметтер нарығының революционері ретінде танымал. FlyArystan төмен орташа тарифтерді қамтамасыз ететін және клиенттерге қосымша ақыға қосымша өнімдер қосуға мүмкіндік беретін, авиабилеттерге қолжетімді тарифтер ілгерілететін және сол арқылы Қазақстан халқының басым бөлігі үшін әуе сапарларын қолжетімді ете отырып, баға белгілеудің бөлек құрылымымен сипатталатын лоукостерлердің халықаралық танылған бизнес-модельдеріне сәйкес жұмыс істейді. Бұл бизнес-модель FlyArystan іске қосылғанға дейін лоукостерлердің енуі салыстырмалы түрде төмен болған өңірде қарқынды болып шықты. FlyArystan бұл қарқындылықты өзінің негізгі әуежайларынан төрт жарым сағат (немесе одан аз) радиуста үйге жақын орналасқан нарықтардағы бірқатар бағыттарда операцияларды кеңейту үшін пайдаланды, бұл кезеңнің ең оңтайлы ұзақтығын білдіреді. Құрылғаннан бері FlyArystan паркі 65 бағытта 18 ұшаққа дейін өсті. FlyArystan Қазақстандағы, сондай-ақ Орталық Азия мен Кавказ өңіріндегі бәсекелес тасымалдаушылармен салыстырғанда ол өсім үшін жақсы мүмкіндіктерге ие деп санайды. Бренд халықаралық деңгейде салыстырылатын лоукостерлер арасында қол жетімді жолаушы орнына жұмсалатын ең төменгі шығындардың бірімен жұмыс істейді, бұл онымен бәсекелесетін қол жетімді жолаушы орнына жұмсалатын шығындары жоғары әуекомпаниялармен салыстырғанда шығынсыздық коэффициенті төмен жаңа бағыттарда бәсекелесуге мүмкіндік береді. Басқа халықаралық деңгейде салыстырылатын лоукостерлердің Орталық Азия мен Кавказ өңірінен тыс өз базалары бар, бұл FlyArystan өз желісін кеңейтуді көздейтін Орталық Азия мен Кавказ өңіріндегі нарықтарға осы әуекомпаниялардың қолжетімділігін қиындатады. FlyArystan басшылығының өңірлік жағдайды терең түсінуінің арқасында, FlyArystan-да «көк мұхит» нарықтарын анықтау және пайдалану үшін жақсы мүмкіндіктер бар, мұндағы бәсекелестік шектеулі, бірақ бұрын Грузияда болғандай жоғары әлеуетті сұраныс бар. Өсімге қолдау көрсету үшін FlyArystan әуежай инфрақұрылымы жоғары жиілікті лоукостер моделі үшін көбінесе дамымаған өңірлерге арналған қолайлы технологиялық стратегия әзірледі. Мысалы, FlyArystan компаниясының iJan платформасы мобильді тіркеуді жеңілдетеді және әуежайлардағы қиындықтарды жою үшін тұтынушылардың шамамен 80% пайдаланады.

FlyArystan ішкі және жақын шетел нарықтарында Қазақстандағы өзінің бес базасынан төрт жарым сағаттық радиуста кеңейтілген желіге ие. 2023 жылы күніне орта есеппен 80 рейс орындай отырып, FlyArystan Қазақстан арқылы және одан әрі Кавказға, Орта Азияға, Түркия Республикасына және Таяу Шығысқа тұрақты таяу және орта магистральдық тікелей әуе тасымалдарын қамтамасыз етеді. Компания FlyArystan-ды тәуелсіз бренд лоукостер ретінде басқарады, бұл брендке Азияда, АҚШ-та және Еуропада қолданылатын лоукостер бизнес-моделін өз клиенттеріне игерілмеген нарықтарда сұранысты ынталандыру мақсатында тұрақты төмен тарифтер ұсыну үшін пайдалануға мүмкіндік береді. FlyArystan жергілікті нарықтың айтарлықтай өсуіне және ішкі әуе тасымалы нарығында жергілікті халықтың мінез-құлқының өзгеруіне ықпал етті. 2018 жылы, FlyArystan іске қосылғанға дейінгі бір жыл бұрын, ішкі жолаушылар ағыны 2022 жылғы 8,1 миллион жолаушымен салыстырғанда 4,3 миллион жолаушыны құрады, яғни өсім шамамен 88% болды. Осы кезеңде FlyArystan компаниясының ішкі тасымалдардағы орташа жылдық өсу қарқыны 61% -ды құрады.

Іске қосылғаннан бері үш жыл ішінде FlyArystan 4 жұлдызды бюджеттік әуе компаниясы сертификатын алған әлемдегі 13 лоукостердің бірі болды, бұл ретте басқа бірде-бір лоукостер 5 жұлдызды рейтингке ие болмады.

Өзінің екі түрлі брендін пайдалана отырып, Компания Қазақстандағы, Орталық Азиядағы және Кавказдағы кез келген басқа әуекомпанияға қарағанда көбірек бағыт басқарады және көбірек бағытқа қызмет көрсетеді. 2023 жылғы 30 қыркүйекте аяқталған тоғыз айда Компания 92 бағыт бойынша рейстер ұсынды. Компания күш - жігерін нарықтағы әртүрлі позицияларға баса назар аударып және бағыттарды бірін-бірі толықтыратындай жоспарлап, екі бренд арасындағы каннибализацияны азайтуға шоғырландырды. Мысалы, Air Astana бағыттарының едәуір бөлігі Flyarystan бағыттарының әлдеқайда аз үлесімен салыстырғанда Алматы әуежайынан орындалады. Сол кезеңде халықаралық бағыттардың өте аз бөлігі екі брендтің бірлескен бағыттары болып табылады және ортақ болып табылатын бағыттарда (мысалы, Алматы – Дели және Астана – Ташкент) Компания каннибализацияны азайту үшін екі брендтің сараланған нарықтық позициясын пайдалана алады.

### **Эмитент өзінің негізгі қызметін жүзеге асыратын (жақын болашақта жүзеге асыратын) саланың (аяның) болашақта дамуына қатысты болжам**

Пандемиядан кейін Қазақстанның авиациялық нарығының қалпына келу қарқыны мынадай факторларға байланысты әлемдік нарыққа қарағанда жылдамырақ болатыны күтілуде:

- жан басына шаққандағы ЖІӨ-нің болжамды өсуі;
- орта таптың өскелең үлесі;
- туристік салаға инвестициялар - 4 миллиард АҚШ доллары (2020-2022 жылдары 400-ден астам туристік нысан пайдалануға берілді, оның ішінде әуе тасымалының қуатын арттыру үшін Үшарал және Үржар әуежайлары іске қосылды);
- туристік қызметтерге сұранысты дамытуды ынталандыратын Visa Free бағдарламасын дамыту - 2023 жылдың соңына қарай 100-ден астам елмен (Үндістан мен ҚХР қоса алғанда) визасыз келісімдер жасасу, сондай-ақ тағы 100 елмен электрондық визалар енгізу күтілуде;
- «ашық аспан» саясатын 2027 жылға дейін ұзарту - шетелдік тасымалдаушыларды тарту және әуе тасымалы үшін көбірек мүмкіндіктер беру, сондай-ақ әуе компаниялары арасында салауатты бәсекелестікті ынталандыру;
- интернетті кеңінен қолдану - интернетпен танысу халықаралық бағыттар туралы хабардарлықты арттырады;
- банк қызметтеріне қол жеткізе алатын халық үлесі 58,7% - банк жүйесіне қол жетімділіктің жақсаруы туристік қызметтерге қол жеткізуді жеңілдетеді.

Қазақстанда әуе тасымалының жалпы көлемі 2022 жылғы шамамен 7,5 миллион жолаушыдан 2027 жылы 12,1 миллион жолаушыға дейін ұлғаятыны күтілуде, бұл ретте бес жылдық кезеңдегі өсу қарқыны 13%-ды құрайды<sup>11</sup>. Мұндай өсімге тұтастай алғанда Қазақстан экономикасының өсуі және Қазақстан шегінде іскерлік сапарларға сұраныстың артуы ықпал ететін болады. Ішкі нарықтың өсуіне әуе тасымалы әлі де салыстырмалы түрде дамымаған елде төмен және орташа тарифтер ұсынысының артуы да ықпал етеді (бұл саяхатқа бейімділіктің төмендігінен көрінеді).

## **18. Эмитент бәсекелестері**

### **Халықаралық бағыттардағы бәсекелестік**

Компания негізгі халықаралық бағыттарда мынадай әуекомпаниялармен бәсекелеседі:

- Түркия Республикасы (Turkish Airlines, Pegasus және AnadoluJet) және Германия (Lufthansa), оларға қатысты Компанияның нарықтағы үлесі Еуропада (Түркия Республикасын қоса алғанда) 41%- % құрады<sup>26</sup>;
- Корея Республикасы (Asiana/Korean Airlines), оған қатысты Компанияның нарықтағы үлесі Оңтүстік-Шығыс және Шығыс Азияда 74%-ды құрады<sup>26</sup>; және
- БАӘ (flydubai), оған қатысты Компанияның нарықтағы үлесі Таяу Шығыста 27%-ды құрады<sup>26</sup>.

Жалпы, Компанияның халықаралық нарықтағы үлесі (әуекомпаниялар жұмыс істейтін халықаралық бағыттарда) Air Astana 38% нарықтық үлесінен және FlyArystan 9% нарықтық үлесінен тұратын 47% -ды құрады (5,9 миллион орыннан)<sup>26</sup>.

Бұдан басқа, Компания Өзбекстан мен Грузия (Uzbekistan Airlines, Azerbaijan Airlines және Somon Air) сияқты өңірлік бағыттарда (Қазақстаннан Орталық Азия мен Кавказға дейінгі ішкі бағыттарда) бәсекелеседі.

Компанияның өңірлік нарықтағы үлесі (әуекомпаниялар жұмыс істейтін өңірлік бағыттарда) Air Astana 27% нарықтық үлесін және FlyArystan 13% нарықтық үлесін қоса алғанда, 40% -ды құрады (2,1 миллион орынның ішінен)<sup>26</sup>. Қазіргі уақытта FlyArystan қызмет көрсететін халықаралық бағыттардың көпшілігі эксклюзивті болып табылады, алайда эксклюзивті емес бағыттарға Turkish Airlines авиакомпаниясы қызмет көрсететін Стамбул - Түркістан және SCAT авиакомпаниясы қызмет көрсететін Ақтау-Стамбул және Анталияға чартерлік маршруттар кіреді<sup>12</sup>. 2023 жылы IndiGo (Алматы - Дели) және SalamAir (Маскат - Алматы) рейстерін іске қосумен тағы екі лоукостер нарыққа шықты<sup>12</sup>. Компания басқа еуропалық тасымалдаушылар Қазақстанға ұшуды бастайды және FlyArystan төмен бюджеттік моделі мен Компанияның географиялық артықшылығы осы бәсекелестікке қарсы күресте шешуші рөл атқаратын болады деп күтуде.

### Ішкі бағыттардағы бәсекелестік

FlyArystan стратегиясы өзінің төмен бюджеттік моделі негізінде бәсекелесу болып табылады, ал Air Astana премиум-класпен саяхаттау опциясы ретінде қалады. Қазіргі уақытта Air Astana және FlyArystan-нан басқа, Қазақстанда қысқа магистралды бағыттарда Компаниямен бәсекелесетін тағы екі ішкі әуекомпания бар: SCAT және Qazaq Air. Бұл әуе компаниялардың үлесіне 2022 жылы ішкі желілердегі орындардың сәйкесінше шамамен 25% және 7% тиесілі<sup>12</sup>. SCAT қазіргі уақытта коммерциялық рейстері бар 15 ішкі әуежайға, ал Qazaq Air 14 әуежайға қызмет көрсетеді; салыстыру үшін, Air Astana қазіргі уақытта 10 әуежайға, ал FlyArystan 14 әуежайға қызмет көрсетеді<sup>12</sup>. SCAT және Qazaq Air өңірлік ұшақтарға ие, бұл оларға сұранысы төмен бағыттарда шағын әуежайларға қызмет көрсетуге мүмкіндік береді, олардың кейбіреулерін оқшауланған елді мекендердің тұрғындарына жеңілдікті тіркелген тарифтер қамтамасыз ету үшін Қазақстан Үкіметі субсидиялайды. Компанияның ішкі нарықтық үлесі Air Astana (31%) және FlyArystan (38%) нарықтық үлесін қосқанда 69%-ды құрады (9,1 миллион орынның ішінен)<sup>26</sup>. Компанияның Air Astana 46% нарықтық үлесінен және FlyArystan 24% нарықтық үлесінен тұратын 2022 жылғы 70% ішкі нарықтық үлесімен салыстыруда (8,8 миллион орынның ішінен).

Белгілі бір дәрежеде Air Astana-ның ішкі маршруттары жер үсті көлігінің баламалы түрлері, бірінші кезекте автобус компаниялары мен теміржол тарапынан бәсекелестікке тап болады. Алайда, компания FlyArystan компаниясының төмен бюджеттік бизнес-моделі Компанияға бұрын мүлде саяхаттамаған немесе ұзақ қашықтыққа негізінен автобуспен немесе пойызбен

<sup>26</sup> 2023 жылғы 30 қыркүйекте аяқталған соңғы 12 айдың мәліметтеріне сәйкес.



саяхаттаған жолаушылар арасында әуе тасымалына сұранысты ынталандыру үшін тарифтер деңгейін белгілеуде икемділік береді деп санайды.

## 19. Эмитенттің жеткізушілері мен тұтынушылары туралы мәліметтер

**Эмитенттің жалпы сатып алу көлемінің (тауарлар, шикізат, материалдар, орындалған жұмыстар, эмитентке көрсетілген қызметтер) 10 және одан да көп пайызы келетін жеткізушілер**

Тауар айналымының көлемі (жұмыстар, көрсетілетін қызметтер) 2023 жылғы 30 қарашадағы жағдай бойынша лизинг берушілер (Air Lease Corporation, Avolon Aerospace Leasing Limited), Эмитенттің әуе кемелері паркін техникалық қолдау үшін тауарларды/жұмыстарды/қызметтерді жеткізушілер (International Aero Engines, LLC), әуежайлар (Almaty International Airport) және авиаотын жеткізушілері (PETROSUN, ҚазМұнайГаз-Аэро, world Fuel Services Europe, Triplestar Fuel Services, Chevron, China National Aviation Fuel) Эмитент тұтынатын тауарлардың (жұмыстардың, көрсетілетін қызметтердің) жалпы құнының 10 (он) және одан көп пайызын құрайтын Эмитенттің тауарларын (жұмыстарын, көрсетілетін қызметтерін) негізгі жеткізушілері болып табылады.

**Эмитенттің өнімін сатудан (жұмыстарды орындаудан, қызметтер көрсетуден) түскен жалпы түсімнің 10 және одан да көп пайызын құрайтын тұтынушылар**

Жолаушылар – жеке тұлғалар Эмитент қызметінің сипатына байланысты (жолаушылар үшін тұрақты ішкі және халықаралық авиатасымалдарды ұсыну), Эмитент өнімінің (жұмыстарды орындау, қызметтер көрсету) негізгі тұтынушылары болып табылады.

## 20. Эмитент қызметінің тиімділігіне әсер ететін факторлар

Компанияның қызметіне келесі негізгі факторлар әсер етті және әсер етеді деп күтілуде:

### *Қуат және жүктеу*

Компания негізінен жолаушыларға орын сатудан кіріс алады. 2023 және 2022 жылдардың 30 қыркүйегінде аяқталған тоғыз айдағы жолаушыға орын сатудан түскен табыс (жолаушылар орындарын сатуды және қосымша кірісті қоса алғанда) тиісінше Компанияның жалпы табысынан 97,5%-ды және 97,3%-ды құрады, ал 2022, 2021 және 2020 жылдардың 31 желтоқсанында аяқталған жылдар ішінде тиісінше 96,7%-ды, 94,0%-ды және 89,5%-ды құрады. Компания пайдаланылған қуаттарды, сатуға ұсынатын тарифтерді және ұшу үшін таңдаған маршруттарды басқару арқылы кірісті барынша арттыруға тырысады. Компания өз мүмкіндіктерін барынша пайдалану үшін әуе кемелері паркін пайдаланудың жоғары деңгейін сақтауға тырысады. Қуатты пайдалану рейстерде сатуға болатын орындар саны бойынша, сондай-ақ кесте бойынша жолаушылар үшін қол жетімді орындардың санын осы орындарда жүріп өткен километрлер санына көбейтетін шекті жолаушы-километрлерде (ШЖК) өлшенеді. Тарифтерді нақты сатып алатын жолаушылар санына өз кезегінде маршруттар, қызмет көрсетілетін әуежайларда ұшу және келу уақыты мен слоттарының болуы, сондай-ақ жалпы экономикалық және бәсекелестік жағдайлар әсер етеді.

Жолаушылар тасымалынан түсетін табысқа авиация саласындағы бәсекелестік орта да айтарлықтай әсер етеді. Билет бағасы, жалпы құны (қосымша қызметтерді қоса алғанда), ұшу кестесі, ұшақ түрі және оның ыңғайлылығы, жолаушыларға ыңғайлы болу, бір қаладан қызмет көрсетілетін маршруттар саны, тұтынушыларға қызмет көрсету, қауіпсіздік деңгейі және бедел, әуежайларға қол жетімділік, код-шеринг қатынастары және жиі ұшатын

жолаушылар үшін бағдарламалар бәсекелестіктің негізгі факторлары болып табылады. Авиакомпаниялар ақша ағындарын генерациялау және нақты кірісті арттыру үшін әдетте саяхат аз кезеңдерінде трафикті ынталандыру үшін жеңілдік тарифтерін және басқа жарнамалық акцияларды пайдаланады. Жеңілдіктер әсіресе бәсекелес қаржылық қысыммен сатуға мәжбүр болған кезде айтарлықтай болуы мүмкін.

Компания жолаушылар тасымалынан түсетін кірістерді талдау кезінде мынадай көрсеткіштерді қарастырады:

- сыйымдылығы немесе шекті жолаушы-километрдегі (ШЖК) саны;
- трафик немесе орындалған жолаушы-километрлер (ОЖК) саны;
- жүктеу коэффициенті немесе жол ақысын төлейтін жолаушылар пайдаланатын Компания сыйымдылығының үлесі ОЖК-ді ШЖК-ға бөлу арқылы есептеледі;
- жолаушылар тасымалынан түсетін табысты ОЖК-ға бөлу жолымен есептелген әрбір ОЖК үшін алынған табыстылық немесе табыс сомасы; және
- жолаушылардан түскен түсімді шекті кресло-километрге табыс тұрғысынан өлшенген ШЖК-ға бөлу жолымен есептелген әрбір ШЖК үшін алынған табыстың меншікті түсімі немесе сомасы.

Келесі кестеде жоғарыда сипатталған Компанияның көрсетілген кезеңдердегі көрсеткіштері келтірілген.

Операциялық деректер (аудиттелмеген)	2023 жылдың 9 айы	2022 жылдың 9 айы	2022 жыл	2021 жыл	2020 ж.
Шекті жолаушы-километрлер (миллиард)	13,2	11,7	15,9	13,1	8,1
Пайдаланудағы ұшақтардың орташа саны	40,0	36,0	37,0	31,0	28,0
Ұшақтар - пайдалану кезеңінің соңы	43,0	36,0	39,0	36,0	32,0
Ұшақтарды орташа тәуліктік пайдалану (сағат)	7,5	7,4	10,1	9,6	7,2
Орындалған жолаушы-километрлер саны (миллиард)	11,1	9,7	13,2	10,4	5,8
Жүктеме коэффициенті (%)	84%	83%	83%	80%	71%
Кірістілік (АҚШ доллары, цент)	8,1	7,7	7,8	7,3	6,9
Шекті кресло-километрге табыс (АҚШ доллары, цент)	6,8	6,4	6,5	5,8	4,9

### Қуаты

2020 жылға дейін Компания ұшу желісін кеңейту, жиіліктерді ұлғайту және трансферлік жолаушылардың көп санын тарту үшін Қазақстанның географиялық жағдайын пайдалану есебінен қуатты ұлғайтып отырды 2020 жылы COVID-19-ға байланысты авиациялық жағдайдың өзгеруіне жауап ретінде Компания өзінің барлық бағыттарындағы қуаттылықты едәуір қысқартты және сұраныстың қалпына келу белгілері пайда болған кезде қуаттылықты жылжымалы негізде белсенді түрде бағалады, Компания орта есеппен 28 әуе кемесін басқарды, олардың санын жыл соңына дейін 32-ге дейін арттырды, бұл ретте негізінен FlyArystan үлесі есебінен ішкі маршруттардағы қуат 2019 жылмен салыстырғанда жоғары болды, 2021 және 2022 жылдары авиакомпания 22 маршрутты қайта бастап, тоғыз ұшақты жеткізді, бұл халықаралық және ішкі маршруттардағы қуаттың артуына әкелді. 2023 жылдың 30 қыркүйегінде аяқталған тоғыз айдың ішінде Компания жаңа

маршруттарды енгізді, тұрақты маршруттарды жалғастырды және төрт ұшақты жеткізді (таза негізде), бұл алдыңғы кезеңмен салыстырғанда қуат халықаралық маршруттарда 18%-ға және ішкі маршруттарда 7%-ға өсті.

Төмендегі кестеде көрсетілген кезеңдердегі маршрут түрлері бойынша Компанияның қуаты туралы деректер келтірілген:

Шекті жолаушы- километрлер (млн) (аудиттелмеген)	2023 жылдың 9 айы	2022 жылдың 9 айы	2022 жыл	2021 жыл	2020 ж.
Жергілікті маршруттар	5 674	5 287	7 279	7 550	4 576
Халықаралық маршруттар	7 556	6 386	8 642	5 513	3 547

Компания жаңа халықаралық және ішкі маршруттар іске қосылған кезде өткізу қабілеттілігінің артуын, сондай-ақ COVID-19 пандемиясына байланысты тоқтатылған маршруттардың қайта басталуын күтуде. FlyArystan сұраныс пен ұсынысқа байланысты маршруттардың өткізу қабілетін арттырады және осы стратегияны пайдалана отырып, маршруттардың рентабельділігіне қол жеткізуге бағдарланады. Компания Flyarystan халықаралық маршруттар желісін Қазақстандағы өз базаларынан 4,5 сағатқа дейін ұшу радиусында кеңейтуге ниетті. Бұл қашықтыққа Түркия Республикасы, Черногория, Үндістан және Таяу Шығыс, сондай-ақ жақын маңдағы нарықтар кіреді. Халықаралық маршруттар ішкі рейстерге қарағанда меншікті кірістің жоғары деңгейіне ие, сондай-ақ қосымша қызметтерді сатып алудың тариф құнына қатынасы жоғары келеді. Сондай-ақ, Компания ҚХР-ға рейстерді орындауға пайдаланылмаған құқықтардың едәуір санына ие, бұл болашақта өткізу қабілеттілігінің шектеулері азайған сайын Қытай нарығында тасымалдау көлемін ұлғайтуға мүмкіндік бертін болады.

Компанияның өткізу қабілеті негізінен әуе кемелері паркінің құрамына байланысты.

2023 жылдың 30 қыркүйегіндегі жағдай бойынша Компанияда:

- Airbus A320 жанұясындағы 39 тар фюзеляжді ұшақты, 5 тар фюзеляжді Embraer E190-E2 ұшағын және 3 кең фюзеляжді Boeing 767 ұшақтарын қамтитын 47 ұшақтан тұратын әуе паркі;
- 20 Airbus ұшақтарын (2024 және 2026 жылдар аралығында 12 A320neo және сегіз A321neo ұшақтары) операциялық жалға алу шартымен жалға алу міндеттемесі; және
- 2025 және 2026 жылдары жеткізілетін үш Boeing 787-9 Dreamliner ұшағын операциялық лизинг шарттарында жалға алу міндеттемесі.

2020 жылы Компания 2020 жылдың соңында төрт Embraer E190-E1 ұшағын қайтаруды және ескірген Boeing 757 паркін мерзімінен бұрын пайдаланудан шығаруды аяқтай отырып, әуе кемелері паркін стандарттау процесін жеделдетті. 2021 және 2022 жылдары авиакомпания қосымша A321LR және A320 ұшақтарын жеткізу арқылы флотын ұлғайтуды жалғастырды. 2023 жылы Компания бюджетте қарастырылмаған екі A320ceo ұшағын операциялық лизингке алды.

Әуе кемелерін және одан әрі қайтаруды ескере отырып, Компания 2028 жылдың соңына қарай 80 әуе кемесінен тұратын паркті пайдалануды жоспарлап отыр, оның ішінде FlyArystan 34 әуе кемесін пайдаланады деп күтілуде. Флот 2028 жылдың соңына қарай A320, A321, A320neo, A321neo және A321LR қоса алғанда, Airbus A320 отбасының 77 ұшағынан тұрады деп күтілуде, ал қалған үш ұшақ Boeing 787 ұшақтары болады.

Airbus деректері бойынша, A320neo жанармай шығынын 20%-ға, CO<sub>2</sub> (NOX) шығарындыларын 20%-ға және A320ceo ұшақтарының алдыңғы буынымен салыстырғанда

шуды 50%-ға төмендетуді қамтамасыз етеді. Компания әуе паркін дамытудың бес жылдық жоспары аясында қалған ұшақтарды қаржыландыру мүмкіндіктерін бағалайды.

### Тасымалдау көлемі

Тасымалдау көлемі негізінен Air Astana және FlyArystan авиакомпанияларының рейстеріне деген сұранысқа байланысты. Жалпы экономикалық жағдайлар, тұтынушылардың көңіл-күйі, валюта бағамының өзгеруі, ұшуға бейімділік, халықаралық саяси оқиғалар мен авиакомпанияларға уақытша әсер ететін оқиғалар, сондай-ақ басқа авиакомпаниялардың бәсекелестігі мұндай сұранысқа әсер ететін әр түрлі факторларға жатады. Төмендегі кестеде көрсетілген кезеңдердегі маршрут түрлері бойынша Компанияның тасымалдары туралы деректер келтірілген:

ОЖК (миллиард, аудиттелмеген)	2023 жылдың 9 айы	2022 жылдың 9 айы	2022 жыл	2021 жыл	2020 ж.
Жергілікті маршруттар	5 201	4 697	6 442	6 368	3 585
Халықаралық маршруттар	5 917	4 982	6 717	4 042	2 176

Компания тасымалдау көлемін және жолаушылар ағынын арттыру мақсатында ішкі және халықаралық тасымалдарды ұлғайтуға бағытталған стратегиялық жоспарды қабылдады және осындай өсуді қамтамасыз ету үшін өзінің әуе кемелері паркіне инвестиция салуды жалғастыруды жоспарлап отыр.

### Кірістілік

Кірістілікке бірінші кезекте баға әсер етеді. Компанияның халықаралық және ішкі рейстерінің бағасының өзгеруі сұраныс пен ұсынысты, сондай-ақ бәсекелестер ұсынатын бағаларды және маршрут сипаттамаларын талдауды қоса алғанда, бірқатар факторларды талдауға негізделген. Кейбір маршруттар сұранысқа теріс әсер етпестен жоғары тарифтерді сақтайды. Атап айтқанда, Компания әдетте халықаралық маршруттарда жоғары тарифтер орнату мүмкіндігіне ие.

Төмендегі кестеде Компания көрсетілген кезеңдерде тасымалдаған ішкі және халықаралық маршруттар бойынша жолаушылар саны көрсетілген:

(млн, аудиттелмеген)	2023 жылдың 9 айы	2022 жылдың 9 айы	2022 жыл	2021 жыл	2020 ж.
Барлық операциялар:					
Жолаушылар	6,1	5,4	7,3	6,6	3,7
- Жергілікті	4,3	3,9	5,3	5,3	3,1
- Халықаралық	1,8	1,5	2,0	1,3	0,7
Жоспарлы операциялар:					
Жолаушылар	5,9	5,2	7,1	6,4	3,6
- Жергілікті	4,3	3,9	5,3	5,3	3,0
- Халықаралық	1,6	1,3	1,8	1,1	0,6

Төмендегі кестеде Air Astana және FlyArystan орташа тарифтері және көрсетілген кезеңдердегі ішкі және халықаралық маршруттардағы жолаушыдан алынатын қосымша табыс көрсетілген. Компания қызметінің нәтижелерінде қосымша табыс жолаушылар тасымалынан түсетін кірістің құрамында ескеріледі.

Бір жолаушыға АҚШ доллары (аудиттелмеген)	2023 жылдың 9 айы		2022 жылдың 9 айы	
	Air Astana	FlyArystan	Air Astana	FlyArystan
Орташа тариф <sup>(1)</sup>	176	57	164	51
Қосымша табыс <sup>(2)</sup>	3,42	7,20	2,58	5,75

Бір жолаушыға АҚШ доллары (аудиттелмеген)	2022 жыл		2021 жыл		2020 ж.	
	Air Astana	FlyArystan	Air Astana	FlyArystan	Air Astana	FlyArystan
Орташа тариф <sup>(1)</sup>	167	49	134	38	115	29
Қосымша табыс <sup>(2)</sup>	2,69	5,69	2,31	4,59	1,39	3,52

*Ескертпе: (1) Бір жолаушыға шаққандағы орташа тариф жолаушылар тасымалы мен жанармай алымдарынан түсетін кірісті тұрақты рейстердегі жолаушылардың жалпы санына бөлу арқылы есептеледі. (2) Бір жолаушыдан түсетін қосымша табыс қызмет көрсету класын көтеруден, тіркеу класын көтеруден, алдын ала төленген багажды, ақылы орындарды, пакеттік кірістерді, басым отырғызуды, SMS үшін төлемді, борттағы сатудан түскен кірістерді, алдын ала төленген қол жүгін, жарнаманы және борттағы Wi-Fi қызметтерін бір жолаушыға шаққандағы тұрақты рейстердегі жолаушылардың жалпы санына бөлу арқылы есептеледі.*

FlyArystan-ның қосымша табысы, әдетте, Air Astana-ға қарағанда сату көлеміне пропорцияда жоғары, өйткені авиакомпания багаж, тамақ және сусындар сияқты қосымша қызметтерді ұсынудан түсетін кірісті барынша арттыруға назар аударады. Орташа тарифтің үлесі ретінде FlyArystan-ның қосымша табысы 2021 жылы шамалы өсті және одан әрі сол деңгейде сақталды. Компания орта мерзімді перспективада FlyArystan тарифтерінен түсетін жалпы табысқа салым 25%-ды құрайды деп жоспарлап отыр.

### Меншікті кіріс (RASK)

Компания жүктеме коэффициенті мен кірістілік арасындағы оңтайлы арақатынасты анықтау үшін меншікті кірісті бағалайды. Компания меншікті кірісті ерекше маңызды деп санайды, себебі оның тұрақты операциялық шығындары, негізінен, тозу және амортизация шығындары түрінде ұсынылған әуе кемелерінің құны, сондай-ақ персонал шығындарының көп бөлігі, жүктеме мен кірістіліктің ауытқуына қарамастан, негізінен өзгеріссіз қалады. Жүктеме коэффициентінің айтарлықтай өсуіне әуе кемелерін рейстерге тиімді үлестіру арқылы қол жеткізуге болады, осылайша орындардың саны сұраныс деңгейіне сәйкес келеді. Жүктеме коэффициентінің жоғарылауына маршруттардағы бағаны төмендету арқылы да қол жеткізуге болады. Алайда, бағаның төмендеуі, әдетте, егер ол жүктеме коэффициентінің жоғарылауымен жеткілікті түрде өтелмесе кірістіліктің төмендеуіне әкеледі, бұл өз кезегінде меншікті кіріске және жалпы кірістілікке теріс әсер етуі мүмкін.

Төмендегі кестеде көрсетілген кезеңдердегі маршрут түрлері мен брендтер бойынша Компанияның меншікті кірісі көрсетілген.

RASK (АҚШ центтері, аудиттелмеген)	2023	2022	2022 жыл	2021 жыл	2020 ж.
	жылдың 9 айы	жылдың 9 айы			
Ішкі маршруттар	5,97	5,08	5,07	4,14	3,86
- Air Astana	6,51	5,56	5,61	4,57	4,41
- FlyArystan	5,43	4,58	4,50	3,68	3,05
Халықаралық маршруттар	7,38	7,47	7,65	8,03	6,02
- Air Astana	7,64	7,67	7,87	8,26	6,09

---

- FlyArystan	5,73	6,02	5,95	5,23	2,19
--------------	------	------	------	------	------

---

### **Шығындар**

Төмен шығындар базасы Компания бизнесінің негізгі элементі болып табылады.

Басқа тұрақты жолаушылар авиакомпаниялары сияқты, Компания негізінен әуе кемелерін жалға алу шығындарымен, сондай-ақ персонал шығындарымен байланысты жоғары тұрақты шығындарға ие. Белгілі бір рейсті орындауға арналған тікелей шығындар тасымалданатын жолаушылар санына айтарлықтай тәуелді емес және сәйкесінше жолаушылар санының, тарифтердің немесе тасымалдау құрылымының салыстырмалы түрде аз өзгеруі табыстылыққа пропорционалды емес үлкен әсер етуі мүмкін, өйткені тұрақты шығындарды әдетте қысқа мерзім ішінде қысқарту мүмкін емес.

Компания өз шығындарын әуе кемелерін пайдалану коэффициентін арттыру, негізінен жаңа және үнемді ұшақтардың тар фюзеляжды паркін пайдалануға көшу, негізінен Қазақстаннан тікелей жеткізілімдерді пайдалана отырып, отын шығындарын мұқият басқару, техникалық қызмет көрсету бағдарламасын оңтайландыру және қызметкерлердің еңбек өнімділігін барынша арттыру арқылы басқаруға ұмтылады. Әуе кемелерінің жоғары жүктемесі, әуежайлармен отырғызу және өңдеу төлемдерін азайту туралы келіссөздер, операциялық персоналды оңтайландыру және тікелей сатуды жалғастыру болашақта FlyArystan шығындарының тиімділігін арттырудың басқа шараларына кіреді.

### **Авиациялық отынға жұмсалатын шығындар**

Отын компания үшін ең маңызды айнымалы құн болып табылады және сәйкесінше қызмет нәтижелеріне айтарлықтай әсер етті және әсер етеді деп күтілуде. Отын бағасы мен оның қол жетімділігі нарықтың ауытқуларына, жергілікті және әлемдік қайта өңдеу қуаттылығына, нарықтағы отынның артық және жетіспеушілік кезеңдеріне, сондай-ақ метеорологиялық, экономикалық және саяси факторлар мен әлемде болып жатқан оқиғаларға байланысты, оларды Компания бақылай да, дәл болжай да алмайды, отынға жұмсалатын шығындар Компанияның 2023 және 2022 жылғы 30 қыркүйекте аяқталған тоғыз айдағы жалпы операциялық шығындарынан 27% және 26% құрады және сәйкесінше 2022, 2021 және 2020 жылдардағы 31 желтоқсанда аяқталған жылдардағы компанияның жалпы операциялық шығындарының 26%, 21% және 19% құрады. 2022 жылы Компания шамамен 320 000 тонна авиакеросинді пайдаланды және бұл көлем Компанияның рейстер саны артқан сайын өседі деп күтілуде.

2020 жылдың 01 қаңтары мен 2023 жылдың 30 қыркүйегі аралығында Компания өз флотын Airbus A320neo, Airbus A321neo және Airbus a321lr сияқты үнемді қозғалтқыштары бар ұшақтармен ауыстыруды жалғастырды, олармен Boeing 767 сияқты ескі ұшақтармен алмастырды. Бұдан басқа, Компания отын шығындарын мүмкіндігінше оны Қазақстандағы өндірушілер мен мұнай өңдеу зауыттарынан тікелей сатып алу, ішкі және халықаралық станциялар үшін баламалы жеткізушілерді қадағалау, сондай-ақ өз ұшқыштарын отынды тиімді басқаруға үйрету арқылы бақылауға ұмтылады. Компания авиаотынды жергілікті және халықаралық станциялардан сатып алады, бұл ретте отынның жалпы көлемінің шамамен 25%-ы жыл сайын шетелден, әдетте, белгілі бір ұзақтықтағы кіріс рейстері үшін сатып алынады. Халықаралық жанармай құю станцияларында сатып алынатын авиакеросиннің бағасы негізінен әлемдік тауар нарығындағы ауытқуларға байланысты, ал Қазақстанда сатып алынатын авиакеросиннің бағасы отын өндірушімен немесе мұнай өңдеу зауытымен тікелей келіссөздер арқылы анықталады. Жергілікті нарықта алынған авиакеросиннің бағасы әлемдік бағамен тығыз байланысты емес және халықаралық нарықта алынған авиакеросинге қарағанда орташа есеппен төмен болады.

2022 жылы Компания жергілікті нарықта сатып алатын бір тонна отынның орташа құны сол кезеңде халықаралық нарықта сатып алынған отынның құнынан 300-350 долларға төмен болды. 2021 жылдың аяғында және 2022 жылдың ішінде Қазақстанда мұнай өңдеу зауыттарының қуаттылығының шектелуіне байланысты отандық өндірістің TS-1 отынының тапшылығы байқалды. Тұрақты тапшылық Компаниядан TS-1-ді ТМД-ның басқа елдерінен импорттауды немесе Jet A-1-ді жергілікті авиациялық отынға қарағанда жоғары бағамен жеткізуді арттыруды талап етеді. Компания хеджирлеу саясатын жүргізеді, оған сәйкес мұндай бағаны қорғау коммерциялық қолайлы мөлшерлемелер бойынша қол жетімді болған кезде Jet A-1 отын бағасының болжамды халықаралық көтерілуінен аспайтын хеджирлеуге тырысады (жылына жалпы отынның шамамен 25%). Компания авиакеросин бағасының өзгеру қаупін хеджирлеу үшін опциондарды пайдаланады, Компания отын бағасын хеджирлеу үшін стандартты нарықтық құралдарды пайдаланады, мысалы, «колл опциондары» (сыйлықақы Компанияға алдын-ала белгіленген деңгейден жоғары бағаның көтерілу қаупін өтеу үшін алдын-ала төленген кезде). Компания туынды қаржы құралдарымен операциялар бойынша бірнеше халықаралық банктермен бас келісімдерге сәйкес Қазақстаннан тыс жерде сатып алынатын отын көлемін ғана хеджирлейді және әдетте Brent маркалы мұнайдың эталондық бағасы негізінде осындай хеджирлеулер бойынша бағаларды белгілейді. Компания басшылығы мәміле жасалғанға дейін хеджирленетін авиакеросиннің көлемін анықтайды. Хеджирлеу Компанияның Директорлар кеңесі бекіткен отынды хеджирлеу саясатына сәйкес жүзеге асырылады. 2022 жылдың көп бөлігінде А-1 авиакеросинінің айтарлықтай құбылмалылығы мен жоғары бағасының нәтижесінде 2022 жылдың 31 желтоқсанына қарай бағаны қорғау 2023 жылдың көп бөлігіне болжамды көлемдер үшін сатып алынған жоқ. Jet A-1 отын бағасының айтарлықтай өсуі, егер ол хеджирленген көлемнен асып кетсе немесе хеджирлеу коммерциялық қолайлы бағамен қол жетімді болмаса немесе Jet A-1 бағасы мен Brent маркалы мұнай бағасы арасындағы арақатынас өзгерсе, Компанияның авиациялық отын шығындарына айтарлықтай әсер етуі мүмкін. Мысалы, 2022 жылдың 31 желтоқсанында аяқталған жыл ішінде жанармай бағасының 10%-ға өсуі Компанияның 2022 жылдың 31 желтоқсанында аяқталған жылдағы салық салғанға дейінгі пайдасына позиция толығымен хеджирленбеген және барлық басқа айнымалылар өзгеріссіз қалады деп болжай отырып 24,3 миллион АҚШ долларына кері әсерін тигізеді. Компанияға қол жетімді хеджирлеу желілері болжамды қажеттіліктердің 25%-нан төмен болып қалады. 2023 жылдың соңына қарай Компания сәйкесінше 2024 жылдың бірінші тоқсаны мен екінші тоқсанына болжамды халықаралық отынның көтерілуінің 100% және 75% қамтуды қамтамасыз етті.

### ***Валюта бағамдары***

Компанияның жолаушылар тасымалынан Қазақстанда халықаралық маршруттарда алынған теңгемен көрсетілген кірістері АҚШ долларына байланған. Жолаушылар теңгеге конвертацияланатын тарифті АҚШ долларында көрсетілген тарифтерді және күнделікті айырбастау бағамын пайдалана отырып төлейді. АҚШ долларының теңгеге қатысты нығаюы теңгемен көрсетілген халықаралық тарифтер бағасының өсуіне әкеледі, бұл өзге де тең жағдайларда теңгемен көрсетілген халықаралық маршруттар бойынша жол жүру құнының ұлғаюына әкеледі, бұл мұндай сапарларға сұранысқа теріс әсер етеді.

Компания өзінің қаржылық есептілігін АҚШ долларымен ұсынады, ал АҚШ доллары қаржылық есептілікті дайындауда функционалды валюта болып табылады. Нәтижесінде Компания АҚШ долларынан басқа валюталарда көрсетілген сату мен сатып алу арасындағы айырмаға қатысты негізінен теңгеде және еуроға валюталық тәуекелге ұшырайды. Компанияның Қазақстанда шеккен/алған операциялық шығыстары мен кірістері теңгемен көрсетіледі, ал басқа юрисдикциялардағы шығыстар мен кірістер тиісті жергілікті

валюталармен көрсетіледі. Әуе кемелерінің лизингі бойынша төлемдер АҚШ долларында көрсетілген.

Төмендегі кестеде валюталар бөлінісінде жалпы кірістің, басқа кірістің және операциялық шығыстардың (тозу мен амортизацияны қоспағанда) үлесі көрсетілген:

(миллион АҚШ доллары)	2023 жылдың 9 айы (аудиттел меген)	2022 жылдың 9 айы (аудиттел меген)	2022 жыл	2021 жыл	2020 ж.
<b>Кіріс және басқа табыс</b>	<b>900,6</b>	<b>747,2</b>	<b>1032,4</b>	<b>761,8</b>	<b>400,3</b>
<i>теңге</i>	333,8	265,5	349,8	386,8	249,2
<i>АҚШ доллары <sup>(1)</sup></i>	441,2	389,1	553,5	268,8	102,9
<i>еуро</i>	61,7	52,1	68,1	69,1	19,9
<i>Басқа валюталар</i>	64,0	40,5	61,0	37,1	28,2
<b>барлығы басқа операциялық шығыстар<sup>(2)</sup></b>	<b>(653,3)</b>	<b>(537,5)</b>	<b>(748,5)</b>	<b>(538,8)</b>	<b>(368,5)</b>
<i>теңге</i>	(362,4)	(267,5)	(384,4)	(290,9)	(206,0)
<i>АҚШ доллары</i>	(215,2)	(213,5)	(289,4)	(196,7)	(119,9)
<i>еуро</i>	(47,1)	(40,0)	(50,0)	(29,9)	(27,3)
<i>Басқа валюталар</i>	(28,7)	(16,5)	(24,7)	(21,4)	(15,3)

Ескертпе: (1) Халықаралық маршруттарда алынған және кейіннен теңгемен айырбасталған АҚШ долларымен көрсетілген жолаушылар кірістері АҚШ долларымен кірістерге енгізілген; (2) Тозу мен амортизацияны есепке алмағанда

АҚШ долларымен және теңгемен көрсетілген шығындар мен шығыстар үлестері арасындағы салыстырмалы теңгерімді ескере отырып, Компания АҚШ доллары мен теңге арасындағы валюталық ауытқуларға өзінің бейімділігін хеджирлемейді.

### **Макроэкономикалық орта, нарықтық және геосаяси жағдайлар**

Ішкі және көрші нарықтарда демалысты ұйымдастыру Компанияның операциялық стратегиясының негізгі бағыты болып табылады. Осылайша, компанияның бизнесі Қазақстандағы және көрші елдердегі экономикалық жағдайларға байланысты. Ішкі немесе көршілес нарықтардағы экономикалық жағдайдың нашарлауы, бұл клиенттердің қолда бар табысының үлесі ретінде әуе билеттерінің қымбаттауына әкеледі, әсіресе халықаралық маршруттардағы сұранысқа теріс әсер етуі мүмкін. Керісінше, экономикалық жағдайдың жақсаруы әуе тасымалына, әсіресе халықаралық маршруттарға сұранысты арттырады, бұл Компанияның бизнесіне оң әсер етеді.

Экономикалық циклдар кірістерге, жұмыссыздық деңгейіне және тұтынуға әсер етеді, іскерлік және туристік сапарлар сияқты қалаулы тауарларға тұтынушылық шығыстарды азайтады, жеткізушілерді, соның ішінде авиакомпанияларды бағаларын реттеуге итермелейді. Қолайсыз макроэкономикалық жағдайлар, соның ішінде әлемдік қаржы нарықтарындағы тұрақсыздық, макроэкономикалық саясат, сауда саясаты, қақтығыстар, іскерлік және тұтынушылық сенім, монетарлық саясат (яғни пайыздық мөлшерлемелер), инфляция, тауар бағасы, мемлекеттік және жеке қарыз деңгейі және мемлекеттік шығындарды азайтуға бағытталған мемлекеттік саясат, мысалы, қатаң бюджеттік үнемдеу саясаты - мұның бәрі қолда бар табысқа және өз кезегінде әуе тасымалына сұранысқа әсер етуі мүмкін.

Сонымен қатар, оқиғалар мен экономикалық саладан тыс оқиғалар, соның ішінде геосаяси оқиғалар, әлеуметтік немесе саяси толқулар, соғыстар, террористік актілер және басқа да соғыс әрекеттері, аурулардың өршуі, табиғи апаттар болашақта экономикаға жанама және қатты теріс әсер етуі мүмкін. Атап айтқанда, COVID-19 вирусының пандемиясы және



жалғасып жатқан Ресей-Украина қақтығысы жалпы әлемдік экономикаға және Компанияның бизнесіне елеулі және созылмалы әсер етті.

2022 жылдың 24 ақпанында Ресей Украинаға басып кірді, нәтижесінде көптеген елдер ресейлік және беларуссиялық заңды және жеке тұлғаларға қатысты қатаң санкциялар енгізді, ал компаниялар Ресей нарығынан өз еркімен кетті. Компания 2022 жылдың 11 наурызында Ресей аумағына, аумағынан және үстінен барлық рейстерді тоқтатты, сонымен қатар коммерциялық әуе қатынасы үшін Украинаның әуе кеңістігін жабу нәтижесінде Киевке барлық рейстерді тоқтатты. Ресейге қатысты қойылған шектеулер Компания соңғы жылдары Ресей Федерациясы мен Украинаға және ол елдерден орындаған бағыттардың жабылуына әкелді. Коммерциялық авиакомпаниялардың ұшу маршруттары Ресей Федерациясының аумағын және Қара теңізді айналып өтуге тиіс, бұл Air Astana-ның Франкфурт қаласына жасайтын рейстері үшін ұшу уақыты мен отын шығынын 30%-ға және Амстердамға жасайтын рейстер үшін 25%-ға ұлғайтуға алып келеді, ал Лондонға жасалатын рейстер үшін Каспий теңізінің шығыс жағалауындағы Ақтауда аралық аялдама қажет. Бұған жауап ретінде Компания қуаттарды жаңа және қолданыстағы маршруттарға қайта үлестірді.

Инфляциялық әсерлер сонымен қатар отын құнына және басқа операциялық шығыстарға қысымды арттырады. Бағаның тиісті өсуін тұтынушыға жүктеудің мүмкін еместігі Компанияның операциялық пайдасының төмендеуіне әкелуі мүмкін.

### **COVID-19**

COVID-19-ға жауап ретінде Компания өзінің даму жоспарлары мен стратегиясын өзгертті, бұл ұзақ мерзімді перспективада флоттың екі авиакомпания арасында үлестірілуіне және ішкі нарықтағы тұрақты сұраныс пен трансферлік тасымалдауға сұраныстың қалпына келуіне әсер етті.

2020 жылдың наурызында COVID-19 вирусының өршуінен кейін Компания сұраныстың айтарлықтай төмендеуіне тап болды, бұл 2020 жылдың 31 желтоқсанында аяқталған жылдағы қызмет өнімділігінің айтарлықтай нашарлауына әкелді. Осы кезеңде Компанияның жалпы кірісі мен басқа да кірістері 400,3 миллион АҚШ долларын құрады, бұл 2019 жылмен салыстырғанда екі есеге аз. Бұл Компанияның 2020 жылы 2019 жылмен салыстырғанда аз жолаушылар тасымалдауы, сондай-ақ жалпы (халықаралық және ішкі) сыйымдылық пен трафиктің айтарлықтай төмендеуі нәтижесінде орын алды. COVID-19 бизнеске әсер ете бастағанға дейінгі 2020 жылдағы жоғары көрсеткіштерді ескере отырып, Компания бұл төмендеудің барлығын дерлік пандемияның тікелей және жанама әсерлері есебіне жатқызды.

COVID-19 пандемиясына жауап ретінде Компания теңгерімді нығайту, өтімділікті сақтау және шығындарды азайту бойынша шаралар қабылдады. 2020 жылдан бастап бұл шаралар, басқалармен қатар, Халық банкіндегі несие желісін ұлғайтуды, жұмыс кестесі мен экипаж шығындарын қысқартуды, әуе кемелерін жалға беру міндеттемелерін кейінге қалдыруды және бүкіл Embraer E190-E1 мен Boeing 757 паркін мерзімінен бұрын шығару арқылы әуе кемелері паркін жеңілдетуді қамтыды, соңғысы 2021 жылдың басында лизинг берушілерге қайтарылды.

COVID-19 пандемиясы салдарынан туындаған сұраныстың төмендеуі және Компанияның жауап шаралары екі брендтің операциялық стратегиясына айтарлықтай әсер етті. Air Astana бренді шеңберінде Компания өзінің халықаралық ұсынысын транзиттік тасымалдардан «лайфстайл маршруттары» ретінде ребрендтелген демалыс бағыттары бойынша тікелей тоқтаусыз рейстердің маршруттарына қайта бағыттады. Ұзақ және дәстүрлі демалыс

кезеңдерінен тыс демалыс орындарына саяхаттау үрдісі, көбінесе қашықтан жұмыс істеумен бірге, Мальдив аралдары, Түркия Республикасы, Черногорияның Адриатика жағалауы, Қызыл теңіз, Шри-Ланка, Үнді жағалауы, Грузиядағы Қара теңіз курорттары және оңтүстік бағыттар бойынша жоғары және бағаға сезімтал емес сұранысқа әкелді Таиланд Патшалықтары. Flyarystan лоукост моделі үшін Компания ұшу жиілігін арттырды, жаңа ішкі маршруттарды қосты және сұранысты ынталандыру үшін бағаны төмендетуге ден қойды. Жалпы алғанда Компания 2020 жылды 2019 жылмен салыстырғанда ішкі желілердегі жолаушылар санының 8%-ға өсуімен аяқтады және ішкі желілердегі орташа әлемдік төмендеу 48,8%-ды құраған көрсеткішпен салыстырғанда 2020 жылдың 31 тамызына қарай ішкі тасымалдаулар бойынша 2019 жылғы деңгейден асып түсті.<sup>27</sup> Халықаралық маршруттарда, керісінше, сұраныстың баяу қалпына келуі 2020 жылы жолаушылар санының 2019 жылмен салыстырғанда 72%-ға, ал тасымалдау көлемінің (ОЖК-мен өлшенетін) сол кезеңде 70%-ға төмендеуіне әкелді.

2020 жылы қабылданған шаралар Компанияға 2021 жылы ішкі сұраныстың айтарлықтай жаңғыруын пайдалануға және ел ішінде 5,3 миллион жолаушыны тасымалдауға мүмкіндік берді, бұл 2019 жылғы 2,8 миллионнан 89%-ға артық, бұған үкіметтің халықты вакцинациялау бағдарламасын іске қосуы және Қазақстандағы COVID шектеулерін жеңілдетілуі ықпал етті. Басқа елдердегі шектеулерге қарамастан, Компанияның алыс магистральды маршруттары Франкфурт және Амстердам өткізу қабілеттілігінің шектеулі өсуіне байланысты сенімді өсуді көрсетті, ал Сеул мен Чэнду бағыттары Оңтүстік Корея мен ҚХР-ға/-дан өткізу қабілеттілігінің сақталып отырған шектеулері жағдайында жоғары кірістілікті көрсетті, бұл Air Astana мен FlyArystan-да жолаушылар тасымалы көлемінің айтарлықтай өсуінен көрінді.

2022 жылы әуе тасымалы COVID-19 пандемиясына дейінгі нормаларға қайта орала бастады. 2022 жылғы қаңтарда Қазақстан Үкіметі саяхатшылар үшін визасыз режимді қалпына келтірді, бұл халықаралық маршруттарда ОЖК-ның айтарлықтай өсуімен қатар жүрді. Өткізу қабілеттілігінің шектеулері маршруттардың қайта басталуына немесе ашылуына әлі де әсер еткенімен, пандемияның елеулі теріс әсері негізінен Компания үшін 2022 жылы және 2023 жылы аяқталған тоғыз айда жойылды. Компания басшылығы осы нарықтардың кейбіріне, соның ішінде Қазақстанның осы бағыттарға жақындығын пайдалана отырып, карантиндік хаттамаларды басқаруға және экипаж үшін қымбат аялдамалардан аулақ болуға мүмкіндік беретін рейстерді біртіндеп жаңарта алды. Компания 2022 жылдың қарашасында Чэнду мен Бейжіңге рейстерді қайта бастады, бұл ҚХР-ға рейстерді орындау үшін пайдаланылмаған құқықтардың едәуір санын қалдырды. 2022 жылға қарай Қазақстанның отыратын орындарының саны 2019 жылғы деңгейден 107%-ды құрады, бұл әлемдік орташа көрсеткішпен салыстырғанда 82%-ды құрады<sup>11</sup>.

### **Маусымдық**

Компания көрсететін қызметтеріне сұраныс жыл бойына өзгеріп отырады және тарихи түрде жазғы маусымда жоғары және қысқы маусымда төмен болды, ал компания жыл бойына шығындарды біркелкі көтереді. 2022 және 2021 жылдар ішінде ең жоғары және ең төменгі айлық жүктеме коэффициенттері арасындағы пайыздық айырмашылық 2020 және 2019 жылдармен салыстырғанда төмендеді, бұл осы кезеңдегі маусымдық әсердің төмендегенін көрсетеді. Әсердің төмендеуіне қарамастан, Компания пайдасының көп бөлігі жазғы маусымда алынады.

Әдетте, жүктеу коэффициенті жолаушылар саны және Компанияның рейстерінен түскен табыс жыл сайын екінші және үшінші тоқсанда ең жоғары деңгейге жетеді, ал бірінші

<sup>27</sup>Дереккөз: 2020 жылдың желтоқсанындағы IATA Air Passenger Market Analysis

тоқсан әдетте жолаушылар санының, жүктеу коэффициентінің және кірістің төмендеуімен қатар жүреді, өйткені екінші және үшінші тоқсандар – Қазақстанның көптеген тұрғындары жыл сайынғы демалысқа кететін кезеңдер. Тарихи тұрғыдан алғанда, Компанияның әр жылдың бірінші және төртінші тоқсанындағы нәтижелері төрт тоқсанның ішіндегі ең нашар болды. Керісінше, Компанияның әр жылдың үшінші тоқсанындағы нәтижелері тарихи тұрғыдан төрт тоқсанның ішіндегі ең жоғары болды. Ішінара COVID-19 пандемиясынан туындаған тұтынушылардың сұранысының өзгеруіне, сондай-ақ осы кезеңдегі Компанияның маршрут құрылымының қайта бағытталуына байланысты Компания 2022 және 2023 жылдары алдыңғы кезеңдерге қарағанда аз маусымдық ауытқуларды бастан кешіруде.

**Ірі мәмілелер, соның ішінде топшілік (құны активтердің баланстық құнының жалпы мөлшерінің 25 және одан да көп пайызын құрайтын), эмитент жасасқан аса маңызды шарттардың, келісімдердің және болашақта оның қызметіне елеулі әсер етуі мүмкін берілген кепілдіктердің талаптары туралы мәліметтер**

2023 жылғы 30 қарашада аяқталған соңғы 12 айда Эмитент келесі ірі мәмілелерді жасасты (олардың құны активтердің баланстық құнының жалпы мөлшерінің 25 және одан да көп пайызын құрайды):

- 1) 2023 жылғы 08 желтоқсанда Компания акционерлері ірі мәмілелер туралы шешім қабылдады, нәтижесінде:
  - Компания Shenton Aircraft Investment I LTD компаниясы және (немесе) оның еншілес кәсіпорны, үлестес тұлғасы, сенімгерлік басқарушысы, құқықтық мирасқоры немесе тағайындалған тарап немесе Shenton Aircraft Investment I Ltd (Лизинг беруші ретінде) басқаратын немесе қызмет көрсететін компания және «FlyArystan» АҚ (Бірлесіп лизингке алушы ретінде) лизинг мерзімі 2024 жылғы 01 сәуірден бастап 2026 жылғы 14 мамырға дейін «FlyArystan» АҚ және Компанияның ортақ міндеттемелерімен Компания арасында (лизинг алушы ретінде) өндірушінің сериялық нөмірі 6311 болатын Airbus a320ceo типті бір әуе кемесін бірлесіп жалға алу туралы келісім жасады;
  - Компания BOC Aviation (Ireland) Limited пен немесе операциялық лизинг бойынша (Лизингке беруші ретінде) BOC Aviation (Ireland) Limited басқаратын немесе қызмет көрсететін оның кез келген үлестес тұлғасы, еншілес кәсіпорны немесе компаниясымен лизинг мерзімі 2024 жылғы 01 сәуірден 2026 жылғы 25 наурызға дейін «FlyArystan» АҚ мен Компанияның ортақ міндеттемелерімен Компания (Лизингке алушы ретінде) және «FlyArystan» АҚ (Бірлесіп лизингке алушы ретінде) арасында өндірушінің сериялық нөмірі 6037 болатын Airbus A320ceo типті бір әуе кемесін бірлесіп жалға алу туралы келісім жасады;
  - Компания (Лизингке алушы ретінде), SMBC Aviation Capital Limited компаниясы және (немесе) SMBC Aviation Capital Limited (Лизингке беруші ретінде) басқаратын немесе қызмет көрсететін оның үлестес тұлғасы, байланысты тарап, сенімгерлік басқарушы, құқықтық мирасқор немесе тағайындалған Тарап немесе компаниясы лизинг мерзімі 2024 жылғы 15 сәуірден 2026 жылғы 01 желтоқсанға дейін «FlyArystan» АҚ және «Эйр Астана» АҚ ортақ міндеттемелерімен «FlyArystan» АҚ (Бірлесіп лизингке алушы ретінде) арасында өндірушінің сериялық нөмірі 6559 болатын Airbus A320 CEO типті бір әуе кемесін бірлесіп жалға алу туралы келісім жасады;
  - Компания лизинг мерзімі 2024 жылғы 01 сәуірден 2025 жылғы 31 наурызға дейін «FlyArystan» АҚ және «Эйр Астана» АҚ-ның ортақ міндеттемелерімен SAF Leasing II (AOE 1) Limited (Лизингке беруші ретінде) Компания (Лизингке алушы

- ретінде) және «Flyarystan» АҚ (Бірлесіп лизингке алушы ретінде) арасында өндірушінің сериялық нөмірі 6029 болатын Airbus A320ceo типті бір (1) әуе кемесін бірлесіп жалға алу туралы келісім жасады;
- Компания тарапты ауыстыру және өндірушінің сериялық нөмірі 6583 болатын Airbus A320ceo типті бір (1) әуе кемесіне қатысты лизинг шартына өзгерістер енгізу туралы Компания (қазіргі Лизингке алушы ретінде), AWAS 39424 Ireland Limited, DAE (Ireland) тағайындаған DAE group компаниясының заңды тұлғасы және (немесе) DAE group (Лизингке беруші ретінде) басқаратын немесе қызмет көрсететін кез келген еншілес кәсіпорны, үлестес тұлғасы, сенімгерлік басқарушысы, құқықтық мирасқоры немесе тағайындалған тарап немесе компаниясы және «FlyArystan» АҚ (Жаңа Лизингке алушы ретінде) арасында лизинг мерзімі 2024 жылғы 15 сәуірден 2026 жылғы 21 маусымға дейін келісім жасасты;
  - Компания әуе кемесін бірлесіп жалға алу туралы 2023 жылғы 12 желтоқсандағы келісімге қол қойды.
- 2) 2023 жылғы 21 қарашада Компания акционерлері Компания (Лизингке алушы ретінде), Shenton Aircraft Investment I Ltd компаниясы және (немесе) Shenton Aircraft Investment I Ltd (Лизингке беруші ретінде) басқаратын немесе қызмет көрсететін еншілес кәсіпорны, үлестес тұлғасы, сенімгерлік басқарушысы, құқықтық мирасқоры немесе тағайындалған Тарап немесе компаниясы лизинг мерзімі 2024 жылғы 01 сәуірден 2026 жылғы 14 мамырға дейін және «FlyArystan» АҚ (Бірлесіп лизингке алушы ретінде) арасында өндірушінің сериялық нөмірі 6311 болатын Airbus A320ceo типті бір (1) әуе кемесін бірлескен жалға алу (Co-lessee agreement) туралы келісім жасасу арқылы мүдделілігі бар мәмілені жасасу туралы шешім қабылдады.
- 3) 2023 жылғы 13 қазанда Компания акционерлері ірі мәміле жасасу туралы шешім қабылдады, нәтижесінде Компания Airbus A320 NEO (әрбір әуе кемесі пайдалануға берілген сәттен бастап 8 жыл мерзімге 23 әуе кемесі мен 9 қосалқы қозғалтқышты және 2028 жылғы мамырға жоспарланған соңғы жеткізіліммен әрбір әуе кемесі пайдалануға берілген сәттен бастап 12 жыл мерзімге 35 әуе кемесін қоса алғанда) әуе кемелеріне арналған 125-ке (жүз жиырма бес) дейін PW1127G/ PW1133G типті қозғалтқыштарға техникалық қызмет көрсету қызметтерін сатып алу жөніндегі International Aero Engines LLC-пен келісімшартқа №1 қосымша келісім жасасу арқылы құны Компания активтерінің баланстық құнының жалпы мөлшерінің елу және одан да көп пайызын құрайтын мүлікті сатып алды.

## **21. Сот процестеріне қатысу туралы/ қолданылған ықпал ету шаралары туралы мәліметтер**

**Олардың нәтижелері бойынша эмитенттің қызметін тоқтату немесе тарылту, оған 1 000 (бір мың) АЕК баламасынан кем емес сомаға ақшалай және өзге де міндеттемелер салу орын алуы мүмкін Эмитенттің соңғы жылдағы сот процестеріне қатысуы туралы мәліметтер және осындай сот процестерінің мәнін сипаттау**

Соңғы бір жыл ішінде Эмитент әкімшілік құқық бұзушылық туралы іс бойынша жауапкер ретінде төменде сипатталғандай қатысуды қоспағанда, оның қызметінің тоқтатылуы немесе тарылуы, оған 1000 (бір мың) АЕК баламасынан кем емес сомаға ақшалай және өзге де міндеттемелер жүктелуі мүмкін сот процестеріне қатысқан жоқ.

**Эмитентке және оның лауазымды адамдарына мемлекеттік органдар және/немесе сот соңғы жыл ішінде салған, санкция салынған күнді, санкция салған органды, санкция**

салу себебін, түрі мен мөлшерін, сондай-ақ санкцияның орындалу дәрежесін көрсете отырып, Эмитенттің қызметіне байланысты барлық әкімшілік санкциялар туралы мәліметтер,

2022 жылғы 12 желтоқсанда Алматы қаласы бойынша БҚДА департаменті Компанияға қатысты «Әкімшілік құқық бұзушылық туралы» Қазақстан Республикасы Кодексінің 159-бабының 3-1-бөлігі бойынша Компанияның отын алымын негізсіз қолдануда көрініс тапқан үстем жағдайды теріс пайдалануына байланысты №45 әкімшілік құқық бұзушылық туралы хаттама жасады. 2023 жылғы 08 маусымда Алматы қаласының әкімшілік құқық бұзушылықтар жөніндегі мамандандырылған ауданаралық соты (ӘҚБМАС) Компанияға 6 806 138 150 теңге көлемінде әкімшілік айыппұл салды. Алайда, 2023 жылғы 29 қарашада ӘҚБМАС әкімшілік айыппұл мөлшерін төленбеген 876 863 000 теңгеге дейін төмендетті, бірақ Компания оны 2024 жылдың басында төлеуді жоспарлап отыр.

**Қаржы ұйымына қатысты уәкілетті орган қолданған қадағалап ден қоюдың барлық қолданыстағы шаралары және санкциялар туралы ақпаратты, оларды қолдану негіздерін көрсете отырып**

Қолданылмайды.

## **22. Эмитенттің қызметіне байланысты негізгі тәуекелдер**

### **1. Компанияның қызметі мен саласына байланысты тәуекелдер**

*1.1. Компанияның бизнесі мен қызметінің нәтижелеріне теріс әсер етуі мүмкін экономикалық құлдырау, әсіресе Қазақстандағы және көрші елдердегі*

Компания қызметінің нәтижелері негізінен Қазақстан экономикасының және әлемнің басқа өңірлерінің жағдайына байланысты. Қазақстандағы және бүкіл әлемдегі қолайсыз макроэкономикалық жағдайлар, соның ішінде рецессиялық экономикалық циклдар, пайыздық мөлшерлемелердің жоғарылауы, отын мен энергия құнының құбылмалылығы, инфляцияның өсуі, салықтардың ұлғаюы, жұмыссыздық деңгейінің жоғарылауы, жалақының тоқырауы немесе төмендеуі және өмір сүру құнының өсуі жолаушылардың сатып алу қабілетінің төмендеуіне, авиатасымалдарға сұраныстың төмендеуіне алып келді және болашақта әкелуі мүмкін, брондау тәжірибесінің өзгеруі және Компания бәсекелестерінің тиісті стратегиялық шаралары, бұл өз кезегінде Компанияның қызметтеріне сұранысқа теріс әсер етуі немесе шығындардың өсуіне әкелуі мүмкін.

Басқа оқиғалар мен құбылыстар, соның ішінде геосаяси оқиғалар, әлеуметтік немесе саяси толқулар, соғыстар, террористік актілер және басқа да соғыс әрекеттері, аурулардың өршуі, табиғи апаттар мен климаттың өзгеруінің салдары, макроэкономикалық саясат, сауда саясаты мен қақтығыстар, іскерлік және тұтынушылық көңіл-күй, демографиялық өзгерістер, монетарлық саясат (яғни пайыздық мөлшерлемелер), шикізат тауарларының бағасы, мемлекеттік және жеке борыш деңгейі және мемлекеттік шығыстарға қатысты мемлекеттік саясат болашақта Қазақстандағы және бүкіл әлемдегі экономикалық жағдайларға жанама және қатты теріс әсер етті және етуі мүмкін. Атап айтқанда, COVID-19 пандемиясы және жалғасып жатқан Ресей-Украина қақтығысы жалпы әлемдік экономикаға елеулі және ұзақ әсер етті, ал Таяу Шығыста және басқа өңірлердегі жалғасып жатқан қақтығыстар ұқсас салдарға әкелуі мүмкін. Экономикалық құлдырау кезінде клиенттердің шығындарды жүзеге асыру қабілеті айтарлықтай төмендеуі мүмкін, бұл қолданыстағы немесе жоспарланған тапсырыстардың тоқтатылуына немесе жойылуына әкелуі мүмкін. Сонымен қатар, болашақта жұмыссыздық немесе кірістің қысқаруы сияқты ықтимал салдарлар туралы алаңдаушылық тұтынушылардың сенімін төмендетіп, дискрециялық қызметтерге сұраныстың төмендеуіне әкелуі мүмкін.

Компанияның операциялық стратегиясында ішкі және жақын нарықтарға туристік сапарларға айтарлықтай көңіл бөлінеді, бұл оны Қазақстан мен көрші елдердің экономикасындағы құлдырауға, атап айтқанда, теңгенің АҚШ долларына бағамының ауытқуына ерекше сезімтал етеді, бұл теңгедегі халықаралық тарифтердің бағасына әсер етеді. Бұл нарықтардағы экономикалық жағдайлардың нашарлауы сұранысқа, атап айтқанда халықаралық маршруттарға сұранысқа теріс әсер етуі мүмкін.

Тұтыну шығындарының немесе қолда бар кірістің төмендеуі Компанияға басқа салалардағы Компанияларға және әртараптандырылған өнім ұсынысы бар компанияларға қарағанда айтарлықтай әсер етуі мүмкін, өйткені авиакомпаниялар әдетте жалпы шығындарға пайыздық мөлшерлемемен салыстырмалы түрде жоғары тұрақты шығындарға ие, олардың едәуір бөлігі әуе тасымалына сұраныстың төмендеу кезеңінде төмендетуге келмейді. Сонымен қатар, Компанияның болжамы бойынша мүлдем дамымауы немесе ол күткен қарқынмен дамымауы мүмкін әртүрлі нарықтық тенденциялар, соның ішінде инфляцияның өсуі, мысалы, шығындар мен қуаттардың сұраныстан озып кетуіне әкелуі мүмкін, бұл Компанияның операциялық нәтижелеріне айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін. Компания жолаушылар тасымалы тарифтерін көтеру сияқты жеңілдету шараларын қабылдауы мүмкін болса да, бәсекелестік қысымы және реттеу шаралары оның мүмкіндіктерін шектеуі мүмкін.

*1.2. A320neo сериялы ұшақтарда қолданылатын Pratt & Whitney PW1100G GTF қозғалтқыштарының жұмысына қатысты соңғы мәселелер ұшақтардың жоспардан тыс қонуына әкелуі мүмкін*

Қозғалтқыштарға техникалық қызмет көрсету және күрделі жөндеу белгілі бір уақыт аралығында жүзеге асырылады. Бұл жөндеулерді Компания авиациялық қауіпсіздік ережелерін сақтау және оның жұмысындағы үзілістерді шектеу мақсатында жоспарлайды. Конструктивтік ақаулар немесе механикалық проблемалар, сондай-ақ қозғалтқыштарға техникалық қызмет көрсету мен күрделі жөндеу жүргізудегі кідірістер Компанияның жұмысында іркілістерге әкелуі мүмкін және жоспарлы жұмыстар болмаған жағдайда бизнеске, қызмет нәтижелеріне, қаржылық жай-күйіне және/немесе Компанияның перспективаларына елеулі теріс әсер етуі мүмкін.

Pratt & Whitney компаниясы шығарған және A320-neo тобының ұшақтарында қолданылатын PW1100G қозғалтқышы жақында пайдалану мен сенімділік тұрғысынан айтарлықтай мәселелерге тап болды және авиация саласына айтарлықтай әсер еткен және әсер етуді жалғастырады деп күтілуде. Бұл қозғалтқыштар алдыңғы буындармен салыстырғанда отын шығыны аз және тиімділігі жоғары болғанымен, олар 2017 жылы енгізілгеннен бері әртүрлі техникалық мәселелерге тап болды. 2023 жылдың шілдесінде Pratt & Whitney PW1100G қозғалтқышын өндіруші RTX Corporation компаниясы Airbus A320-neo ұшақтары жабдықталатын PW1100G қозғалтқышының кейбір бөлшектерін өндіру үшін қолданылатын ұнтақ металдың сирек жағдайы жедел тексеруді қажет ететінін хабарлады. RTX бағалауы бойынша, 2023-2026 жылдар аралығында тексеру үшін шамамен 600-700 қозғалтқышты ұшақтардан түсіру қажет болады, бұл цехқа барудың нормативтік болжамынан асып түседі, қосымша қозғалтқыштарды алып тастаудың көпшілігі 2023 және 2024 жылдың басына келеді. Бұл 2024 жылдың бірінші жартыжылдығында 650 A320-neo ұшағының тоқтап қалуына әкеледі деп күтілуде және тексерулер әр қозғалтқыш үшін 190 күнге (әдеттегі 160 күндік кезеңмен салыстырғанда) дейін созылады деп болжануда. Бұл уақытша тоқтап қалу тасымалдаушылардың қызметіне әсер етеді. Күрделі жеткізу тізбегі кешіктірулер көбінесе Pratt & Whitney жеткізушілерінің қосалқы компоненттерге тапсырыстарды жинақтауда қиындықтарға тап болуынан туындауы мүмкін дегенді

білдіреді. Қазіргі уақытта осы отбасының қозғалтқыштарымен жабдықталған ұшақтардың едәуір бөлігі жұмыстың жоспарланған аяқталу күнінен асып, жерде қалуда.

Компанияда PW1100G қозғалтқыштарымен жабдықталған 28 А320-нео ұшағы бар және 2028 жылға қарай осындай 72 ұшақты пайдаланады деп күтілуде. Парктің 2024 жылға арналған жоспары мен операцияларын анықтау кезінде басшылық 2024 жылы 34 қозғалтқыштың күтілетін алынуын ескерді. Қозғалтқыштардың белгілі бір қызмет ету мерзімі бар, содан кейін оларды жұмыстан шығару керек және әр қозғалтқыштың қызмет ету мерзімін және қосымша қосалқы қозғалтқыштарды басқара отырып, Компания өз флотына жеткілікті қозғалтқыштардың болуын қамтамасыз етуге тырысады. Сонымен қатар, Компания 2024 жылы тағы екі қосалқы қозғалтқышты жалға алуды, 2024 жылы үш қосалқы қозғалтқышты сатып алуды және А320ceo операциялық лизинг түріндегі ұшақтарға қосымша қуат алуды жоспарлап отыр. Бұл шаралар ұшақтардың қажетті тоқтап қалуын өтеу үшін жеткілікті болатынына немесе Компания қозғалтқыштарды қосымша ауыстыруға немесе техникалық қызмет көрсету қажеттіліктеріне тап болмайтынына кепілдік беру мүмкін емес. Кез келген күтпеген талаптар, қосымша шығындар немесе техникалық қызмет көрсетудің кешігуі қосымша шығындарға және ұшақтарды пайдалану мүмкін еместігіне әкелуі мүмкін. Мұндай оқиғалар, өз кезегінде, бизнеске, қаржылық жағдайға және Компания қызметінің нәтижелеріне айтарлықтай және теріс әсер етуі мүмкін.

*1.3. Авиациялық отын құнының қымбаттауы немесе авиациялық отынның жеткілікті мөлшерін алу мүмкін еместігі бизнеске, қаржылық жағдайға және Компания қызметінің нәтижелеріне елеулі теріс әсер етуі мүмкін*

Авиациялық отын шығындары Компанияның жалпы операциялық шығындарының айтарлықтай үлесін құрайды және оның белгіленбеген операциялық шығындарының ең үлкен құрамдас бөлігі болып табылады. Отын бағасының салыстырмалы түрде аз өсуі немесе төмендеуі, сондай-ақ тұтынылатын отынның жалпы көлемінің ұлғаюы немесе азаюы Компанияның операциялық нәтижелері мен өтімділігіне айтарлықтай әсер етуі мүмкін. 2022 жылдың 31 желтоқсанында аяқталған жыл ішінде отын мен мұнай шығындары Компанияның операциялық шығындарының 26% (231,9 миллион АҚШ доллары) құрады, бұл сәйкесінше 2021 және 2020 жылдардың 31 желтоқсанында аяқталған жылдардағы 21% (136,6 миллион АҚШ доллары) және 19% (89,2 миллион АҚШ доллары); осы кезеңдерде Компания тиісінше шамамен 320 мың, 262 мың және 170 мың тоннаны тұтынды.

Компания негізінен Қазақстанда және ТМД елдерінде қолжетімді авиациялық отынның негізгі түрі TS-1 пайдаланады, оны жергілікті және аз дәрежеде көрші елдерде сатып алады. Үш сағаттан астам ішкі рейстер үшін АҚШ пен Батыс Еуропада қолданылатын Jet A-1 отын бренді қолданылады. 2023 жылдың 30 қыркүйегінде аяқталған тоғыз айлық кезеңде және 2022 жылдың 31 желтоқсанында аяқталған жылы Компания TS-1 отынын жанармай қажеттілігінің сәйкесінше шамамен 72% және 75% пайдаланды. TS-1 және Jet A-1 бағалары авиациялық отынның сұранысы мен қол жетімділігіне байланысты бұған өз кезегінде мұнай өңдеу зауыттарының қуаты мен қол жетімділігі, ауа-райы, табиғи апаттар, терроризм, соғыс немесе соғыс қаупі, мұнай өндіруші елдердегі саяси бұзушылықтар немесе тұрақсыздық, үкіметтің немесе картельдің шикі мұнай немесе авиациялық отын өндірісіне қатысты саясатындағы өзгерістер, жұмысшылардың ереуілдері немесе мұнай өңдеу зауыттарының өндірісіне, көлік бұзылыстарына, салық мөлшерлемелеріне, экономикалық санкцияларға, шетел валюталарының ауытқуларына (атап айтқанда, АҚШ долларына қатысты), экологиялық мәселелерге, нарықты манипуляциялауға және баға алыпсатарлығына әсер ететін басқа оқиғалар сияқты факторлар әсер етуі мүмкін.

Атап айтқанда, TS-1 бағалары соңғы бірнеше жылда өзгеріп отырды және бағаларға жанама түрде авиакеросинге халықаралық баға әсер еткенімен, оның ауытқуы уақыт бойынша аз құбылмалы және жалпы бағасы Jet A-1 бағасынан төмен. 2021 жылдың аяғында және 2022 жылдың ішінде Қазақстанда мұнай өңдеу зауыттарының шектеулі қуаттылығына байланысты отандық TS-1 отын түрінің тапшылығы байқалды. Қысқа мерзімді перспективада Қазақстан Үкіметі қолда бар TS-1 қорларын жергілікті авиакомпаниялар арасында басым тәртіппен үлестіруге міндеттенді, бұл тапшылықтың Компанияға әсерін жеңілдетуге мүмкіндік берді. Алайда, тұрақты тапшылық Компаниядан ТМД-ның басқа елдерінен көбірек TS-1 импортын немесе Jet A-1 жеткізілімін бұрын болжанғаннан жоғары бағамен арттыруды талап етуі мүмкін. Авиаотынды үлестіруге үкіметтің араласуы қысқа мерзімді шешім болып табылады, ал авиаотынның қолжетімділігі мен шектеулі жеткізілімдерінің үнемі бұзылуы проблемалы болып табылады, бұл Украина мен Ресей арасындағы жалғасып жатқан қақтығыспен үдей түседі. TS-1 жеткізілім тапшылығы Компанияның қызметіне теріс әсер етуі мүмкін немесе компанияның Jet A-1 отыны үшін хеджирленген көлемнен жоғары төлеуге әкелуі мүмкін, бұл Компанияның қызметі мен қаржылық жағдайына айтарлықтай және теріс әсер етуі мүмкін.

Jet A-1 отын түрінің нарықтық бағасы соңғы бірнеше жылда айтарлықтай өзгеріп отырды және өте тұрақсыз болып қала беруде. Реактивті отын бағасы өз кезегінде шикі мұнай бағасымен байланысты. Мұнай бағасы 2022 жылы және одан кейінгі жылдары 2021 жылмен салыстырғанда едәуір жоғары болды және 2022 жылдың ақпанында Ресейдің Украинаға басып кіруінен кейін айтарлықтай өсті. Ресей-Украина қақтығысы және одан кейінгі санкциялар мұнай бағасының құбылмалылығын күшейтті. 2022 жылы Brent маркалы мұнайдың орташа бағасы 2021 жылмен салыстырғанда 40%-ға жоғары болды, себебі әлемдік сұраныс ұсыныстан асып түсті. Мұнай нарығындағы белгісіздік және оның мұнай бағасына әсері ОПЕК (ОPEC), сондай-ақ Әзірбайжан, Бахрейн, Бруней, Қазақстан, Малайзия Федерациясы, Мексика, Оман, Филиппин, Ресей, Оңтүстік Судан және Суданның (бірге ОPEC «ОPEC plus мүшелері» ретінде белгілі) өндірісті күніне 2 миллион баррельге қысқарту туралы шешіміне, сондай-ақ, 2022 жылдың 05 желтоқсанынан бастап Ресейдің теңізбен жеткізілетін мұнайын импорттауға еуропалық тыйым салу, G7 елдері мен Австралия енгізген Ресей мұнайының бағасын шектеуге байланысты.<sup>28</sup> Осы және басқа да осындай шаралар мұнай бағасының одан әрі өсуіне әкелуі мүмкін, бұл өз кезегінде авиациялық отын бағасының өсуіне әкелуі мүмкін.

Компания хеджирлеу саясатын жүргізеді, оған сәйкес Jet A-1 отын бағасының жылына болжамды өсуінен аспайтын хеджирлеуге тырысады (бұл жылына жалпы отынның шамамен 25% құрайды), мұндай бағаны қорғау коммерциялық қолайлы мөлшерлемелер бойынша қол жетімді. 2022 жылдың көп бөлігінде айтарлықтай құбылмалылық пен жоғары бағалардың нәтижесінде 2022 жылдың 31 желтоқсанына қарай бағаны қорғау 2023 жылдың көп бөлігіне болжамды көлемдер үшін сатып алынған жоқ. Jet A-1 бағасының айтарлықтай өсуі, егер ол хеджирленген көлемнен асып кетсе немесе хеджирлеу коммерциялық қолайлы бағамен қол жетімді болмаса, Компанияның авиакеросинге жұмсайтын шығындарына айтарлықтай әсер етуі мүмкін. Мысалы, 2022 жылдың 31 желтоқсанында аяқталған жыл ішінде жанармай бағасының 10%-ға өсуі Компанияның 2022 жылдың 31 желтоқсанында аяқталған жылдағы салық салғанға дейінгі пайдасына позиция толығымен хеджирленбеген және барлық басқа айнымалылар өзгеріссіз қалады деген шартта 24,3 миллион АҚШ долларына кері әсерін тигізеді. 2023 жылдың 30 қыркүйегіндегі жағдай бойынша Компания 2024 жылдың алғашқы алты айында күтілетін Jet A-1 отынының шамамен 25%-ын хеджирледі және жылдың қалған бөлігінде хеджирлеуді жалғастыруда. Отын бағасы өсу

<sup>28</sup> ОPEC (the Organization of the Petroleum Exporting Countries) – мұнай экспорттаушы елдердің ұйымы.



үрдісіне ие болуы мүмкін және алдағы жылдардағы орташа отын бағасы ағымдағы бағадан жоғары болуы мүмкін. Сонымен қатар, хеджирлеу өз тәуекелдерін тудырады. Компания жалпы несиелік тәуекелге душар, өйткені хеджирлеу операциялары бойынша контрагенттер өз міндеттемелерін орындамауы мүмкін. Хеджирлеудің кең позициясының болмауы болашақта отын бағасы көтерілген жағдайда Компания бұл қосымша шығындарды клиенттерге жүктей алмау қаупін тудырады.

#### *1.4. Компания шығындарға қатысты шектеулі икемділікке ие*

Әуе тасымалының бүкіл саласы үшін және тұрақты жолаушылар тасымалы, атап айтқанда, әуе кемелерін жалға алу шығындарын қоса алғанда, жоғары тұрақты шығындармен сипатталады. Белгілі бір рейсті орындауға арналған тікелей шығындар тасымалданатын жолаушылар санына айтарлықтай тәуелді емес, сондықтан жолаушылар санының, тарифтердің немесе тасымалдау құрылымының салыстырмалы түрде аз өзгеруі табыстылықтың пропорционалды емес төмендеуіне әкелуі мүмкін, өйткені тұрақты шығындарды әдетте қысқа мерзімде төмендетуге келмейді. Мысалы, Компания өзінің операциялық шығындарын 2020 жылы COVID-19 әсерінен кірістің төмендеуіне пропорционалды түрде төмендете алмады, бұл оның тұрақты шығындарының қысқа мерзімді икемсіздігін көрсетеді.

Сонымен қатар, Компанияның өзгермелі операциялық шығындарының едәуір бөлігі ұшу құқығын, әуежай қызметтерін, транзиттік және ұшу/қону төлемдерін, сондай-ақ қауіпсіздік төлемдерін төлеу шығындарынан тұрады. Рейстерді орындау кезінде бұл шығындарды келіссөздер арқылы белгілі бір дәрежеде төмендетуге болады, бірақ мұндай шығындар болашақта, әсіресе кірістердің төмендеуіне пропорционалды өспейтініне кепілдік жоқ. Сондай-ақ бүкіл әлем бойынша қауіпсіздік ережелері одан әрі қатаңдатылуы және адамдардың денсаулығына қатысты сақтық шаралары күшейтілуі, сондай-ақ осы шараларға байланысты алымдар мен басқа да шығындар одан әрі арттуы мүмкін.

Компанияның шығындарды бақылау және өнімділікті арттыру бастамаларының барабарлығы мен түпкілікті табысына кепілдік берілмейді. Сонымен қатар, бұл бастамалардың барабарлығы немесе сәттілігі негізінен Компанияға тәуелді емес факторларға, атап айтқанда, саладағы жалпы жағдайға, соның ішінде жолаушыларға сұранысқа, нақты кіріске, өндірістік қуаттылықтың өсуіне және авиакеросин бағасына, сондай-ақ жаһандық макроэкономикалық және нормативтік-құқықтық ортаға байланысты. Жоғарыда аталған төлемдердің кез-келгенінің құнының өсуі, инфляциялық қысым немесе шығындардың тиімділігін арттыру бастамаларын сәтті жүзеге асыра алмау кіріске қатысты шығындардың өсуіне байланысты кірістіліктің төмендеуіне әкелуі мүмкін, бұл өтімділік тұрғысынан Компанияның жағдайына теріс әсер етуі мүмкін.

Сұраныстың төмендеуіне жауап ретінде шығындарды түзете алмау Компанияның кірістілігі мен өтімділігіне теріс әсер етуі мүмкін, бұл Компанияның бизнесіне, қаржылық жағдайына, қызметінің нәтижелеріне және болашақ перспективаларына айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін.

*1.5. Ресей-Украина қақтығысы және көптеген ұлттық және халықаралық органдардың жауап ретінде енгізген санкциялары, сондай-ақ Ресей қабылдаған қарсы шаралар Компанияның маршруттық желісі мен жеткізу тізбегіне, сондай-ақ жалпы әлемдік нарықтарға теріс әсер етті және бұл теріс әсері жалғасады, бұл бизнеске, қаржылық жағдайға және Компания қызметінің нәтижелеріне айтарлықтай теріс әсер етті және бұл теріс әсері жалғасуы мүмкін.*

2022 жылдың ақпанында басталған Ресей-Украина қақтығысы, сондай-ақ Ресейдегі немесе онымен байланысты АҚШ, Ұлыбритания, ЕО және басқа елдердің билігі 2014 жылдан

бастап Ресейдегі немесе онымен байланысты адамдарға қарсы санкциялар Компанияның қызметіне, сондай-ақ мұнай және газ нарықтары, сондай-ақ жеткізу тізбегі, жалпы алғанда жаһандық нарықтарға айтарлықтай жойқын әсер етті және әсерін жалғастырады деп күтілуде.

Енгізілген шектеулер Ресей Федерациясына және оның аспанындағы маршруттардың, сондай-ақ Компания соңғы жылдары пайдаланған Украинаның аспанындағы коммерциялық әуе кеңістігінің жабылуына әкелді. Коммерциялық авиакомпаниялардың ұшу маршруттары Ресей Федерациясы мен Қара теңізді айналып өтуге тиіс, бұл Air Astana-ның Франкфурт пен Амстердамға ұшу уақытының ұлғаюына, сондай-ақ Лондонға рейстерде Каспий теңізінің шығыс жағалауындағы Ақтаудағы аралық аялдама жасауға алып келді. Қосымша рейстер, аялдамалар және/немесе жүріп өткен қашықтықтар Компанияның жалпы отын шығынына әсер етті және әсер етуі мүмкін, бұл Компания шығындарының өсуіне әкелуі мүмкін. Мысалы, Air Astana Амстердам мен Франкфуртқа орындайтын маршруттардағы қосымша ұшу уақыты авиаотын шығынын шамамен 25%-дан 52%-ға дейін ұлғайтуға алып келеді. Әуе кеңістігінің жабылуы және осыған ұқсас шектеулер болжанбайды және қақтығыстардың өзгертін сипаты мен ауқымын ескере отырып кеңейтілуі мүмкін. Ресей мен Украина арасындағы қақтығыс немесе бүкіл әлемдегі басқа қақтығыстар болсын, қарулы қақтығыс нәтижесінде әуе кеңістігін одан әрі шектеу және жабу Компания жүзеге асыратын ұшу маршруттарына одан әрі әсер етуі мүмкін, бұл бизнеске, қаржылық жағдайға және Компания қызметінің нәтижелеріне айтарлықтай теріс әсер ету мүмкін шығындардың өсуіне және/немесе маршруттардың жабылуына әкелуі мүмкін.

Жалғасып жатқан қақтығыс мен Ресейге қатысты одан кейінгі санкциялар Қазақстанға бағыттар мен импорт көлемінің елеулі бұзылуына алып келді, бұл сөзсіз Компанияның күрделі жеткізу тізбегіне әсер етті. Атап айтқанда, Компания Ресей Федерациясының авиакеросин өндірушілерімен ұзақ мерзімді келісімшарттарын бұзды. Осы уақытқа дейін Компания ЕО мен АҚШ санкцияларына сәйкес болу үшін Ресейден авиакеросинмен қамтамасыз етуді толықтырудың қажеті жоқ, қажет болған жағдайда орында немесе басқа жерлерде жеткілікті мөлшерде авиакеросин ала алатын болса да, қазіргі жеткізу стратегиясы одан әрі санкциялар немесе шектеулер болған жағдайда және қазіргі инфляция жағдайында жеткіліксіз болуы мүмкін.

АҚШ, Ұлыбритания және ЕО енгізген Ресейге қарсы санкцияларға жауап ретінде Компания санкцияларды жаңартудың күнделікті мониторингі және санкцияларға ұшырауына қатысты контрагенттерді қолмен тексеру сияқты бірқатар ішкі бастамаларды жүзеге асырды. Осындай шаралардың нәтижесінде Компания енді кейбір жеткізушілермен жұмыс істегісі келмейтінін анықтады, бұл оның қол жетімді жеткізушілерге тәуелділігін арттырды. Егер жоғарыда аталған тәуекелдер жүзеге асырылса немесе қосымша санкциялар немесе шектеулер Компанияға қол жетімді жеткізушілердің санын одан әрі шектесе, бұл Компанияның бизнесі мен нәтижелеріне айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін.

Ресей-Украина қақтығысы және ресейлік және беларусьтік жеке және заңды тұлғаларға қарсы әртүрлі елдер мен билік органдары енгізген кері санкциялар мен экспорттық бақылау шаралары инфляциялық қысымның күшеюіне, отын мен энергия бағасының өсуіне, жеткізу тізбегінің бұзылуына, газ тапшылығына, нарықтың тұрақсыздығына және экономикалық белгісіздікке ықпал етті және ықпал етуі мүмкін. 2022 жылдың маусымында Дүниежүзілік банк тобы («Дүниежүзілік банк») Ресей-Украина қақтығысы COVID-19 пандемиясынан туындаған әлемдік экономиканың баяулауын күшейтті деп мәлімдеді және әлемдік экономика инфляцияның төмендеуі мен жоғарылауының ықтимал ұзақ кезеңіне еніп жатқанын ескертті, әсіресе Ресей-Украина қақтығысы экономикалық қызмет,

инвестициялар және сауданы бұзған сайын, ал пандемиядан кейін кейінге қалдырылған сұраныс әлсіреп, орталық банктер мен үкіметтер бюджеттік және ақша саясатының шараларын алып тастады немесе жеңілдетті.

Әрі қарайғы геосаяси оқиғалар, соның ішінде Ресей мен Украина арасындағы, Таяу Шығыстағы немесе басқа өңірлердегі соғыс қимылдарының жалғасуы, өршуі немесе кеңеюі одан әрі шектеулерге, санкцияларға немесе қарсы санкцияларға, әлемдегі экономикалық тұрақсыздықтың күшеюіне, операциялық тәуекелдердің жоғарылауына және кибернетикалық іркілістерге немесе шабуылдарға әкелуі мүмкін. Ықтимал қаржылық шығындар ұшу маршруттарының одан әрі шектелуінен, сыйлықақылардың жоғарылауынан, операциялық шығындардың ұлғаюынан (атап айтқанда, отын шығындары мен санкцияларға сәйкестігін тексеруді қоса алғанда) және шектеулердің күшеюінен туындаған төлем қиындықтарынан туындауы мүмкін. Мұндай шектеулер мен белгісіздік айтарлықтай болуы мүмкін және бизнеске, қаржылық жағдайға, қызмет нәтижелеріне немесе Компанияның болашағына айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін.

#### *1.6. Компания өзінің даму стратегиясын жүзеге асыруда табысқа жете алмауы мүмкін*

Компанияның өсу стратегиясы екі авиакомпанияның әуе кемелері паркін толықтыруды, ұшу жиілігін арттыруды және/немесе қазіргі уақытта қызмет көрсететін нарықтарда жаңа маршруттарды қосуды, сондай-ақ FlyArystan-ның төмен бюджеттік құрылымы да, Air Astana-ның өңірлік тәжірибесі де және «өмір салты маршруттары» ұсыныстары табысты болады деп күтілетін жаңа нарықтарға шығуды көздейді.

Авиакомпания жаңа маршрут бойынша рейстерді орындай бастағанда, жолаушыларды жүктеу коэффициенті және сәйкесінше кіріс бастапқыда әдеттегі маршруттарға қарағанда төмен болады. Жарнама және басқа да жарнамалық іс-шараларға жұмсалатын шығындар да жоғары болады, ал кейбір шығындар, мысалы, отын мен экипаж шығындары жүктеме коэффициентіне қарамастан жүзеге асырылады. FlyArystan сияқты төмен бюджеттік тасымалдаушылар үшін маршруттың жетілуі сұранысты ынталандыру үшін төмен тарифтер ұсынылатын жерде айқынырақ болады. Клиенттер жаңа маршруттарды немесе қолданыстағы маршруттардағы қосымша қуаттарды Компания күткеннен азырақ пайдалана алады. FlyArystan, атап айтқанда, трафикті арттыру стратегиясының бөлігі ретінде жақын арада азырақ кіріс алуы мүмкін. Жаңа маршруттар қолданыстағы маршруттарға қарағанда жоғары бәсекелестікке тап болуы мүмкін немесе бәсекелестік Компанияның күткенінен асып түсуі мүмкін. Егер Компания сұранысты, өткізу қабілеттілігін және тарифтерді дұрыс бағалай отырып, жоспарланған өсу стратегиясын барабар басқара алмаса немесе жүзеге асыра алмаса немесе рентабельді емес маршруттардың жұмысын тоқтатуға мәжбүр болса, бұл бизнеске, қызмет нәтижелеріне, қаржылық жағдайына және/немесе Компанияның болашағына айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін. Маршруттық желінің өсуі, егер жаңа маршрутқа авиакомпанияның брендтерінің бірі қызмет көрсетсе, тасымалдауды қаннибалдануға әкелуі мүмкін.

Компанияның нарықтары мен қызметтерінің кеңеюі сонымен қатар қолданыстағы басқару ресурстарының, операциялық, қаржылық және басқарушылық ақпараттық жүйелердің Компанияның қызметін қолдай алмауына және осы салаларда айтарлықтай шығындарды талап етуіне әкелуі мүмкін.

Компанияның өсу стратегиясын жүзеге асырумен байланысты басқа тәуекелдерге мыналар жатады:

- Компанияның міндетті жеткізілімдер қатарына кірмейтін қосымша ұшақтарды алу мүмкіндігі;

- Компанияның Pratt & Whitney авиациялық қозғалтқыштарын уақтылы ауыстыру мүмкіндігі;
- Компанияның жаңа маршруттарға қол жеткізу немесе қолданыстағы маршруттардағы жиілікті арттыру, сондай-ақ жергілікті жерлерде (төменде қараңыз) және осындай юрисдикцияларда барлық қажетті реттеуші рұқсаттарды алу мүмкіндігі;
- Компанияның белгілі бір дағдылары мен біліктілігі бар қосымша персоналдың едәуір санын жалдау және оқыту қажеттілігі, атап айтқанда тиісті біліктілігі бар ұшқыштардың жеткілікті саны;
- Алматы халықаралық әуежайында («Алматы әуежайы») техникалық қызмет көрсету ангарларының сыйымдылығын арттыру;
- Компанияның қолданыстағы және жаңа нарықтарындағы саяси және экономикалық жағдайлар, сондай-ақ осы нарықтардағы жолаушылар ағынына әсер ететін басқа факторлар;
- Компанияның төмен тарифтерді теңестіру және трафикті ұлғайту арқылы, сондай-ақ болашақта, атап айтқанда FlyArystan авиакомпаниясына қатысты қосымша өнімдер мен қызметтерді ұсыну арқылы кірістер мен пайданы ұлғайтуға қабілеті;
- Компанияның төмен тарифтерді теңестіру және трафикті ұлғайту арқылы, сондай-ақ болашақта, атап айтқанда FlyArystan қатысты қосымша өнімдер мен қызметтерді ұсыну арқылы кірістер мен пайданы ұлғайтуға қабілеті;
- тарихи тұрғыдан жолаушылар қамтамасыз етілмеген қызметтер үшін қосымша ақы төлеуге дағдыланбаған төмен бюджеттік әуе тасымалы сегментінде клиенттердің қатысуына қол жеткізудегі Компанияның қабілеті мен жетістігі;
- өсіп келе жатқан бизнес жағдайында операциялық және экономикалық тиімділікті сақтау және арттыру мәселелері;
- экономикалық тұрғыдан үнемді отын мен мұнайдың қосымша көздерін табу проблемалары;
- өсіп келе жатқан желі шеңберінде Компанияның брендін және операциялық тұтастығын сақтауға байланысты проблемалар;
- Компания шектеулі бақылауға ие немесе қолданыстағы және жаңа орындарда жоқ әуежай шығындарын және басқа төлемдерді шектеуге байланысты проблемалар.

Егер Компания жоғарыда аталған факторлардың кез келгеніне байланысты қиындықтарға тап болса, ол жоспарланған өсу стратегиясын тиімді жүзеге асыра алмауы мүмкін не күткен түрде немесе ол күткендей жылдамдықпен, бұл бизнеске, қызмет нәтижелеріне, қаржылық жағдайына және/немесе Компанияның болашағына айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін.

#### *1.7. Компания Airbus A320 және A321 ұшақтарына тәуелді*

2023 жылдың 30 қыркүйегіндегі жағдай бойынша Компанияның 47 ұшағының 39-ы Airbus A320 және A321 ұшақтары болып табылады. Сонымен қатар, Компания стратегиясының негізгі ерекшеліктерінің бірі – 2028 жылға қарай оның біртектілігін Airbus A320 және A321 отбасыларының жалпы саны 80-ге тең 77 ұшаққа дейін арттыру мақсатында әуе кемелері паркін ықшамдау. Осылайша, Компания өз ұшақтарының едәуір көпшілігінің жеткізушісі ретінде Airbus-қа тәуелді және тәуелді болып қала береді. Бизнес, қызмет нәтижелері, қаржылық жағдайы және/немесе Компанияның болашағы Airbus жанұясының кез келген ұшағында конструктивті ақау немесе механикалық ақау табылған жағдайда теріс әсер етуі мүмкін, бұл Компанияның ұшақтарының осындай ақауды немесе мәселені шешу немесе оларды жоюға тырысу кезінде тоқтап қалуына әкеледі. Компанияның бизнесі, қызметінің нәтижелері, қаржылық жағдайы және/немесе болашағы, егер оның клиенттері Air Astana немесе FlyArystan-мен ұшудан аулақ болса, қауіпсіздік мәселелерінен немесе басқа да

нақты немесе ойдан шығарылған мәселелерден туындаған Airbus отбасының ұшақтары туралы теріс қоғамдық пікірге байланысты зардап шегуі мүмкін.

Сондай-ақ, егер мұндай оқиға Компания өз қызметін жүзеге асыратын бір немесе бірнеше юрисдикциялардағы авиациялық реттеушілердің тиісті үлгідегі барлық ұшақтарды пайдаланудан шығару туралы шешіміне әкеп соқтырса, Компания Airbus (Компания пайдаланатын және пайдаланбайтын) ұшақтарында ұшу қауіпсіздігіне байланысты елеулі оқиғадан айтарлықтай зардап шегуі мүмкін. Мысалы, дүние жүзіндегі бірқатар авиакомпанияларға 2018 және 2019 жылдардағы ұшу қауіпсіздігіне қатысты екі ауыр оқиғадан кейін барлық Boeing 737-MAX ұшақтарын пайдаланудан шығару туралы 2019 жылдың наурыз айында қабылданған АҚШ Азаматтық авиация федералды әкімшілігінің шешімі айтарлықтай әсер етті. Жақында АҚШ-тың Федералды авиация әкімшілігінің реттеуші органдарының алаңдаушылығы Boeing-ті 787 ұшақтарын жеткізуді уақытша тоқтатуға мәжбүр етті. Егер Airbus A320 және A321 ұшақтарына қатысты осындай тоқтату туралы шешім қабылданса, бұл шешім Компанияның әуе кемелері паркінің кірісіне, қызметіне, беделіне және жоспарлауына айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін. Airbus ұшақтарының қауіпсіздігіне қатысты маңызды оқиға тұтынушылардың Компанияның қызметтеріне деген сенімін және оларға деген сұранысын төмендетуі мүмкін.

Компания Airbus және қозғалтқыш өндірушілерінің Компания алдындағы келісімшарттық міндеттемелерін орындауына, сондай-ақ Компания өз қызметін жүзеге асыру және даму жоспарларын орындау үшін қажетті ұшақтар мен ұшақ/қозғалтқыш бөлшектерін өндіру мен техникалық қызмет көрсетуге тәуелді. Уақтылы емес немесе кешіктірілген жеткізілімдер, басқалармен қатар, кірістердің жоғалуына немесе кешігуіне немесе отын тиімділігін арттыру мүмкіндіктерінің төмендеуіне және өсу қарқынының төмендеуіне әкелуі мүмкін, өйткені жаңа жеткізілімдер әдетте Компания қызмет көрсететін жаңа маршруттардың ашылуымен байланысты. Кез келген елеулі кідірістер немесе іркілістер Компанияның жұмысында елеулі бұзушылықтарға және өз кезегінде оның қаржылық жағдайы мен қызметінің нәтижелерінің нашарлауына әкелуі мүмкін.

*1.8. COVID-19 вирусының өршуі және жаһандық таралуы, сондай-ақ оның таралуын болдырмау немесе азайту үшін Үкімет қабылдаған шаралар әуе тасымалына сұраныстың айтарлықтай ауытқуына әкелді, оның салдары бизнеске, қызмет нәтижелеріне, қаржылық жағдайға және Компанияның өтімділігіне теріс әсер етті. Болашақта Компания тап болуы мүмкін халықтың денсаулығына ұқсас қауіптердің туындауы оның бизнесі, операциялық қызмет нәтижелері, қаржылық жағдайы және өтімділігі үшін қосымша жағымсыз салдарға әкелуі мүмкін*

COVID-19 вирусының өршуі, сондай-ақ әлемнің көптеген елдерінің үкіметтері оның тез таралуын тоқтату үшін қабылдаған шаралар - саяхатқа шектеулер мен тыйым салулар, тестілеу режимдері, «үйде болу» бұйрықтары мен карантиндер, қоғамдық жиналыстарға шектеулер, жаппай іс-шараларды жою, әлеуметтік алыстау шаралары және т. б. - бастапқыда ішкі және халықаралық іскерлік және туристік сапарларға сұраныстың күрт төмендеуіне әкелді. Қазақстан Үкіметі әлемнің басқа елдерінің Үкіметіне ұқсас тәсілді қабылдады және 2020 жылғы 22 наурыздан бастап ішкі рейстерді және 2020 жылғы 01 сәуірден бастап халықаралық рейстерді тоқтата тұру арқылы COVID-19 таралуын болдырмауға тырысты.

Экономикалық өсу қарқынының төмендеуін, кәсіпорындардың төлем қабілетсіздігінің көптеген жағдайларын және жұмыссыздықтың айтарлықтай өсуін қоса алғанда, жалпы әлемдік экономикаға елеулі теріс әсер етуден басқа, пандемияға жауап ретінде қабылданған шаралар тұтыну шығындарының айтарлықтай төмендеуіне және әуе тасымалына сұраныстың бұрын-соңды болмаған төмендеуімен аяқталатын бастапқы қарқынды

құлдырауға әкелді. Нәтижесінде Компанияның бизнесі, қызметі және қаржылық жағдайы да айтарлықтай теріс әсерге ұшырады. Компания тасымалдаған жолаушылардың жалпы саны 2020 жылғы 31 желтоқсанда аяқталған жыл ішінде 27%-ға 3,7 млн адамға дейін, 2019 жылғы 31 желтоқсанда аяқталған жыл ішінде 5,1 млн адамнан 8,1 млн-ға дейін қысқарды, бұл 2019 жылғы ШЖК деңгейінің 55%-ын құрайды. Бұл айтарлықтай төмендеу Компанияның 2020 жылдың 31 желтоқсанында аяқталған жылдағы жалпы кірісі мен басқа кірістерінің 55,5%-ға, яғни 2019 жылдың 31 желтоқсанында аяқталған жылдағы 898,7 миллион доллардан 400,3 миллион долларға дейін төмендеуіне әкелді. Компания балансының тұрақты беріктігін қамтамасыз ету, шығындарды басқару және ақшалай шығындарды азайту үшін Компания 2020 жылы пандемиямен күресудің бірқатар шараларын қабылдады, соның ішінде:

- «Халық банкі» АҚ-мен жаңа кредиттік желілер жасасу;
- Boeing 767 және Airbus A320 лизингтік ұшақтары бойынша пайыздар мен негізгі қарызды кейінге қалдыру туралы келіссөздер;
- барлық Embraer 190 және Boeing 757 ұшақтарын мерзімінен бұрын жеткізу туралы келіссөздер; және
- Компанияның операциялық лизинг берушілерінен лизинг шығындары бойынша қысқартулар мен кейінге қалдыруларды алу.

Басқа аурудың өршуі немесе халықтың денсаулығына ұқсас қауіп немесе саяхатқа сұранысқа, туристердің мінез-құлқына немесе саяхатқа шектеулерге әсер ететін оқиғадан қорқу Компанияның бизнесіне, қаржылық жағдайына және нәтижелеріне теріс әсер етуі мүмкін. Компанияға әсер ету бірқатар факторларға байланысты болады, соның ішінде, бірақ олармен шектелмей:

- пандемияның немесе оның жаңа нұсқаларының қайталануының ауырлығы, ауқымы мен ұзақтығы, әуе тасымалы мен тұтыну шығындарына кеңірек әсер ету, сондай-ақ байланысты ұсыныстар, шектеулер және тестілеу режимдері;
- Үкіметтің әуе мандаттарының қайта енгізілуінен туындауы мүмкін сұраныс пен өткізу қабілеттілігіне әсері (мысалы, белгілі бір жерлерге саяхаттауға шектеулер мен тыйымдар (мысалы, Қытайдың 2022 жылдың көп бөлігі үшін қатаң карантиндік ережелерді енгізуі және басқа елдердің COVID-19 таралуын болдырмау мақсатында ҚХР-дан саяхатқа тыйым салуы), жолаушыларға саяхат кезінде қорғаныс бетперделерін киюге, температураны тексеруге немесе тесттен өтуге және әуежайға кіргенге дейін немесе ұшаққа отырғаннан кейін немесе әлеуметтік қашықтықты қамтамасыз ету үшін ұшақта болуы мүмкін орындардың санын шектейтін басқа тексерулерден өтуге қойылатын талаптар);
- ұлттық, мемлекеттік және жергілікті өзін-өзі басқару органдарының басқа әрекеттері, соның ішінде маңызды емес кәсіпорындарды жабу және экономикалық көмек көрсету;
- тиімді вакциналар мен бустерлерді жеткізу, оларды енгізу бойынша күш-жігердің сәттілігі және мандаттардың вакцинацияға әсері, соның ішінде Компания қызметкерлерінің осындай мандаттарды орындауға дайындығы;
- қызметкерлердің карантиндер, аурулар немесе қалпына келтірілген үкіметтік коменданттық сағат немесе «үйде отыру» медициналық нұсқаулары және осыған ұқсас шектеулер арқылы жұмыс істеу қабілетіне кез келген әсер;
- Қазақстанда және неғұрлым кең туристік экожүйеде саланың қалпына келу жылдамдығы мен дәрежесі; және
- Компанияның қаржылық жағдайы мен іскери серіктестерінің және Компанияның қызметтерін көрсету үшін тартылатын үшінші тұлғалардың қызметіне әсері.

Егер мұндай оқиғалар орын алса, Компания қуаттылықты азайтуға, шығындарды азайтуға, қарыз міндеттемелерін қабылдауға немесе төлемдерді кейінге қалдыруға мәжбүр болуы мүмкін. Компанияның кредит берушілер мен жалға берушілердің дайындығын 2020 жылдағыдай қамтамасыз ете алатындығына кепілдік беру мүмкін емес.

*1.9. Авиация саласындағы бәсекелестік өте жоғары және Компанияның бәсекелестікке қарсы тұра алмауы оның бизнесіне, қаржылық жағдайына және қызмет нәтижелеріне айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін*

Компания жоғары бәсекеге қабілетті салада жұмыс істейді және басқа авиакомпаниялармен және басқа көлік түрлерімен бәсекелесуге мәжбүр. Компания авиакомпаниялармен Air Astana және FlyArystan қызмет көрсететін маршруттарда, сондай-ақ тарифтер деңгейіне, борттық өнімдерге, қызмет көрсету кестесіне (уақыты да, жиілігі де) және сенімділігіне, брендті тануға, жолаушыларға арналған ыңғайлылыққа, тұрақты клиенттер үшін жеңілдіктер мен акцияларға қатысты жанама рейстермен, чартерлік тасымалдармен, сондай-ақ жолаушылар үшін басқа қызметтердің болуы мен ыңғайлылығында және көліктің басқа түрлерімен бәсекелеседі. Қазіргі немесе жаңа бәсекелестерде жаңа ұшақтар мен тиімдірек операциялар болуы мүмкін. Бұл факторлар саланың немесе жалпы экономиканың белсенділігі төмендеген кезеңдерде (мысалы, COVID-19 пандемиясындағыдай) одан да маңызды бола түсуі мүмкін, өйткені қаржылық күйзеліске ұшыраған немесе банкроттыққа ұшыраған авиакомпаниялар ұзақ мерзімді өміршеңдікке нұқсан келтіре отырып қысқа мерзімді өмір сүруге қол жеткізу үшін көбірек тұтынушыларды тартуға бағытталған баға құрылымдарын немесе алымдарды енгізуі мүмкін. Бұдан басқа, экономикалық перспективалар белгісіз болып қалатындықтан, атап айтқанда, клиенттердің шығындарына әсер ететін және әсер етуді жалғастыратын Ресей-Украина қақтығысына байланысты бәсекелестік болашақта шиеленісуі мүмкін. Бәсекелестердегі өзгерістерге тез жауап бере алмау Компанияның нарық үлесі мен бренд күшіне әсер етуі мүмкін және Компанияның бизнесіне, болашағына, қызметінің нәтижелеріне және қаржылық жағдайына айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін.

Сонымен қатар, Қазақстанда төмен бюджеттік авиакомпаниялар секторының дамуына және авиатасымалдарға бейімділіктің өсуіне қарай ішкі сұраныстың артуы төмен бюджеттік тасымалдаушылардың, ультра төмен бюджеттік тасымалдаушылардың немесе басқа авиакомпаниялардың, сондай-ақ нарыққа шығу үшін, соның ішінде мемлекеттің қолдауымен мүмкіндіктер іздейтін инвесторлардың назарын аудартуы мүмкін. FlyArystan қызмет көрсететін халықаралық маршруттардың едәуір бөлігі – бұл нарықтың жалғыз операторы ретінде жұмыс істейтін маршруттар, бірақ оның жаңа халықаралық маршруттарда жұмыс істейтін әуекомпаниялармен бәсекелесу стратегиясы бәсекелестік қысымның күшеюіне әкеледі. Компания және, атап айтқанда, FlyArystan бюджеттік тасымалдаушы ретінде қолданыстағы және әлеуетті жаңа бюджеттік операторлар, сондай-ақ Орталық Азия нарығына шығуы мүмкін басқа компаниялар тарапынан қысқа және орта «нүкте-нүкте» маршруттары нарығында бәсекелестіктің күшеюіне тап болуы мүмкін. Мысалы, AirAsia X (AirAsia X Berhad, Air Asia Aviation Group құрамына кіреді) 2023 жылдың соңында Куала-Лумпур (Малайзия) - Алматы бағыты бойынша 2024 жылдың басында тікелей жолаушылар рейстерін орындауды жоспарлап отырғанын хабарлады. Егер FlyArystan шығындарының құрылымы ұлғайса және FlyArystan бұдан былай бәсекелестік артықшылықтарды қолдай алмаса, бұл FlyArystan бизнесіне, қызметінің нәтижелеріне, қаржылық жағдайына және/немесе перспективаларына елеулі теріс әсер етуі мүмкін. Бәсекелестердің қуаттылығының сұраныстан асып кетуі нарықтағы артық ұсынысқа, бәсекелестік ортаның өзгеруіне және бәсекелестердің бағасының айтарлықтай төмендеуіне сияқты Компанияның маржасына айтарлықтай әсер етуі мүмкін.

Авиация саласындағы консолидация, халықаралық альянстардағы өзгерістер және мемлекет субсидиялайтын халықаралық тасымалдаушылардың пайда болуы саладағы бәсекелестік ортаны өзгертті және өзгертуді жалғастырады, бұл айтарлықтай қаржылық ресурстармен, кең ауқымды жаһандық желілермен және бәсекеге қабілетті шығындар құрылымымен әуекомпаниялар мен альянстардың құрылуына әкеледі. Компанияның бірқатар халықаралық бәсекелес авиакомпаниялары да мемлекеттік қолдауды және / немесе субсидияларды пайдаланады. Мысалы, бәсекелес әуекомпаниялар, соның ішінде Lufthansa, COVID-19 пандемиясы кезінде үкіметтің қолдауына ие болды, соның ішінде несиелер, кепілдемелер және мемлекеттік қолдау гранттары, олардың бір бөлігін қайтарудың қажеті жоқ. Бұл мемлекеттік қолдау және онымен байланысты белгілі бір жағдайлар немесе болашақта алынған ұқсас мемлекеттік қолдау бұл бәсекелестерге компаниямен салыстырғанда бәсекеге қабілетті болуға және Компания жұмыс істейтін нарықтардағы бәсекелестік ортаны бұрмалауға мүмкіндік береді.

*1.10. Компания үшінші тараптың тарату арналарына сүйенеді және мұндай арналардың шығындарын, құқықтары мен функционалдығын тиімді басқаруы керек*

Компания әуе билеттерінің көп бөлігін тарату үшін үшінші тараптың тарату арналарына сүйенеді және болашақта осы арналарға сенуді жалғастырады деп күтеді. Оларға туристік агенттіктер, онлайн туристік агенттіктер және тек Air Astana-ға қатысты жаһандық тарату жүйелері (мысалы, Amadeus) жатады. Бұл тарату арналары өте қымбат болып табылады және қазіргі уақытта Компания жұмыс істейтін арналарға қарағанда, мысалы, Air Astana веб-сайты арқылы қосымша өнімдерді ұсынуға қатысты функционалдығы төмен. Бәсекеге қабілетті болу үшін компания өз шығындары мен тарату құқықтарын сәтті басқаруы, дистрибуцияның икемділігін арттыруы және салада бәсекеге қабілетті шығындар құрылымын сақтай отырып, тарату арналарының функционалдығын жақсартуы керек. Сонымен қатар, дистрибуция технологиялары өзгерген сайын, компания өз технологияларын жаңартуды жалғастыруы керек, не үшінші тараптардан жаңа технологияларды сатып алу, не функционалдылықты өз күшімен құру немесе оларды біріктіру, бұл кез-келген жағдайда маңызды технологиялық және коммерциялық тәуекелдермен және ықтимал маңызды инвестициялармен байланысты болады. Жоғарыда айтылғандардың барлығы Компанияның әдеттегі туристік агенттіктермен, саяхатты басқару компанияларымен, жаһандық тарату жүйелерімен немесе онлайн туристік агенттіктермен қарым-қатынасына әсер етуі мүмкін, соның ішінде егер мұндай тараптардың шоғырлануы жалғаса берсе немесе осы тараптардың кез келгені басқа технологиялық провайдерлерді сатып алуға ұмтылса, осылайша баламалы технологияларға қол жетімділікті шектеуі мүмкін. Үшінші тараптардың шығыстарын, құқықтары мен функционалдығын бәсекеге қабілетті деңгейде басқара алмау немесе компанияның әуе билеттерін таратудағы кез келген елеулі төмендеуі немесе бұзылуы оның бизнесіне, қызметінің нәтижелеріне және қаржылық жағдайына елеулі теріс әсер етуі мүмкін.

Сонымен қатар, Google сияқты іздеу жүйелері және жоғарыда аталған тарату арналары көптеген жеткізушілер сайттарында, туристік және басқа сайттарда рейстерді іздеу нәтижелерін біріктіреді. Мұндай арналар мен іздеу жүйелері әлеуетті клиенттерді бәсекелестердің веб-сайттарына бағыттап алады, бұл бәсекелестікті арттырады, бұл бизнеске, қызмет нәтижелеріне және Компанияның қаржылық жағдайына теріс әсер етуі мүмкін.

*1.11. Компания білікті қызметкерлердің жеткілікті санын тартуға және ұстап қалуға байланысты*

Компанияның қызметі жоғары білікті, адал және тиімді ұшқыштардың, инженерлердің, жолсеріктердің және басқа персоналдың болуын талап етеді. Компанияның даму



жоспарлары көптеген жаңа қызметкерлерді жалдауды, оқытуды және ұстауды талап етеді. Анда-санда авиация саласында білікті кадрлар, әсіресе ұшқыштар мен инженерлер жетіспейді, дегенмен соңғы жылдары COVID-19 пандемиясына байланысты көптеген әуекомпаниялардың қызметінің қысқаруы, сондай-ақ компанияның өз ұшқыштарын даярлау әрекеттері нәтижесінде жағдай жақсарды. Компания осы жоғары білікті персонал үшін басқа әуекомпаниялармен, оның ішінде толық циклді ірі әуекомпаниялармен бәсекелеседі. Компанияға білікті кадрларды тарту және ұстап қалу үшін жалақы мен жеңілдіктерді арттыру немесе айтарлықтай ауысу қаупі қажет болуы мүмкін. Мысалы, 2022 жылы Компания Қазақстандағы соңғы 12 жылдағы ең жоғары инфляцияға байланысты жедел персонал мен ұшқыштардың жалақысын көтерді, инженерлердің жалақысының құрылымын еңбек өнімділігіне негізделген құрылымға өзгертті және жолсеріктердің еңбек еңбекақысының құрылымын секторға негізделген құрылымға өзгертті. 2023 жылы ұшқыштар мен қызметкерлердің кейбір басқа санаттары үшін қосымша жалақыны көтеру қарастырылды. Егер Компания білікті қызметкерлерді ақылға қонымды бағамен жалдай, оқыта және ұстай алмаса, бұл Компанияның бизнесіне кері әсерін тигізуі мүмкін және ол өзінің өсу стратегиясын жүзеге асыра алмайды.

*1.12. Компания салада қатаң реттеумен жұмыс істейді. Реттеу оның операциялық икемділігін шектеуі мүмкін, ал нормативтік талаптарды сақтамау заңды немесе реттеуші санкцияларға әкелуі мүмкін*

Авиация саласы біршама дәрежеде реттеледі. Реттелетін салалар өзіне мыналарды қамтиды, атап айтқанда:

- жолаушыларға көрсетілетін қызметтерді ұсыну;
- әуе операторының сертификатын (АОС) болу талабы;<sup>2</sup>
- жаңа маршруттарды ашу немесе бар маршруттарда жиілікті арттыру мүмкіндігі;
- қауіпсіздік техникасы қағидасын сақтау;
- қауіпсіздік қағидасын сақтау;
- шетел тұлғалары тарапынан қазақстандық әуекомпаниясын иеленуге және тиімді бақылауға шектеу;
- монополияға қарсы реттеуді сақтау;
- әуекомпаниялар үшін ұшу-қону алаңдарының болуы;
- әуетасымалы жолаушыларының құқықтары;
- әуекомпанияларға қатысты экологиялық мәселелер;
- IATA<sup>8</sup> мүшелері болып табылатын әуекомпаниялардың әуебилеттерін сату үшін қажетті шарт ретінде IATA<sup>8</sup> белгілейтін қағидалар мен талаптар; және
- АҚШ Қаржы министрлігінің Шетел активтерін бақылау басқармасы сияқты ұлттық және халықаралық органдар белгілі бір елдермен, үкіметтермен, заңды және жеке тұлғалармен қызметтерге немесе операцияларға қатысты салған санкциялар.

Тиісті нормативтік актілер қоршаған ортаны қорғау, тұтынушылардың құқықтарын қорғау немесе реттеудің басқа салалары бойынша қосымша талаптарды қосу арқылы кеңейтілуі мүмкін. Болашақта авиация саласына COVID-19 сияқты вирустың өршуіне байланысты еңбекті қорғау және қауіпсіздік бойынша жоғары талаптар қойылуы мүмкін. Сонымен қатар, компанияның қызметіне компания бақылай алмайтын оқиғаларға немесе жағдайларға жауап ретінде қабылданатын сәйкестік шаралары әсер етуі мүмкін. 2009 жылы Халықаралық азаматтық авиация ұйымы (ICAO) Қазақстан Республикасы Көлік министрлігінің Азаматтық авиация комитеті тарапынан ұшу қауіпсіздігін қадағалау мүмкіндіктеріне қатысты «Қауіпсіздікке елеулі алаңдаушылық» анықталды. Тексеру ICAO әмбебап ұшу қауіпсіздігін қадағалау бағдарламасы шеңберінде жүргізілді. ICAO жаһандық реттеуші орган болып табылмайды, бірақ анықталған мәселелерді шешуге көмектесу үшін

проблемаларға елдердің назарын аударады. Тексеру нәтижесінде Еуропалық комиссия Қазақстанда тіркелген барлық ұшақтарға еуропалық әуе кеңістігінде ұшуға тыйым салды, іс жүзінде 2016 жылға дейін Еуропадағы қазақстандық әуекомпаниялардың көпшілігінің жұмысына тыйым салды. Компания бұл тыйымға, атап айтқанда, оның ұшақтарының пайдалану рәсімдері мен ұшуға жарамдылығын қазақстандық реттеуші емес, Аруба Азаматтық авиация департаменті бақылағандықтан түскен жоқ. Аруба Азаматтық авиация департаментінен ұшақтарды тіркеуді Ирландияның авиациялық басқармасына беру 2022 жылдың қазан айында аяқталғанымен, Air Astana және FlyArystan-мен байланысты емес ұқсас оқиғаның компанияның қадағалау органдарына қатысты болуы мүмкін гарантстігіне кепілдік жоқ. Жаңа немесе қайта қаралған ережелерді, сондай-ақ қолданыстағы ережелердің жаңа немесе өзгертілген түсіндірмелерін немесе орындалуын сақтау компания үшін айтарлықтай шығындарға әкелуі мүмкін және оның іскерлік тәжірибесінің икемділігін шектеуі мүмкін. Егер Компания немесе Компанияның қызметін қадағалайтын органдар белгілі бір нормативтік талаптарды орындамаса, бұл операциялық шығындардың, айыппұлдардың немесе басқа әкімшілік санкциялардың көбеюіне әкелуі мүмкін, бұл Компанияның бизнесіне теріс әсер етуі мүмкін.

*1.13. Компанияның бизнесіне және оның даму стратегиясына үшінші тарап қызметтері мен жабдықтарын жеткізушілерге тәуелділіктің нәтижесінде айтарлықтай ақаулар әсер етуі мүмкін.*

Компания өз қызметін қамтамасыз ету және бизнесті дамыту үшін қажетті қызметтер мен инфрақұрылымдарды ұсынуда үшінші тұлғаларға сүйенеді. Мұндай бөгде жеткізушілерге мыналар жатады:

- әуежай операторлары;
- қозғалтқыш өндірушілері;
- ұшақ өндірушілері;
- авиациялық көрсетілетін қызметтерді жеткізушілер; және
- ақпараттық технологияларды және көрсетілетін байланыс қызметтерін жеткізушілер.

Осы бөгде жеткізушілердің келісімшарттардың тиімділігі, уақтылығы және орындалу сапасы біршама дәрежеде Компанияның бақылауынан тыс болады және ұсынылатын қызметтердің қанағаттанарлық немесе Компания талап ететін стандарттарға сәйкес келетініне кепілдік бола алмайды. Сонымен қатар, Компания өз қызметіне сүйенетін үшінші тараптардың маңызды қызметтері, объектілері мен инфрақұрылымы шектеулі болуы, уақытша тоқтатылуы, біржола тоқтатылуы немесе коммерциялық қолайлы шарттарда қолжетімсіз болуы немесе соңғы уақытта Компанияның жоғары санкциялық шектеулерді сақтауы нәтижесінде болуы мүмкін.

Компания өткізу қабілетінің басым бөлігін құрайтын үш ірі әуежайға: Алматы, Астана және Шымкентке ерекше назар аудара отырып, Қазақстандағы әуежайлардың инфрақұрылымына ерекше тәуелді. Компания бұл әуежайлар ішкі және халықаралық нарықтарда компанияның бизнес операциялары мен өсу стратегиясын қолдау үшін жеткілікті өткізу қабілеттілігі мен жоғары сапалы қызметтерді қамтамасыз етуді жалғастыра ма, жоқ па, соған байланысты. 2023 жылғы 30 қыркүйектегі жағдай бойынша Компанияның 47 әуе кемесінің 31 ұшағы жылына 7 миллион жолаушыға қызмет көрсетуге қабілетті Алматы әуежайында орналасқан. Жаңа халықаралық терминал аяқталғаннан кейін, соңғысы әуежайдың өткізу қабілеттілігін жылына 14 миллион жолаушыға дейін арттырады деп күтілуде. Компания біршама дәрежеде Алматы әуежайына тәуелді болғандықтан, жаңа терминал құрылысының кешігуі Компанияның өзінің маршруттық стратегиясын немесе өсу жоспарын жүзеге асыра алмауына немесе оларды қазіргі уақытта күткендей жүзеге асырмауына әкелуі мүмкін. Құрылыс кезінде тоқтап қалу немесе

терминалдың өткізу қабілеттілігінің төмендеуі Компания үшін бос орындардың болуына немесе оның жарияланған рейстерді орындау немесе қызметтеріне сұранысты қанағаттандыру қабілетіне әсер етуі мүмкін. Сонымен қатар, әуежайда Компанияның өсіп келе жатқан бизнесі үшін өткізу қабілеті жеткіліксіз болуы мүмкін, бұл үлкен кептелістер мен кідірістерге әкелуі мүмкін. Кез келген кептелістер мен кідірістер Компанияның рейстерді орындау уақыты бойынша көрсеткіштеріне теріс әсер етуі және клиенттердің пікіріне теріс әсерін тигізуі мүмкін. FlyArystan моделін қоса алғанда, төмен бюджеттік әуетасымалдаушылардың операциялық моделі әуе кемелерінің жоғары жүктемесіне және рейстердің жылдам орындалу уақытына бағдарланған. Төмен бюджеттік әуетасымалдаушылар үшін рейстерді орындау уақытын қысқартудың маңыздылығын түсінбейтін және оны қамтамасыз ете алмайтын әуежай операторлары FlyArystan компаниясының жоғары жүктеу көрсеткіштеріне қол жеткізу қабілетіне теріс әсер етеді. Жоғарыда аталған жағдайлардың кез келгені бизнеске, қаржылық жағдайға, қызмет нәтижелеріне және Компанияның болашақ перспективаларына айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін.

Сонымен қатар, Компания бөгде жеткізушілер мен объектілерінде шарттық міндеттемелерді орындау және Компанияның қызметін қамтамасыз ету үшін жеткілікті персоналдың болуына байланысты. COVID-19 шектеулері жеңілдетілгеннен кейін жолаушылар ағынының жылдам өсуі операциялық персоналға деген жоғары сұраныспен бірге айтарлықтай операциялық проблемалар мен әуежайлардың жұмысында іркілстерге әкелді. Атап айтқанда, бөгде жеткізушілер мен әуежайлар жер үстіндегі қызмет пен қауіпсіздік қызметі қызметкерлерінің аздығына тап болды, бұл ұшудың кешігуіне, рейстердің тоқтатылуына және соған байланысты шығындарға әкелді. Қазақстанда Компанияға қызмет көрсететін басқа әуежайларда персоналдың қайталанатын тапшылығы жағдайында немесе егер жеткізушілер немесе өндірушілер осындай шектеулерге тап болса, бұл Компанияға қажетті қызметтер мен қолдау көрсете алмауына әкелуі мүмкін, бұл кешігулерге, рейстердің тоқтатылуына, тиісті шығындарға және клиенттердің шағымдарына әкелуі мүмкін, олардың барлығы бизнеске, қызмет нәтижелеріне және Компанияның өсу қабілетіне айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін.

*1.14. Шетелдік тұлғалар тарапынан қазақстандық әуекомпанияны елеулі иеленуге және оны тиімді бақылауға шектеулерді бұзу халықаралық тасымалдарға құқықтардың жоғалуына әкеп соғуы мүмкін*

Қазақстандық тұлғаларға қолжетімді ұшу құқықтарын пайдалану үшін Компанияны Қазақстан Республикасы және/немесе Қазақстан Республикасының азаматтары бақылауға тиіс. Егер мұндай тұлғалар Компания үстінен «елеулі иелік етуді» не «тиімді бақылауды» (немесе екеуін де) тоқтатса, Компания ұшатын кейбір шет мемлекеттер (Қазақстанның авиациялық билік орындарымен тиісті консультациялардан кейін) Компанияға бұрын берілген тасымалдау құқықтарын тоқтата тұру немесе кері қайтарып алу құқығын пайдалана алады.

Авиация туралы заңның 74-1-бабы Компанияны және басқа да қазақстандық әуекомпанияларды қазақстандық тиімді бақылауды қолдау үшін құқықтық негізді қамтамасыз етеді. 74-1-бап, басқалармен қатар, шетелдік заңды тұлғаға, заңды тұлға болып табылмайтын шетелдік ұйымға, шетелдікке және (немесе) азаматтығы жоқ адамға дербес не басқа шетелдік заңды тұлғалармен, заңды тұлға болып табылмайтын шетелдік ұйымдармен, шетелдіктермен және (немесе) азаматтығы жоқ адамдармен жиынтықта:

- акционерлік қоғам нысанында құрылған авиакомпанияның акцияларын және (немесе) Қазақстан Республикасының немесе шет мемлекеттің заңнамасына сәйкес шығарылған, акционерлік қоғам нысанында құрылған авиакомпанияның акцияларын

базалық активі болып табылатын туынды бағалы қағаздарды көрсетілген авиакомпанияның орналастырылған (авиакомпанияның өзі сатып алған акциялар шегеріле отырып) акциялары жалпы санының қырық тоғыз және одан көп пайызынан асатын мөлшерде тікелей және (немесе) жанама иеленуге, пайдалануға және (немесе) билік етуге;

- акционерлік қоғам нысанында құрылған авиакомпанияға қатысты тиімді бақылауды жүзеге асыруға тыйым салынатындығын көздейді.

*1.15. Компания ішкі нарықтағы үстем жағдайына байланысты монополияға қарсы заңнаманы бұзу қаупіне тап болуы мүмкін*

Компания 2023 жылдың 30 қыркүйегінде аяқталған соңғы 12 айда ішкі және халықаралық маршруттардың тиісінше 69% және 47% үлесімен өзінің ішкі нарығында үстем жағдайға ие. Белгілі бір нарықта үстем жағдайдың болуына «Қазақстан Республикасының Кәсіпкерлік Кодексі» Қазақстан Республикасының 2015 жылғы 29 қазандағы № 375-V Кодексімен (өзгерістермен және толықтырулармен) (бұдан әрі – Кәсіпкерлік кодекс) тыйым салынбағанымен, егер мұндай кәсіпорындар өз үстем жағдайын теріс пайдаланумен айналысса, үстем жағдайға ие кәсіпорындар кәсіпкерлік кодексті бұзу тәуекел етеді. Кәсіпкерлік кодексте Заңсыз мінез – құлық мысалдарының тізбесі қамтылғанымен, бұл мысалдар толық болып табылмайды және кәсіпорын өзінің үстем жағдайын теріс пайдаланып жатыр ма, жоқ па деген шешімді әрбір нақты жағдайда Қазақстан Республикасының бәсекелестікті қорғау және дамыту агенттігі (бұдан әрі - БҚДА) қабылдайды. Компания БҚДА белгілеген қағидалар мен талаптардың толық жиынтығын сақтау арқылы, сондай-ақ ішкі бақылау жүйесі арқылы Кәсіпкерлік кодекстің ережелерін сақтайды.

2019 жылдың қыркүйегінде БҚДА әуебилеттердің монополиялық жоғары бағаларын белгілеу арқылы компания өзінің үстем немесе монополиялық жағдайын теріс пайдаланды деген мәлімдемелер негізінде тергеуді бастады. Тексеру 2021 жылдың желтоқсанында Компанияға қатысты теріс қорытынды жасамай аяқталды. Алайда, 2022 жылғы желтоқсанда компанияның қызметін қосымша бағалаудан кейін Алматы қ. БҚДА және Авиациялық көлік прокуратурасы компанияның ішкі әуебилеттерінің құнына жанармай алымының негізсіз қосылуына байланысты компания әуетасымалдар нарығында өзінің үстем жағдайын теріс пайдаланды деген қорытындыға келді, бұл 2021 жылғы қаңтар мен 2022 жылдың мамыр аралығында билеттер бағасының өсуіне әкелді. 2023 жылдың 8 маусымында МАӘҚС компанияға 6 806 138 150 теңге көлемінде әкімшілік айыппұл салды, ол кейінірек 876 863 000 теңгеге (шамамен 2 000 000 АҚШ доллары) дейін азайтылды. Қазақстан Республикасының бәсекелестікті қорғау саласындағы заңнамасының бұзылуын болдырмау үшін Компания БҚДА келісімі бойынша монополияға қарсы комплаенстің сыртқы актісін қабылдады. Осы акт шеңберінде Компания 2024 жылдың соңына дейін негізгі ішкі маршруттар бойынша билеттер құнына отын алымын қоспауға міндетті. Айыппұл да, көрсетілген монополияға қарсы комплаенс актісі де компанияға 2022 жылдың маусымы мен 2023 жылдың қарашасы аралығында қосымша талап қою тәуекелін жоққа шығармайды.

Компанияның нарықтағы үстем жағдайын ескере отырып, Компания және оның қызметі мемлекеттік органдар тарапынан, әсіресе БҚДА тарапынан тұрақты мониторингке ұшырайды. Сондықтан болашақта БҚДА жаңа тергеуді бастамайтынына кепілдік беру мүмкін емес, бұл мұндай тексерулерге жауап беруге арналған басшылық ресурстарына әсер етуі мүмкін. БҚДА кез келген теріс қорытындысы бизнеске, қаржылық жағдайға және Компания қызметінің нәтижелеріне елеулі теріс әсер етуі мүмкін.

*1.16. Егер Компания клиенттерге қызмет көрсету сапасын дұрыс басқара алмаса және клиенттердің қанағаттануы төмендесе немесе Компанияның операциялық қызметі клиенттер тарапынан өтемақы төлеу талаптарының көбеюіне әкелсе, Компанияға айтарлықтай әсер етуі мүмкін*

Компанияның беделі клиенттердің қанағаттануымен тығыз байланысты. Рейстерді уақтылы орындауды қоса алғанда сенімділік Компанияның клиенттік тәжірибесінің негізгі элементі болып табылады. Сенімсіз жұмыс және/немесе сәтсіздіктер нәтижесінде клиенттердің үміттерін қанағаттандыра алмау клиенттердің қанағаттануына теріс әсер етеді және әсіресе егер Компания басқа авиакомпаниялармен салыстырғанда нашар жұмыс істейтін болса, Компанияның беделіне және оның қызметтеріне деген сұранысқа нұқсан келтіруі мүмкін. Осы немесе басқа факторлардың салдарынан Компанияның қызметтеріне сұраныстың кез келген айтарлықтай төмендеуі немесе өтемақы шығындарының кез келген өсуі бизнеске, қызмет нәтижелеріне, қаржылық жағдайына және Компанияның болашағына айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін.

FlyArystan қызметтерді бөлу арқылы қосымша кірісті арттыруға назар аударуды жалғастыра отырып, жолаушыларға мұндай қызметтер үшін ақы төлеуді талап ету клиенттердің реакциясын тудыруы мүмкін. Төмен бюджеттік тасымалдаушылардың сегменті Қазақстанда клиенттерді багажды, тамақ пен сусындарды тасымалдау сияқты қосымша шығындарға әкеп соғатын қызметтермен таныстыру салыстырмалы түрде жаңа болып табылады. Клиенттердің 2021 жылдың ақпанында әр жолаушының бір сөмкені алып жүруін шектейтін қағида енгізілгеннен кейінгі алғашқы пікірлері теріс болды. Бұл қағида жолаушыларды отырғызу тиімділігін арттыру, рейстің уақтылы орындалуын арттыру және қосымша табыс алу мақсатында енгізілді. 2021 жылдың наурызында осы қағида енгізілгеннен кейін FlyArystan промоутерлерінің таза бағалауы 17% - ға төмендеді, бірақ келесі айда қалпына келді. Басқа қосымша қызметтер мен байланысты төлемдерді енгізу ішкі нарықта оң қабылданатынына кепілдік беру мүмкін емес және бұл Компанияның беделіне теріс әсер етуі мүмкін.

*1.17. Компанияның беделіне немесе сауда маркасына келтірілген зиян оның қаржылық жағдайы мен қызмет нәтижелеріне айтарлықтай әсер етуі мүмкін*

Компания өзінің беделіне және Air Astana және FlyArystan брендтеріне айтарлықтай инвестициялар жасады. Бұл брендтер айтарлықтай коммерциялық құндылыққа ие және Компанияның өз клиенттерімен және басқа да негізгі мүдделі тараптармен қарым-қатынасты сақтау қабілеті үшін өте маңызды. Атап айтқанда, Air Astana клиенттер мен инвесторларды тарту және ұстап қалу үшін брендтің оң танымалдығына сүйенеді. Болашақта бренд пен тұтынушылардың Air Astana-ға деген сенімі, егер олар негізсіз болып шықса да, рейстерді орындау қауіпсіздігі, қызмет көрсету сапасы, сенімділігі және/немесе уақтылығы туралы алаңдаушылық сияқты бірқатар факторлардың теріс әсеріне ұшырауы мүмкін. Кез келген оқиға немесе бірқатар оқиғалар клиенттердің шағымдарына немесе теріс пікірлерге әкелуі мүмкін. Жоғарыда аталған оқиғалардың кез келгені Air Astana немесе FlyArystan брендіне елеулі зиян келтіруі мүмкін, бұл Компанияның өз қызметтерін ілгерілету, клиенттерді тарту және ұстап қалу қабілетіне, өз кезегінде бизнеске, қаржылық жай-күйге, қызмет нәтижелеріне және/немесе компанияның перспективаларына елеулі және теріс әсер етуі мүмкін. Бренд пен Компанияның беделін сақтау, нығайту және қалпына келтіру қымбатқа түсуі мүмкін, әсіресе әлеуметтік желілер мен смартфондар сияқты жаңа бұқаралық ақпарат құралдары мен технологиялар қарқынды дамиды және брендті осындай арналар арқылы белсенді басқару және жылжыту қажет болады.

*1.18. Компания әуе кемелерін сатып алады және оларды лизинг шарттары бойынша сатып алуды жалғастыруды жоспарлап отыр. Егер Компания қолданыстағы лизинг*

*шарттарын бұзса немесе өзінің болжамды ұшақ паркі үшін лизинг шарттарын жасай алмаса, бұл ұшақтардың қайтарылуына немесе оның өсу стратегиясына айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін*

2023 жылдың 30 қыркүйегіндегі жағдай бойынша Компания өзінің қазіргі әуе кемелерінің бүкіл паркін жалға алды, оның 39-ы операциялық лизингте (меншік құқығын ауыстырусыз), ал сегізі қаржылық лизингте (меншік құқығын ауыстырумен) болды. Компанияның осы лизингтік шарттар бойынша төлемдері 2022, 2021 және 2020 жылдары 201,1 миллион АҚШ долларын, 120,9 миллион АҚШ долларын және 107,3 миллион АҚШ долларын және 2023 жылдың 30 қыркүйегінде аяқталған тоғыз айлық кезеңде 158,3 миллион АҚШ долларын құрады. Бұл лизинг шарттарында әдеттегі бұзу шарттары бар, сонымен қатар Компаниядан әуе кемелерін сақтандыру және оларды белгілі бір жағдайда қайтару сияқты белгілі бір қосымша талаптарды сақтауды талап етеді.

Мұндай талаптарды сақтамау тиісті келісім бойынша дефолтқа және сайып келгенде, тиісті ұшақты қайта алуға әкелуі мүмкін. Осы келісімдердің кейбіреулері кросс-дефолт ережелерін қамтиды, нәтижесінде бір келісім бойынша міндеттемелерді орындамау сол жалға берушімен немесе бүкіл Флот бойынша басқа лизингтік шарттар бойынша міндеттемелерді орындамау, сондай-ақ Қор компания акцияларының кемінде 25% иеленуді тоқтататын немесе өз үлесін 51% - дан асатын жағдайларды қоса алғанда, бақылауды өзгерту туралы ережелер ретінде қарастырылуы мүмкін. Төлемдер бойынша міндеттемелерді қоса алғанда, әуе кемелерінің лизинг шарттары бойынша міндеттемелерді орындамау немесе Қордың акцияларды шекті мәннен жоғары деңгейде иеліктен шығаруы немесе сатып алуы, егер жалға беруші бұл шарттарды жоймаса, Компанияға теріс әсер етуі мүмкін.

Компания әуе кемелерінің лизингі алдағы жылдары Компанияның әуе кемелері паркін ұлғайту үшін негізгі қаржыландыру көзі болып қала береді деп күтеді. Компанияның әуе паркін дамыту жоспары 2028 жылға дейін тағы 25 ұшақ сатып алуды көздейді, оларға қатысты әлі міндеттемелер қамтамасыз етілмеген. Компания жеткізілімі әлі қамтамасыз етілмеген осы 25 ұшақ үшін операциялық лизингке алуға болады деп есептесе де, Компания өзіне тиімді шарттармен операциялық лизинг шартын жасай алатынына кепілдік бере алмайды. Компанияның баланс бойынша міндеттемелері және міндеттемелер пайдаланылатын лизинг типіне қарамастан әуе кемелерінің паркі ұлғайған сайын айтарлықтай артады. Егер Компания мұндай ұшақтарды қолайлы шарттармен немесе жалпы лизингке ала алмаса, Компания ұшақтарды сатып алу жоспарларын өзгертуге мәжбүр болуы мүмкін және қаржыландыру шығындарынан жоғары болуы мүмкін, бұл компанияның және оның бизнесінің өсу стратегиясын жүзеге асыруға теріс әсер етеді.

Сонымен қатар, Компания сұраныс пен өткізу қабілеттілігінің болжамдарына, сондай-ақ оларға сәйкес ұшақтарды жалға алуға байланысты. Егер болжамдар мен бағалаулар дұрыс болмаса, Компания сатып алған ұшақтардың барлық мүмкіндіктерін пайдаланбау тәуекеліне тап болады. Жоғарыда аталған жағдайлардың кез келгені бизнеске, қызмет нәтижелеріне, қаржылық жағдайға және/немесе Компанияның болашағына айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін.

#### *1.19. Компанияның ұзақ мерзімді перспективасында жеткіліксіз болуы мүмкін*

2023 жылғы 30 қыркүйектегі жағдай бойынша компанияның 2019 жылғы 12 тамыздағы «Қазақстан Халық Банкі» АҚ-мен Компанияның нысаналы несиелік желісі туралы шарт (өзгерістерді және/немесе толықтыруларды есепке ала отырып) және 2011 жылғы 27 шілдедегі «Ситибанк Қазақстан» АҚ-мен нысаналы кредиттік желі (өзгерістер және/немесе толықтырулар есепке ала отырып) бойынша қарыз алу үшін қолжетімді жалпы өтімділігі

478,1 млн АҚШ доллары, оның ішінде 314,4 млн АҚШ доллары ақша қаражаты мен банктік шоттардағы қалдықтар және жиынтығында 163,7 млн АҚШ доллары болды. Компанияның қолжетімді несиелік желілері болса да, бұл желілер компанияның қызметін толық қаржыландыру үшін жеткіліксіз, осылайша, Компания өзінің қызметін қаржыландыру және өзінің ұшақпен байланысты міндеттемелері бойынша жоспарлы төлемдерді жүзеге асыру үшін өзінің операциялық ақша ағындарына (егер бар болса) және қолма-қол ақша қалдықтарына, соның ішінде қаржылық лизинг шарттарында сатып алуға міндеттене алатын кез келген ұшақпен байланысты сату алдындағы төлемдерге тәуелді болады. Компанияның операциялық және қаржылық лизинг бойынша төлемдері елеулі болып табылады: 2022, 2021 және 2020 жылдар үшін 201,1 млн АҚШ доллары, 120,9 млн АҚШ доллары және 107,3 млн АҚШ доллары және 2023 жылдың 30 қыркүйегінде аяқталған тоғыз айлық кезең үшін 158,3 млн АҚШ доллары. 2023 жылдың 30 қыркүйегіндегі жағдай бойынша Компания 2024 және 2026 жылдары жеткізілуі күтілетін тағы 21 ұшақты операциялық лизинг негізінде жалға алуға міндеттелді. Ұзақ мерзімді перспективада (осы Инвестициялық меморандум күнінен кейін кемінде 12 айды қамтитын уақыт кезеңі) операциялық ақша ағындары (егер мұндайлар бар болса) және Компанияның ақша қаражатының қалдықтары оның қызметін қаржыландыру үшін жеткілікті болатынына кепілдік беру мүмкін емес, бұл өз кезегінде Компанияның бизнесіне, қызметінің нәтижелеріне және қаржылық жағдайына елеулі теріс әсер етуі мүмкін.

*1.20. Компанияның пайдаланушы сертификатын уақытша тоқтата тұруы немесе жоғалтуы Компания қызметінің тиісті бөлігін тоқтатуына әкеледі*

Компанияның немесе оның мердігерлерінің бірінің авиация саласына қатысты қолданыстағы заңнамалық актілерді, қағидаларды және нормаларды сақтамауы, мысалы, адами фактор себебі бойынша немесе ҚАӘ жүргізетін тексерулер барысында басқаша анықталған, егер уақытында жойылмаса, ҚАӘ компанияны АОС<sup>2</sup> уақытша тоқтата тұру немесе кері қайтарып алу бойынша шаралар қабылдауға әкелуі мүмкін. Бұл Компания қызметінің тиісті бөлігін тоқтата тұруға әкеледі, бұл бизнеске, қызмет нәтижелеріне, қаржылық жағдайына және/немесе Компанияның перспективасына айтарлықтай теріс әсер етеді.

*1.21. Қазақстан мен басқа елдер арасындағы екіжақты келісімдердегі немесе сауда қатынастарындағы өзгерістер Компанияның ұшу маршруттарындағы бәсекелестікті шектеуге немесе күшейтуге әкелуі мүмкін*

Әлемдік саяси климатта протекционизмнің күшеюі Компанияның қызметіне теріс әсер етуі мүмкін. Отырғызуға құқықтың болуы Компания қызметі үшін өте маңызы бар. Бұл құқықтар егеменді мемлекеттер арасында келісіледі, бұл олардың қабылдануы мен орындалуы компанияға тәуелді емес екендігін білдіреді. Қазақстан мен Компанияның халықаралық маршруттары үшін негізгі болып табылатын мемлекеттер арасындағы сауда қатынастарын кез келген бұзушылық немесе мұндай мемлекеттер тарапынан протекционизмнің күшеюі қонуға құқықтарының шектелуіне әкелуі мүмкін. Компанияның даму стратегиясының бір бөлігі екі брендтің маршруттарын кеңейту болып табылса, қонуға құқығының кенеттен немесе барабар емес ырықтандыру бәсекелестер үшін маршруттарға қолжетімділікке мүмкіндік береді, бұл Компания болжамайды. Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымды дамыту министрлігінің № 747 бұйрығына сәйкес ААК Астана мен Алматы әуежайларын қоса алғанда, Қазақстанның 13 әуежайында «ашық аспан» режимін енгізді.

Қазіргі уақытта «бесінші ауа еркіндігі» берілген «ашық аспан» режимі тиісті екіжақты уағдаластықтарға қол жеткізген елдердің шетел тасымалдаушылары үшін қолжетімді. Осы Инвестициялық меморандум жасалған күні мұндай екіжақты уағдаластықтарға Катармен,

Біріккен Араб Әмірліктерімен, Малайзиямен және Өзбекстанмен қол жеткізді және егер режимнің қолданылу мерзімі ұзартылмаса, 2027 жылдың соңына дейін қолданыста болады. Егер «ашық аспан» режимін Қазақстан қосымша маршруттарға шетел тасымалдаушыларының көпшілігіне қолжетімділік беру үшін біржақты тәртіппен кеңейтетін болса және/немесе қосымша екіжақты келісімдер іске асырылатын болса, Компания тарифтерді төмендету арқылы бәсекелестіктің күшеюіне ден қоюға мәжбүр болуы мүмкін, бұл кейбір маршруттардың рентабельділігінің төмендеуіне әкелуі мүмкін. Оқиғалардың кез келген осындай дамуы бизнеске, қаржылық жағдайға, қызмет нәтижелеріне және Компанияның болашақ перспективаларына айтарлықтай теріс әсер етеді.

*1.22. Компания парниктік газдар шығарындыларын шектеуге және нормативтік немесе заңнамалық актілермен енгізілген квоталар саудасының тиісті схемаларына байланысты тәуекелдерге ұшырауы мүмкін*

Компания көмірқышқыл газы (бұдан әрі – CO<sub>2</sub>) сияқты парниктік газдар шығарындыларын азайтуға бағытталған әртүрлі нормативтік ережелерге бағынады. Жақын және орта мерзімді перспективада бұл ережелердің қатаңдығы артуы мүмкін.

2012 жылдан бастап Еуропалық экономикалық аймақтан және одан тыс барлық рейстердің шығарындылары осындай әуе тасымалдарын жүзеге асыратын компаниялардан CO<sub>2</sub> шығарындыларын өлшеуді және оларды квоталарды тапсыру арқылы ескеруді талап ететін ЕО-дағы шығарындылар квоталарының сауда жүйесіне (бұдан әрі-EU ETS) енгізілді. EU ETS шеңберінде әуекомпанияларға CO<sub>2</sub> шығарындыларына тарихи көрсеткіштер мен CO<sub>2</sub> тиімділігінің бақылау көрсеткіштері негізінде бастапқы квоталар беріледі. 2016 жылдың қазан айында ICAO 2019 жылғы деңгейден асатын халықаралық азаматтық авиацияның жыл сайынғы CO<sub>2</sub> шығарындыларын бақылау, хабарлау және өтеу үшін халықаралық авиацияға (бұдан әрі – CORSIA) көміртегі шығарындыларын өтеу және азайту схемасын қабылдады. Жалпы шығарындылардың жоғарғы шегін белгілейтін EU ETS - тен айырмашылығы, CORSIA «өтемақы схемасы» болып табылады, оған сәйкес шығарындылардың жалпы көлемі ұлғаюы мүмкін, бірақ өтемақы есебінен өтелуі керек. Деңгейден асатын CO<sub>2</sub> шығарындыларын өтеу үшін 2019 жылы халықаралық авиация уақыт өте келе көміртексіз өсуіне қол жеткізеді, эмитенттер шығарынды бірліктерін сатып алуға тиіс. Компания осындай шығарындылар бірліктерін сатып алуға байланысты шығындарды жолаушыларға билет бағасы арқылы аудару алатынына сенімділік жоқ.

2021 жылдың 14 шілдесінде Еуропалық комиссия ЕО-дағы парниктік газдар шығарындыларын 2030 жылға қарай 1990 жылғы деңгейден 55% - ға төмендету мақсатында, атап айтқанда, жаңа секторларға шығарындылар квоталары саудасын кеңейту және қолданыстағы EU ETS-ті (Пакет «Сәйкестік 55») қатаңдату арқылы қолданыстағы заңдарды сәйкестендіруге бағытталған заңнаманы қайта қарау және жаңарту бойынша бірқатар ұсыныстар қабылдады.<sup>29</sup> «Сәйкестік 55» пакетіне сәйкес, <sup>29</sup>EU ETS квоталары 2024 жылдан 2027 жылдар аралығында жаңа 55% мақсатқа сәйкес квоталардың жалпы санын азайта және шығарындыларды реттеу режимін CORSIA-ға сәйкес келтіре отырып, біртіндеп алынып тасталады. Квоталардың кез келген жетіспеушілігі ашық нарықта және/немесе мемлекеттік аукциондарда сатып алынуға тиіс. 2022 жылдың 31 желтоқсанында аяқталған жыл және 2023 жылдың 30 қыркүйегінде аяқталған тоғыз айлық кезең үшін EU ETS және CORSIA төлемдері бойынша шығындар минималды болды,

<sup>29</sup> ЕО-дағы парниктік газдар шығарындыларын 2030 жылға қарай 1990 жылғы деңгейден кемінде 55% - ға төмендету мақсатында, атап айтқанда, жаңа секторларға шығарындыларға квоталар саудасын кеңейту және қолданыстағы EU ETS-ті қатаңдату жолымен қолданыстағы заңдарды сәйкестендіруге бағытталған заңнаманы қайта қарау және жаңарту бойынша ұсыныстар жинағы.



дегенмен Компания болашақта көміртегі квоталарын өз қызметі мен өсу стратегиясын жүзеге асыру үшін жеткілікті көлемде ала алатындығына кепілдік жоқ. CO<sub>2</sub> шығарындыларына рұқсат берілмеген CO<sub>2</sub> шығарындылары үшін санкциялар және/немесе әкімшілік айыппұлдар салынады.

Сонымен қатар, Компания клиенттерге несие құнын бере алмауы мүмкін, бұл компанияның операциялық нәтижелері мен қаржылық жағдайына айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін. Шығарындылардың тұрақты деңгейін қолдайтын әуекомпаниялар үшін операциялық шығындар одан әрі артады, өйткені несие шегі ертерек жетеді.

Климаттың өзгеруіне, парниктік газдар шығарындыларына және жалпы экологиялық мәселелерге қатысты үкімет пен қоғамның дамып келе жатқан алаңдаушылығын ескере отырып, Компания экологиялық нормалар, жалпы тенденция ретінде, әсіресе IATA<sup>10</sup> мен ICAO-ның авиация өнеркәсібінің 2050 жылға қарай CO<sub>2</sub> шығарындыларының нөлдік деңгейіне жетуі үшін қамтамасыз ету жалпы салалық міндеттемесін ескере отырып, өте қатаң болады деп күтеді. Қосымша нормативтік талаптардың қалай және қаншалықты тез күшіне енетініне ешқандай кепілдік беру мүмкін емес; Компания сондай-ақ мұндай нормативтік талаптарға сәйкес келе алатындығын немесе мұндай жаңа және қатаң нормативтік талаптардың оның қызметіне қалай әсер ететінін болжай алмайды. Кез келген осындай нормативтік талаптар Компанияның операциялық икемділігін шектеуі, әкімшілік жүктемені ұлғайтуы, жаңа және елеулі шығындар салуы және сақтамаған жағдайда әкімшілік санкциялар немесе айыппұлдар салуы мүмкін.

*1.23. Компанияның қызметіне экстремальды ауа-райы құбылыстары, температураның жоғарылауы және климаттың өзгеруінің басқа физикалық әсерлері әсер етуі мүмкін*

Климаттың өзгеруі Компанияның қызметіне және оның бизнесіне әртүрлі жолдармен әсер етуі мүмкін. Атап айтқанда, климаттың өзгеруінің болжамды салдары, соның ішінде жалпы ауа-райының ызғарлы жағдайлары және жиілігі мен қарқындылығы жоғары дауылдар сияқты жиі болатын әуежайлардың өткізу қабілеттілігін төмендетуді және жер үсті көлігіне қол жеткізуді, кейбір әуе кеңістіктері мен ұшу-қону жолақтарын жабуды, кешіктіруді немесе рейстерді тоқтатуды немесе компания активтеріне зиян келтіруді қоса алғанда экстремалды ауа-райы құбылыстары Компанияның жұмысын бұзуы мүмкін. Барған сайын орын алатын және болжау қиынырақ болатын мұндай оқиғалар іркіліс шығындарының артуына және кірістердің азаюына әкеледі, сондай-ақ Компанияның беделіне және клиенттердің пікіріне теріс әсер етеді. Сонымен қатар, мұндай экстремалды ауа-райы құбылыстары брондау кезінде клиенттердің мінез-құлқына әсер етуі мүмкін, бұл брондау санының төмендеуіне әкелуі мүмкін және бизнеске, қаржылық жағдайға және Компания қызметінің нәтижелеріне айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін.

*1.24. Компания тұрақты даму саласында өз мақсаттарына жете алмауы мүмкін.*

Компания әсіресе өз рейстерінің қоршаған ортаға әсерін азайтуға тырысады, өйткені экологиялық пайымдар саяхат туралы шешім қабылдауға көбірек әсер ететінін мойындайды. Барлық тұтынушылар мен қызметкерлердің көпшілігі Компанияның тұрақты даму практикасына көбірек көңіл бөледі және Компания реттеуші органдардың, мүдделі топтардың және басқа үшінші тараптардың өте қатаң бақылауына болады. Дүние жүзі бойынша әуекомпаниялар сондай-ақ жарнамалық және тұтынушылық агенттіктердің, реттеуші органдардың және соттардың тарапынан «жасыл жуу» деп те аталатын тұрақты даму күш-жігеріне қатысты жаңылыстыратын мәлімдемелер жасауына ерекше назар аударады. Компанияның тұрақты даму саласындағы мақсаттары 2060 жылдан кешіктірмей қызмет пен жеткізу тізбегі нәтижесінде шығарындылардың нөлдік деңгейіне қол жеткізуді, шығарындыларды қысқарту бойынша жақын ғылыми негізделген мақсаттарды белгілеуді,

ресурстарды пайдалану тәсілін өзгертуді және ТМД және Орталық Азия елдерінде жетекші экологиялық тұрақты әуетасымалдаушыға айналдыруды қамтиды.

Компания өз қызметінің экологиялылығын арттыруда табысқа жете алмауы мүмкін немесе оның экологиялылық саласындағы мақсаттарын жүзеге асыру, әсіресе мұндай мақсаттарға жету үшін шешуші маңызы бар технологиялар әлі де әзірленбегендіктен, күтілгеннен де қымбат болуы мүмкін. Сондай-ақ, Компания сапарларды өте ұтымды ұйымдастыру үшін белгіленген пункттерге әсер ете алмауы мүмкін, ал жеткізушілер Компанияның тұрақты даму стандарттарын сақтамауы мүмкін. Егер Компания өз қызметі шеңберінде әлеуметтік және экологиялық көрсеткіштерді жақсартуда табысқа жете алмаса, демек, тұрақты даму саласындағы көшбасшы ретінде қабылданбайды немесе жоғарыда көрсетілген оқиғалар орын алса, оның ішінде болжамды «жасыл жуу» туралы шағымдар туындаса, бұл мүдделі тараптардың сенімінің төмендеуіне, беделге нұқсан келтіруге, сұраныстың төмендеуіне және бәсекелестік артықшылықтардың жоғалуына әкелуі мүмкін.

*1.25. Компания салықтардың және Компания қызметінің қоршаған ортаға әсеріне байланысты басқа да қаржылық санкциялардың көбею тәуекеліне ұшырайды*

Авиацияның климаттың өзгеруіне әсерімен күресуге бағытталған болашақ саяси шаралар мен нормативтік актілер әуекомпания операторларына салынатын қосымша салық салуды немесе қаржылық айыппұлдарды қоса алғанда, қосымша шаралар енгізуге әкелуі мүмкін, бұл Компанияның шығындарын арттыруы немесе оның көрсетілетін қызметтері мен операцияларын шектеуі мүмкін. Авиациялық салықтар мен алымдарды енгізу Компанияның қызметіне, маржасына және қаржылық жағдайына теріс әсер етуі мүмкін. Егер Компания төлеуі тиіс климаттық салықтар мен алымдар авиация саласындағы төмен қаржылық көрсеткіштер кезеңдерде төмендетілмесе немесе кейінге қалдырылмаса, мұндай салықтар мен алымдардың Компанияның қызметіне, маржасына және қаржылық жағдайына теріс әсері күшеюі мүмкін.

Компанияның қоршаған ортаға әсеріне байланысты басқа қаржылық санкциялар немесе саясат, мысалы, шуыл бойынша коменданттық сағат немесе авиация саласының өткізу қабілеті мен өсуін шектейтін саясат енгізілуі немесе күшейтілуі мүмкін. Кез келген осындай қаржылық айыппұлдар мен одан әрі шектеулер бизнеске, қызмет нәтижелеріне, қаржылық жағдайына, Компанияның перспективасына мен даму жоспарларына теріс әсер етуі мүмкін.

*1.26. Ұшу қауіпсіздігіне қатысты маңызды оқиға Компанияға теріс әсер етуі мүмкін және Компанияны айтарлықтай айыппұлдар мен басқа да заңды және реттеуші санкцияларға ұшыратуы мүмкін*

Компания қатысатын ұшу қауіпсіздігі мен еңбекті қорғауға байланысты инциденттер ауыр жарақаттарға, адам өліміне және/немесе Компания қызметінің бұзылуына әкелуі мүмкін. Адами фактордан немесе заңсыз әрекеттерден, әуе кемелерінің техникалық немесе механикалық ақауларынан немесе техникалық қызмет көрсетуден туындауы мүмкін кез келген осындай оқиға бұқаралық ақпарат құралдарында үнемі жағымсыз хабарларға әкелуі, жолаушылардың сеніміне әсер етуі және жалпы әуетасымалдар индустриясына және (Компания мен оның қызметкерлері қатысушы болып табылатын дәрежеде) Компанияның беделіне теріс әсер етуі мүмкін, бұл Компания көрсететін қызметтерге сұраныстың төмендеуіне әкеледі. Әсіресе егер мұндай инцидент Компания жұмыс істейтін бір немесе бірнеше юрисдикциялардағы авиациялық реттеушілердің тиісті үлгідегі барлық ұшақтарды қондыру туралы шешіміне әкеп соқтырса, Компанияға оның брендтерінің бірінің, Air Astana немесе FlyArystan ұшақтарының қатысуымен ұшу қауіпсіздігіне байланысты елеулі инцидент айтарлықтай әсер етуі мүмкін.

Сонымен қатар, егер Компанияның әуе кемелері материалдық қауіпсіздікке қатысты оқиғаларға қатысса, Компания бұзылған немесе жоғалған әуе кемелерін жөндеуге немесе ауыстыруға байланысты айтарлықтай шығындарға ұшырауы мүмкін, бұл осындай бұзылған немесе жоғалған әуе кемелерінің жұмыс қабілеттілігін уақытша немесе тұрақты жоғалтуға, сондай-ақ зардап шеккен жолаушылардың, қаза тапқан жолаушылардың туыстарының, әуе кемелерінің иелерінің және басқа да үшінші тараптардың талаптарына әкеледі. Компания толығымен сақтандырылғандығына қарамастан Компания Компанияның АОС<sup>2</sup> қатысты кері қайтаруды немесе шектеуді қоса алғанда айыппұлдар немесе басқа заңды немесе реттеуші санкцияларға ұшырауы мүмкін емес деген сенімділік жоқ. Мұндай инциденттің алдын алу немесе жедел және тиімді әрекет ете алмау Компанияның беделіне, бизнесіне, қызметінің нәтижелеріне, қаржылық жағдайына және перспективасына айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін.

*1.27. Террористік инциденттер сияқты қауіпсіздікке қатысты елеулі қауіптер немесе шабуылдар әуе тасымалына сұранысты төмендетуі және қауіпсіздік шараларына байланысты шығындарды арттыруы мүмкін*

Ұшақтың айдап әкету, жарылыс немесе басқа да террористік инцидент сияқты қауіпсіздікке қатысты елеулі қауіптер немесе шабуылдар мұндай қауіптің немесе шабуылдың орны мен мақсатына және Компанияның тікелей қатысқанына қарамастан Компанияға айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін. Мұндай оқиға әуе тасымалына сұраныстың төмендеуіне әкелуі мүмкін, бұл өз кезегінде кірістердің жоғалуына әкелуі мүмкін және бизнеске, қызмет нәтижелеріне, қаржылық жағдайына және Компанияның перспективасына айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін. Мұндай оқиғалардың қосымша жағымсыз салдары немесе олардың туындау қаупі Компания өз қызметін белгілі бір кезеңдерге жүзеге асыратын әуе кеңістігін толық немесе ішінара жабуды, қамтудың қолжетімділігіне шектеулерді, ұшуға шектеулерді және қауіпсіздік шараларына байланысты шығындарды ұлғайтуды қамтуы мүмкін. Мысалы, қауіпсіздік шараларының күшеюі әуекомпаниялардың шығындарының өсуіне әкелуі мүмкін, бұл Компания бағаны көтеру түрінде клиенттерге аудара алмауы мүмкін. Жолаушыларды тексеруді күшейту, қол жүгін алып жүру қағидаларын қатаңдату және жолаушылар тасымалына қатысты басқа да ұқсас шектеулер жолаушылар үшін қолайсыздықтардың артуына және әуе тасымалына сұраныстың төмендеуіне әкелуі мүмкін.

Қауіпсіздік саласындағы ірі оқиғаның Компанияға әсері, егер инцидент Компанияға немесе Компания қызметі үшін аса маңызды әуежайға, мысалы, Алматы әуежайына және Қазақстандағы Нұрсұлтан Назарбаев атындағы халықаралық әуежайға («Астана әуежайы») әсер етсе, аса елеулі болуы мүмкін. Бұл жағдайда Компанияның беделіне нұқсан келтіру, клиенттердің сеніміне әсер ету, осы оқиғаның операциялық салдары және кейіннен қабылданған кез келген жағдайды түзету шараларының құны айтарлықтай болуы мүмкін. Сонымен қатар, егер Компанияның әуе кемелері қауіпсіздікке қатысты маңызды оқиғаға қатысса, бүлінген немесе жоғалған әуе кемелерін жөндеу немесе ауыстыру шығындарын қоса алғанда, басқа да шығындар туындауы мүмкін. Осы жағымсыз салдардың кез келгені, егер мұндай оқиға орын алса, Компанияның беделіне, бизнесіне, қызметінің нәтижелеріне, қаржылық жағдайына және перспективасына айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін.

*1.28. Компания әуе кемелерін тиімді пайдалану коэффициентін сақтауға тырысатындықтан әуежайларды жұмысындағы іркілістерге және реттеудегі өзгерістерге осал болуы мүмкін*

Әуе кемелерін тиімді пайдалану коэффициентіне қол жеткізу және қолдау Компанияның әуе кемелерінің желісі мен паркіне қатысты ұзақ мерзімді стратегиясының негізгі бөлігі болып табылады. Әуе кемелерін пайдалану коэффициенті - бұл Компания паркінде пайдаланылатын әуе кемелерінің жалпы санына бөлінген күніне блок-сағаттардың орташа

саны. Компанияның ұшақтарын орташа тәуліктік пайдалану тиісінше 2023 және 2022 жылдың 30 қыркүйегінде аяқталған тоғыз айлық кезеңдерде 7,5 сағат және 7,4 сағатты және тиісінше 2022, 2021 және 2020 жылдардың 31 желтоқсанында аяқталған жылдарда 10,1 сағат, 9,6 сағат және 7,2 сағатты құрады. Компания әуежайлардың айналу уақытын қысқарту және орташа тәуліктік ұшу ұзақтығын арттыру арқылы әуе кемелерін пайдаланудың тиімді деңгейін сақтауға тырысады. Компанияның әуе кемелерін пайдалану коэффициентіне COVID-19 вирусының пандемиясы және Орталық Азия мен басқа елдердегі әуетасымалдарға қатысты шектеулер қатты әсер етті.

Сонымен қатар, үкіметтер COVID-19 пандемиясымен байланысты шектеулерді алып тасталуына қарай және нарықтық жағдаят қалыпты жағдайға келді, ал Қазақстанда және Компанияда әуе тасымалына сұраныс 2021 жылы әлемдік орташа көрсеткіштерден едәуір асып түсті, үшінші тараптардың инфрақұрылымындағы кедергілер Компания тек белгілі бір дәрежеде әсер етуі мүмкін уақытша іркілістерге әкелді. Жеткізушілер мен Компания қызмет көрсететін көптеген әуежайлар персонал мен ресурстардың тапшылығына тап болды, бұл кідірістердің көбеюіне, рейстердің тоқтатылуына және кейбір жағдайларда жолаушылар санының немесе белгілі бір әуежайларға немесе одан тыс жерлерге рейстердің шектелуіне әкелді. Мұндай жетіспеушілік ұқыптылыққа (рейстерді кешіктірмей орындау көрсеткіші), жүйелілікке (жоспарланғанға қатысты рейстерді орындау көрсеткіші), клиенттердің қанағаттануына және нарық үлесіне теріс әсер етуі мүмкін.

Компанияның күнделікті ұшақтарды пайдалану коэффициентін арттыруға қол жеткізу қабілетіне слоттардың қолжетімділігін шектейтін, әуежайларда коменданттық сағатты енгізетін, ұшу және кабина экипажының жұмыс уақытын шектейтін немесе Компанияның өз ұшақтары мен экипажын барынша пайдалану қабілетіне басқаша теріс әсер ететін әуежай қағидаларындағы кез келген өзгерістер теріс әсер етуі мүмкін. Компания өзінің ұшқыштары мен бортсеріктерін барынша пайдалануға сүйенеді. Компанияның ұшқыштары негізінен шетелде оқытылады, бұл олардың қолжетімділігі мен операциялық кестесіне әсер етеді. Airbus (L3 Harris Reality Seven A320 Full-Flight Simulator) бірінші тренажерін қоса алғанда, Астанадағы Компанияның жеке оқу орталығын іске қосу оқытуға байланысты тоқтап қалу уақытын қысқартуға мүмкіндік беретініне қарамастан, жаңа оқу орталығы Компанияның барлық ұшқыштарын оқытуға қажетті қажеттіліктерді қанағаттандыру үшін жеткілікті қуатқа ие болатынына сенімділік жоқ.

Компанияның күнделікті әуе кемелерін пайдалану коэффициентінің жоғарылауына қол жеткізу қабілетіне Компанияның бақылауынан тыс басқа факторлар, соның ішінде ауа-райының қолайсыздығы немесе табиғи апаттар, әуе қозғалысын басқару проблемалары немесе тиімсіздігі, қауіпсіздіктің бұзылуы, жеткізу тізбегінің бұзылуы немесе персоналдың жетіспеушілігі салдарынан рейстердің тоқтатылуы немесе кешігуі теріс әсер етуі мүмкін. 2023 жылдың 28 тамызында ұлттық әуе қозғалысы қызметіндегі техникалық проблема Ұлыбританиядағы әуе қозғалысын басқаруға әсер еткен және қызметті Ұлыбританиядағы ұшу жоспарларын өңдеу үшін қол жүйелеріне уақытша ауыстыруға мәжбүр еткен сәтсіздікке әкелді. Бұзылу уақытында Ұлыбританияның әуе кеңістігі ашық қалса да және проблема бірнеше сағат ішінде шешілсе де, қауіпсіздік мақсатында Ұлыбританияның үстіндегі әуе қозғалысы шектеулі болды, бұл Ұлыбританияның әуе кеңістігінің үстіндегі рейстердің бұзылуына әкеліп соқтырды және кейінгі күндері Ұлыбританияға және одан 2000-нан астам рейстер тоқтатылды. Егер Қазақстанның әуе кеңістігін қозғайтын осындай проблема туындаса немесе Компанияның өзінің тұрақты рейстерін орындау қабілетіне оның бақылауынан тыс факторлар да әсер етсе, бұл бизнеске, қаржылық жай-күйге, қызмет нәтижелеріне, Компанияның перспективасына және/немесе беделіне елеулі теріс әсер етуі мүмкін. Сонымен қатар, макроэкономикалық белгісіздікке байланысты клиенттер тарапынан сұраныстың төмендеуі жүктеу коэффициенттеріне теріс әсер ету тәуекелі бар.

*1.29. Сақтандыруға шығындардың көбеюі немесе сақтандыру өтелімінің қысқаруы бизнеске, қызмет нәтижелеріне және Компанияның қаржылық жағдайына айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін.*

Компания өзінің кез келген ұшағы жоғалған, жойылған немесе аварияға ұшыраған, террористік инцидентке немесе басқа апатқа ұшыраған жағдайда, оның ішінде жолаушыларға төлем жасауға, бұзылған ұшақты жөндеуге немесе ауыстыруға және оның уақытша немесе тұрақты пайдаланудан айырылуына байланысты айтарлықтай шығындарға ұшырайды. Компания осындай жағдайлардан сақтандырылғанына қарамастан, мұндай оқиға болған кезде Компанияға қолжетімді сақтандыру сомасы пайда болған шығындарды жабу үшін жеткілікті болатынына немесе болашақта осындай кез келген оқиғаның нәтижесінде қаржылық және бедел сияқты айтарлықтай шығынға ұшырамайтынына сенімділік жоқ. Компания жолаушылар алдындағы жауапкершілікті, мүлікке келтірілген залалды сақтандыруды және әуе кемелерінің зақымдануына байланысты барлық тәуекелдерді өтеуді жүзеге асырады. Алайда соғыс тәуекелдері және жаппай қырып-жою қаруына байланысты тәуекелдер сияқты кейбір сақтандыру тәуекелдеріне шектеулер мен ерекшеліктер бар. Егер полистер осы (немесе кез келген басқа) тәуекелдерді жабуды болдырмаса немесе мұндай қамту коммерциялық тұрғыдан ақылға қонымды шарттарда қолжетімді болмаса немесе сақтандыру басқа көзден (мысалы, мемлекеттік ұйымнан) қолжетімді болмаса, Компания бұл тәуекелдерді сақтандыра алмайды немесе оны тек жоғары бағамен жасай алады. Кез келген осындай апат, ірі іркіліс немесе сақтандыру жағдайы немесе Компанияның ақылға қонымды шарттармен немесе жалпы алғанда тиісті сақтандыруды қалпына келтіре алмауы немесе ала алмауы бизнеске, қызмет нәтижелеріне, қаржылық жағдайына және Компанияның перспективасына айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін.

*1.30. Компания меншікті және лицензияланған жүйелерді, сондай-ақ Компанияның негізгі жеткізушілеріне тиесілі және лицензияланған технологияларды қоса алғанда маңызды ақпараттық технологиялар мен автоматтандырылған жүйелерге тәуелді. Мұндай технологиялардың кез келген істен шығуы Компанияның қызметіне айтарлықтай әсер етуі мүмкін.*

Компания операциялық, коммерциялық және қаржылық жүйелерді қоса алғанда, негізгі бизнес-процестерді жүзеге асырудың кілті болып табылатын бірқатар маңызды технологияларға сүйенеді. Компанияның негізгі операциялық және коммерциялық жүйелеріне Интернет арқылы брондауды, онлайн тіркелуді, ұшуларды жоспарлауды және рейстерді орындауды басқаратын жүйелер кіреді. Бұл жүйелердің кейбірін Компания, ал басқаларын Компанияның негізгі жеткізушілері пайдаланады. Air Astana және FlyArystan веб-сайттарын және операцияларды басқару орталығын қоса алғанда, осы жүйелерді бақылауды немесе компанияның АТ-инфрақұрылымы орналасқан үй-жайлар мен объектілерге қолжетімділікті жоғалту немесе деректердің жоғалуына немесе бүлінуіне әкелетін сәтсіздік бұл айтарлықтай бұзылуларға, ұшу қауіпсіздігіне байланысты оқиғаларға, операциялық шығындардың өсуіне, бұқаралық ақпарат құралдарында тұрақты теріс хабарлауға және беделге нұқсан келтіруге әкелуі мүмкін. Маңызды технологиялардың істен шығуы жойқын кибершабуылдың, жабдықтың істен шығуының, инфрақұрылымның ескіруінің, деректер орталығының істен шығуының немесе Компания сүйенетін технологияның өзгеруінің нәтижесі болуы мүмкін және айыппұлдар мен санкцияларға әкелуі мүмкін. Негізгі жүйелерге, үй-жайларға немесе объектілерге қолжетімділіктің бұзылуы немесе жоғалуы, сондай-ақ негізгі жеткізушілердің істен шығуы бизнеске, қызмет нәтижелеріне, қаржылық жағдайына және Компанияның перспективасына айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін.

Компанияның билеттерді сатуды басқару, брондауды алу және өңдеу, жолаушыларды тіркеу, тасымалдау желісін басқару, ұшуларды орындау және басқа да маңызды бизнес міндеттерін шешу қабілеті оның веб-сайты мен компьютерлік және коммуникациялық жүйелерінің тиімді және үздіксіз жұмысына, үшінші тарап қызмет көрсетушілеріне және осы жүйелерге қызмет көрсететін негізгі персоналға, сондай-ақ жүйелерге, үшінші тұлғалар Компаниямен ынтымақтастық барысында пайдаланады. Веб-сайттағы немесе кез келген компьютерлік және коммуникациялық жүйелердегі кез келген іркілістер немесе Компания немесе үшінші тұлғалар пайдаланатын резервтік жүйелердің істен шығуы, әсіресе егер мұндай ақаулар жалғаса берсе, Компанияның өз қызметін тиімді жүргізу қабілетін едәуір нашарлатуы мүмкін және бизнеске, қызмет нәтижелеріне, қаржылық жағдайына және/немесе Компанияның перспективасына айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін.

*1.31. Компания киберқауіпсіздіктің және қауіпсіздік жүйесіндегі басқа да осалдыққа, жеке жүйелеріне де, негізгі жеткізушілердің жүйелеріне де бұзылу тәуекеліне ұшырайды.*

Компания сыртқы киберқауіптерге де, өз деректері мен жүйелері үшін, оның ішінде пайдаланушы қателеріне және дұрыс емес конфигурацияға немесе өз жүйелерін енгізуге қатысты ішкі тәуекелдерге де тап болады. Мұндай қауіптер мен тәуекелдер негізгі жеткізушілер жүйелеріне де таралады.

Компания және оның кейбір негізгі жеткізушілері әдеттегі қызмет шеңберінде жолаушылардың, әлеуетті жолаушылардың немесе қызметкерлердің жеке деректерінің үлкен көлемін, соның ішінде төлқұжат деректерін, электрондық пошта мекенжайларын және үй мекенжайларын және басқа да құпия ақпаратты жинайды, өңдейді, тасымалдайды және сақтайды. Сонымен қатар, компанияның кейбір негізгі жеткізушілері несиелік және дебеттік карталар туралы ақпарат сияқты қаржылық деректерді жинайды, өңдейді, тасымалдайды және сақтайды. Бұл дербес деректер, сондай-ақ Компания және оның негізгі жеткізушілері жұмыс істейтін жүйелер санкцияланбаған қолжетімділік, қауіпсіздікті бұзу, кибершабуылдар, фишинг, компьютерлік вирустар, өтеу бағдарламалары, электр энергияны жоғалту, үшінші тарап инциденттері немесе басқа да бұзушылық оқиғалардан ұрлауға, жоғалтуға, дұрыс пайдаланбауға, бүлінуге және жұмыстың үзілуіне осал болуы мүмкін.

Тәуекелдер әлемдегі киберқылмыстың белсенділігі мен күрделілігінің артуына, цифрлық сатылымдар мен клиенттерге қызмет көрсетуге тәуелділіктің артуына байланысты дамиды, бұл Компанияның кибершабуылдарға бейімділігін, сондай-ақ жаһандық шиеленіс пен Ресей-Украина қақтығысы нәтижесінде кибершабуылдардың жоғары тәуекелін арттырады. Бұл тәуекелдердің салдары да маңызды болуы мүмкін. Мысалы, 2020 жылдың мамырында EasyJet Plc компаниясы өте күрделі кибершабуылдың құрбаны болғанын жариялады, ол тоғыз миллионға жуық клиенттерге әсер етті, олардың электрондық пошта мекенжайлары мен сапарлар туралы деректері бұзылды, ал 2208 клиенттің несиелік және дебеттік карталарының деректері де бұзылды. Нәтижесінде Easyjet Plc Ұлыбританияның Жоғарғы сотына талапкерлер үшін айтарлықтай шығынға әкелуі мүмкін ұжымдық талап қойды. British Airways сондай-ақ қатар деректерді бұзудың құрбаны болды және кейіннен Ұлыбританияның ақпарат жөніндегі комиссары басқаруымен 20 000 000 фунт айыппұл салды.

Компания қабылдаған қауіпсіздік шаралары мұндай шабуылдарға қарсы әлі де тиімді болатынына немесе қауіпсіздік осалдықтарының белгілі бір түрлерін болдырмау үшін жеткілікті екеніне кепілдік беру мүмкін емес. Киберқауіпсіздіктің бұзылуы кірістердің жоғалуына, адамдардың немесе мүліктің жарақаттануына, бұқаралық ақпарат құралдарында үнемі жағымсыз хабарлауға, клиенттердің, жеткізушілердің және қызметкерлердің Компания жүйелеріне деген сеніміне теріс әсер етуі және Компанияның

беделіне, қызметіне немесе қызметтерінің үздіксіздігіне теріс әсер етуі мүмкін. Интернет қауіпсіздігіне кез келген қауіп клиенттерді Интернетті пайдаланудан немесе құпия ақпаратты беруге байланысты операцияларды жүргізуден алшақтатуы мүмкін. Оқиғадан қорғауға, оған дайындалуға, оған жауап беруге және оның салдарын жоюға байланысты шығындар мен операциялық салдарлар айтарлықтай болуы мүмкін. Киберқауіпсіздіктің елеулі бұзылуы «Дербес деректер және оларды қорғау туралы» (өзгерістер мен толықтырулармен) («Дербес деректер туралы заң») Қазақстан Республикасының 2013 жылғы 21 мамырдағы № 94-V Заңына сәйкес үшінші тараптардың талаптарына немесе айыппұлдар, санкциялар немесе басқа да жазалар қолдануға әкелуі мүмкін.

Сонымен қатар, санкцияланбаған қолжетімділікті алу, қызметтерді өшіру немесе нашарлату немесе жүйелер саботажы үшін пайдаланылатын әдістер жиі өзгеріп отыратындықтан және оларды қолданар алдында жиі танылмайтындықтан, Компания мұндай оқиғаларды болжай алмауы немесе тиісті первентивті шараларды қолдана алмауы мүмкін. Киберқауіпсіздік немесе шабуыл жүйесіндегі кез келген осындай шығын уақтылы және тиімді түрде жоя алмау жұмыстың айтарлықтай бұзылуына, шығындардың өсуіне және бизнеске, қызмет нәтижелеріне, қаржылық жағдайына және Компанияның перспективасына айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін.

### *1.32. Валюта бағамдарының өзгеруі Компанияның қызметіне теріс әсер етуі мүмкін.*

Компанияның қызметіне айырбастау бағамдарының, атап айтқанда АҚШ доллары мен теңге арасындағы ауытқулар теріс әсер етуі мүмкін. Компания өзінің қаржылық нәтижелері туралы АҚШ долларымен есеп береді және оның функционалды валютасы АҚШ доллары болып табылады. Алайда, ол операциялар АҚШ долларынан басқа валюталарда, атап айтқанда Қазақстанда сатылатын жолаушылар тарифтеріне қатысты теңгемен жүзеге асырады. Сонымен қатар, Компания Қазақстанда сатылатын халықаралық жолаушылар тарифтерінің бағасын күн сайын жаңартылып отыратын АҚШ долларына байланыстырады. 2023 жылғы 30 қыркүйекте аяқталған тоғыз айлық кезеңде Компания кірісінің 37% - ы келтірілген операциялық шығыстардың 55% - мен салыстырғанда теңгемен алынды, ал 2022 жылы Компания кірісінің 34% - ы келтірілген операциялық шығыстардың 51% - мен салыстырғанда теңгемен алынды, бұл табиғи хеджирлеуді қамтамасыз етеді. Алайда, 2020 жылғы 31 желтоқсанда аяқталған жылы компанияның теңге бағамының ауытқуына ұшырауы кейінгі жылдармен салыстырғанда ұлғайды, өйткені кірістің шамамен 50% - ы (200,1 млн АҚШ доллары) осы жылғы кіріс құрылымындағы ішкі тасымалдардың үлкен үлесінің нәтижесінде теңгемен көрсетілген. АҚШ долларының теңгеге қатысты нығаюы теңгедегі тарифтердің бағасының өсуіне алып келеді, бұл оларды Қазақстандағы клиенттер үшін қолжетімсіз болуы мүмкін және Компанияның Қазақстанда халықаралық тарифтерді сату қабілетіне елеулі теріс әсер етуі мүмкін.

Валюталық тәуекел теңгеден басқа, еуроға қатысты туындайды. Сезімталдықты талдау шетел валютасында көрсетілген өтелмеген ақша баптарын ғана қамтиды және жоғарыда көрсетілген сезімталдық коэффициенттерін ескере отырып, оларды кезеңнің соңына қайта есептеуді түзетеді. Сезімталдықты талдау сауда және басқа дебиторлық берешектерді, банктік шоттардағы ақша қаражаттары мен қалдықтарды, банктік депозиттерді, кепілдік депозиттерді, сауда және басқа кредиторлық берешектерді, қарыздар мен жалға беру бойынша міндеттемелерді қамтиды. Төмендегі теріс сан пайданың немесе шығынның азаюын білдіреді, ал оң сан пайдаға немесе шығынға кері әсер етеді.

Компания валюталық тәуекелді сауда және өзге де дебиторлық берешек, банктік шоттардағы ақша қаражаттары мен қалдықтар, банктік депозиттер, кепілдік депозиттер, сауда және өзге де кредиторлық берешек, сондай-ақ қарыздар мен лизингтік міндеттемелер

көрсетілген шетел валюталары бағамдарының өзгерістерін мониторингтеу жолымен шектейді.

*1.33. Компания несиелік тәуекелге және контрагенттердің төлем қабілетсіздігі тәуекеліне ұшырайды.*

Контрагенттер алуға қаржылық активтерге қатысты міндеттемелерін орындамаған жағдайда, Компания несиелік тәуекелге ұшырайды. Ақша нарығында депозиттерді орналастыруды, отынды хеджирлеуді және шетел валютасымен операцияларды қамтитын қазынашылық қызмет бір контрагентте әртүрлі несиелік тәуекелдердің шоғырлануына әкелуі мүмкін.

2016 жылы Компания тобы өз депозиттерінің 91%-н екі жергілікті банктен -»Қазинвест Банк» АҚ (жалпы сомасы 14 млн АҚШ доллары) және «Дельта Банк» АҚ (жалпы сомасы 45 млн АҚШ доллары) – Қазақстан Ұлттық Банкі (бұдан әрі - ҚРҰБ) екі банктен де бас банк банктік лицензияларын қайтарып алған кезде есептен шығарды. Қалған сома 2019 жылы есептен шығарылды. Осы оқиғаға жауап ретінде Компанияның қазынашылық комитеті ақшалай қаражатты басқару саясатын өзгертті. Бұл шаралар Компанияның халықаралық рейтингтік агенттіктерден «А-» төмен рейтингі бар банктерге қаражат орналастырмауын қамтамасыз етуді, сондай-ақ Компанияның Қазынашылық комитет бекітетін жергілікті банктердің активтерінің сапасы мен несиелік портфелінің тиімділігі туралы жалпыға қолжетімді ақпаратқа мониторинг жүргізуді қамтиды.

Компания сенімді банктердің қызметтерін пайдаланса да және банктік шоттар мен депозиттерге байланысты несиелік тәуекелді шектейтін ақша қаражаттарын инвестициялау саясатын жасаса да, қолданылатын құралдар мен шаралардың кез келгені контрагенттердің міндеттемелерді орындамау немесе дефолт тәуекелін жоятынына кепілдік берілмейді. Сонымен қатар, Компанияның әртүрлі контрагенттерге қатысты күтпеген оқиғалардан туындайтын тәуекелдерді шектеу үшін жасаған күш-жігері мен шараларына қарамастан, Компания сақтандыру контрагенттері міндеттемелерін орындамаған жағдайда несиелік тәуекелге ұшырайды және кепілдік жоқ, бұл тараптар өміршең болып қалады және Компанияның кез-келген контрагентінің қабілетсіздігі оның бизнесіне, қаржылық жағдайына, қызмет нәтижелері мен өтімділігіне айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін.

*1.34. Әуежай ақысы, қызмет көрсету және отырғызу ақысы, маршруттық алымдар, қауіпсіздік төлемдері мен салықтар, сондай-ақ әуе қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін әуекомпаниялар көтеруі керек басқа шығындар өсуі мүмкін, бұл компанияның жұмысына айтарлықтай және теріс әсер етуі мүмкін*

Әуежай, транзиттік және қону алымдары, қауіпсіздік үшін алымдар мен салықтар компанияның операциялық шығындарының едәуір бөлігін құрайды және үнемді жұмыс істеу үшін жолаушылардан алынатын тарифтерге тікелей әсер етеді. 2023 жылдың 30 қыркүйегінде аяқталған тоғыз айлық кезеңде және 2022 жылы өңдеу, қону үшін алымдар және маршруттық алымдар (қону, әуе кемелерінің тұрағы, әуе көпірлерін пайдалану және басқа әуежай қызметтері мен аэронавигациялық алымдар) Компанияның операциялық шығындарының тиісінше 10,0% және 9,6% құрады. Бұл шығындар, әдетте, жолаушылар мен рейстердің санына, сондай-ақ әуе кемелері паркінің профиліне байланысты өзгеріп отырады және олар болашақта өсуі мүмкін, ал Компания қосымша жаңа шығындарға ұшырауы мүмкін. Жаңа шығындар, мысалы, әуежай, шуыл немесе қону алымдары немесе төлемдер экологиялық өлшемшарттар негізінде алынуы мүмкін, мысалы, ұшақтың жылына байланысты немесе егер әуекомпаниялар қосымша қауіпсіздік міндеттемелерін қабылдауға міндетті болса, ұшақтардың шығарындылары деңгейі. Сонымен қатар, егер басқа авиакомпаниялар өз қуатын қысқартса, мысалы, әуекомпанияның шоғырлануы



нәтижесінде әуежай шығындары аз рейстерге бөлінуі мүмкін, бұл өз кезегінде қалған рейстерге, соның ішінде Компанияның рейстеріне көбірек қонуға және басқа шығындарға әкелуі мүмкін. Болашақ оқиғалар немесе террористік актілер немесе басқа қақтығыстар сияқты оқиғалар қауіпсіздік ережелерінің қатаңдауына және әуе тасымалы қауіпсіздігі үшін төлемдердің көбеюіне әкелуі мүмкін. Осы оқиғалардың кез келгені Компанияның операциялық шығындарының артуына әкелуі мүмкін. Егер ол алымдардың, төлемдердің немесе басқа шығындардың өсуін жолаушыларға міндеттей алмаса, онда мұндай өсім бизнеске, қаржылық жағдайға, қызмет нәтижелеріне және/немесе Компанияның болашағына айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін.

### *1.35. Авиациялық сала маусымдық ауытқуларға түседі*

Компания көрсететін қызметтеріне сұраныс жыл бойына өзгеріп отырады және тарихи түрде жазғы маусымда жоғары, ал қыс мезгілінде төмен болды, ал Компанияның шығындары жыл бойына біркелкі көтерілді. 2022 және 2021 жылдар ішінде ең жоғары және ең төменгі айлық жүктеме коэффициенттері арасындағы пайыздық айырмашылық 2020 және 2019 жылдармен салыстырғанда төмендеді, бұл осы кезеңдегі маусымдық әсердің төмендегенін көрсетеді. Әсердің төмендеуіне қарамастан, компания пайдасының көп бөлігі жазғы маусымда пайда болатындықтан, әуе тасымалына сұраныстың төмендеуі, рейстердің тоқтатылуы және осы кезеңдердегі әуе кемелерінің жүктемесіне теріс әсер ететін басқа факторлар бизнеске, қызмет нәтижелеріне, қаржылық жағдайға және/немесе компанияның болашағына пропорционалды емес теріс әсер етуі мүмкін.

### *1.36. Компанияның жетістігі негізгі қызметкерлерге байланысты*

Компанияның жетістігі елеулі дәрежеде оның негізгі персоналының, атап айтқанда Бас атқарушы директор Питер Фостер мырзаның және басқа да аға менеджерлердің жұмыс ұзақтығына байланысты. Осы негізгі қызметкерлердің кез келгенінің қызметтерін барабар ауыстырусыз жоғалту Компанияның қызметін бұзуы және бизнеске, қызмет нәтижелеріне, қаржылық жағдайына және/немесе Компанияның болашағына айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін. Компанияда өзінің негізгі жоғары буын басшыларының ешқайсысына қатысты «негізгі адамды» сақтандыруы жоқ.

### *1.37. Еңбек қатынастары Компанияны тәуекелге әкелуі мүмкін*

Компания өзінің ұшқыштарына, инженерлеріне, бортсеріктеріне және оның қызметін қамтамасыз ететін басқа персоналға тәуелді. Компания қызметкерлермен өз қарым-қатынасын оң деп бағалайды. Алайда, бұдан әрі де солай болатынына кепілдік жоқ, егер еңбек қатынастары нашарласа, бұл бизнеске және Компания қызметінің нәтижелеріне айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін. Компания, басқалармен қатар, қызметкерлер кәсіподақтары мен ұжымдық шарттарға рұқсат беретін Қазақстанның еңбек заңнамасын сақтауға міндетті. Ағымдағы ұжымдық шарттың қолданылу мерзімі 2025 жылы аяқталады. Компания ешқашан өз қызметкерлерінің ереуіліне немесе жұмысты тоқтатуға тап болмаса да, Компанияның қызметкерлермен қарым-қатынас икемділігін шектеу бизнеске, операциялық нәтижелерге, қаржылық жағдайға және Компанияның даму жоспарларына айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін.

## **2. Қазақстанға байланысты тәуекелдер:**

*2.1. Компания 2022 жылғы қаңтарда компания қызметінің қысқа мерзімді тоқтатылуына әкеп соққан Қазақстанда қалыптасқан экономикалық және саяси жағдайларға едәуір дәрежеде тәуелді*

Қазақстан 1991 жылы Кеңес Одағы ыдырағаннан кейін тәуелсіз егемен мемлекетке айналды. Содан бері Қазақстан орталықтандырылған командалық экономикадан нарыққа бағдарланған экономикаға айнала отырып, айтарлықтай өзгерістерге ұшырады. Бастапқыда өтпелі кезең саяси белгісіздік пен шиеленіспен, жоғары инфляциямен, ұлттық валютаның тұрақсыздығымен және құқықтық ортадағы жылдам өзгерістермен сипатталатын экономикалық құлдыраумен сипатталды. 1992 жылдан бастап Қазақстан мемлекеттік кәсіпорындарды жекешелендіру және реттеу арқылы еркін нарықтық экономика құруға бағытталған экономикалық реформалар бағдарламасын белсенді жүргізіп келеді және осыған байланысты бұрынғы Кеңес Одағының кейбір басқа елдеріне қарағанда анағұрлым жоғары деңгейде тұр. Дегенмен, өтпелі экономикасы бар кез келген басқа ел сияқты, мұндай реформалардың жалғасатынына немесе олардың барлық немесе кез келген мақсатқа жететініне кепілдік жоқ.

Компанияның қызметі негізінен Қазақстанда жүзеге асырылады. Мұндай географиялық шоғырланудың салдары жалпы ішкі өнімді (бұдан әрі - ЖІӨ) қоса алғанда, Қазақстандағы жалпы экономикалық жағдайлар Компанияның қызметіне айтарлықтай әсер етеді. Әдетте, Қазақстанда ЖІӨ-нің өсуі қолда бар кірістер мен тұтыну шығыстарына оң әсер етеді, бұл өз кезегінде клиенттерге және Компанияның бизнесіне жағымды әсер етеді. Керісінше, қолайсыз экономикалық жағдайлар, әдетте, жұмыссыздық деңгейінің жоғарылауына, нақты жалақының төмендеуіне, тұтынушылардың сенімі мен экономикалық белгісіздіктің төмендеуіне әкеледі, бұл тұтынушыларды шығындарын азайтуға мәжбүр етеді. Сонымен қатар, жалпы экономикалық жағдайлардың нашарлауы көбінесе тұтынушылық несиелердің қолжетімділігінің төмендеуімен бірге жүреді, бұл тұтынушылардың сатып алу қабілетінің одан әрі төмендеуіне әкеледі, бұл өз кезегінде тұтынушылық шығындардың төмендеуіне ықпал етуі мүмкін. Теріс макроэкономикалық жағдайлар өз кезегінде компанияның бизнесіне теріс әсер етуі мүмкін. Қазақстанда әуетасымалына бейімділікке қатысты кейбір болжамды деректер ЖІӨ-нің өсуіне негізделген. Атап айтқанда, ААК Қазақстанда жан басына шаққандағы ЖІӨ-нің 2030 жылға арналған болжамы негізінде авиатасымалдардың ену коэффициентінің 1,75-ке дейін ұлғаюын болжайды. Қазақстандағы жалпы экономикалық жағдайлардың ЖІӨ-нің өсу деңгейін қолдайтынына кепілдік беру мүмкін емес, бұл әуетасымалының енуінің кез келген болжамына теріс әсер етеді, бұл компания бизнесінің өсуіне елеулі теріс әсер етуі мүмкін.

2022 жылғы қаңтарда Қазақстанда сұйытылған газ бағасына шектеудің жойылуынан және соның салдарынан тұтынушылар үшін бағаның өсуінен туындаған жаппай наразылық акциялары өтті. Кейбір комментаторлар наразылықтар ел ішінде жұмыс істейтін диссиденттік күштердің қолданған төңкеріс әрекеті деп санайды. Наразылықтар бүкіл Қазақстан бойынша мемлекеттік және жеке меншік пен инфрақұрылымның жойылуына және бүлінуіне, сондай-ақ бейбіт тұрғындар мен қауіпсіздік күштері арасында көптеген шығындарға әкелді. Наразылықтар Жаңаөзен қаласында басталады және Алматыны, Ақтауды және Атырауды қоса алғанда Қазақстанның басқа қалаларына таралды. Наразылықтар Қазақстанның түрлі қалаларына таралғаннан кейін президент Қасым-Жомарт Тоқаев төтенше жағдай енгізді және үкіметті, түрлі министрлер мен шенеуніктерді қызметінен босатты. Азаматтық толқулар кезінде компания ішкі және халықаралық рейстерді жүзеге асыратын әуежайлар жабылды және кейбір жағдайларда наразылық білдірушілердің Алматы әуежайына кіруіне және Алматы әуежайы жағдайында қауіпсіздік күштерінің енуіне кедергі келтіруіне байланысты бұзылды, бұл Компанияның ұшақтарының қонуына әкеліп соқтырды және оны әдеттегі рейстерді жүзеге асыру мүмкіндігінен айырды. Төтенше жағдай жойылып, жағдай тұрақталғаннан кейін 2022 жылғы 19 қаңтарда Президент Қасым-Жомарт Тоқаев Әлихан Смайыловтың басшылығымен жаңа үкімет тағайындады. 2022 жылдың ақпан айында бірқатар бейбіт

демонстрациялар өтті. Егер Қазақстан халқы алға қойған әрі қарайғы талаптар қаралмаса, Қазақстандағы митингілер мен демонстрациялар саны ұлғаюы мүмкін екендігі жоққа шығармаған.

Компания қауіпсіздік күштері әуежайды сәтті қалпына келтіргеннен кейін 2022 жылдың 15 қаңтарында Алматы әуежайынан тұрақты рейстерді қайта бастады. Наразылықтар басталғаннан кейін тәртіп тез қалпына келтірілгеніне қарамастан, болашақта азаматтық толқулар болмайтынына кепілдік жоқ. Наразылықтардың нәтижесінде Компания мынадай проблемаларға тап болады:

- наразылық білдірушілердің Компания жұмыс істейтін әуежайларға басып кіруі нәтижесінде Компания қызметінің бұзылуы, бұл тәртіпсіздіктер кезінде рейстердің айтарлықтай санын алып тастауға әкелді;
- ұшақтардың бүкіл паркін бір күнге, ал Алматы әуежайында орналасқан ұшақтар паркін сегіз күнге құрлыққа отырғызу;
- клиенттерге қызмет көрсетудің және маршруттық қосылыстардың іркілістері; және
- Компания персоналының, мүліктері мен жабдықтарының қауіпсіздігін сақтау шығындарын ұлғайту.

Бұл факторлар Компанияның 2022 жылғы қаңтардағы жұмысына айтарлықтай теріс әсер етті. 2022 жылғы қаңтардағы оқиғалардан кейін Қазақстандағы саяси жағдай дамуын жалғастырды және 2022 жылғы 20 қарашада мерзімінен бұрын президенттік сайлау өткізілді. Президент Тоқаев 2029 жылға дейін 7 жылдық мерзімге қайта сайланды. Алайда, Қазақстандағы саяси жағдайға, ықтимал саяси және экономикалық реформаларға қатысты белгісіздіктің қайта жандануы, олардың болмауы немесе осыған ұқсас оқиғалар, мән-жайлар немесе саяси тұрақсыздықтың басқа да нысандары бизнеске, перспективаларға, қаржылық жағдайларға және Компания қызметінің нәтижелеріне елеулі теріс әсер етуі мүмкін.

## *2.2. Қазақстан айтарлықтай дәрежеде экспорттық саудаға және шикізат тауарларының бағасына тәуелді*

Қазақстан көптеген шикізат тауарларын (ең алдымен мұнай мен газды) өндіріп, экспорттайтындықтан, оның экономикасы халықаралық нарықтардағы осы тауарлар бағасының өзгеруіне ерекше осал. Үкімет экономиканы әртараптандыру мақсатында экономикалық реформалар жүргізіп жатқанына қарамастан, Қазақстанның кірістері әлі де экспорттық тауарлардың бағасына байланысты. Экспорттық нарықтардағы әлсіз сұраныс және шикізат тауарларына, әсіресе мұнай-газ саласындағы төмен бағалар болашақта Қазақстан экономикасына теріс әсер етуі мүмкін, бұл өз кезегінде бизнеске, қаржылық жағдайға, қызмет нәтижелеріне немесе компанияның перспективаларына елеулі теріс әсер етуі мүмкін.

Мысалы, 2014 жылы мұнайға және басқа да шикізат тауарларына әлемдік бағаның төмендеуі және 2015 жылы теңгенің АҚШ долларына қатысты девальвациясы мемлекеттік қаржыға әсер етіп, Қазақстанның мемлекеттік бюджетін қайта қарауға алып келді. Ресейдің Украинаға басып кіруінен кейін мұнай бағасы күрт өсті және содан бері тұрақсыз болып қалды. Басып кіргеннен кейін бірнеше апта ішінде Brent маркалы мұнай бағасы тез өсті және 2022 жылдың сәуірінде олар сол жылдың қаңтарындағы 86,51 долларынан орташа есеппен 104,58 долларды құрады. 2023-2025 жылдарға арналған мемлекеттік бюджет осы жылдардағы мұнайдың болжамды әлемдік бағасын барреліне 85 АҚШ долларын құрайды (негізгі болжамды сценарийге сәйкес), бұл 2021-2023 жылдарға арналған мемлекеттік бюджетке барреліне 35 АҚШ долларын құрайтын сомандан едәуір асып түседі. Мұнай бағасының құбылмалылығының жалғасуы аясында мемлекеттік бюджетті одан әрі қайта қарау талап етілмейтініне кепілдік жоқ, бұл Қазақстанның дамуына, өз кезегінде бизнеске,

қаржылық жағдайға, қызмет нәтижелеріне немесе компанияның болашағына теріс әсер етуі мүмкін.

Кез келген форс-мажор жағдайлары, соның ішінде табиғи апаттар немесе COVID-19 пандемиясы сияқты жұқпалы аурулардың өршуі немесе Украинадағы қақтығыс сияқты соғыстар немесе қақтығыстар халықаралық іскерлік белсенділік пен сауданың көлеміне әсер етуі мүмкін, бұл бүкіл әлемдегі, оның ішінде Қазақстандағы макроэкономикалық жағдайға әсер етуі мүмкін. Ресей-Украина қақтығысының шиеленісуі немесе жалғасуы немесе кез келген басқа эпидеттің ықтимал өршуі, сондай-ақ Қазақстан Үкіметі немесе басқа елдердің үкіметтері кез келген осындай қақтығысқа немесе өршуге жауап ретінде қабылдаған шаралар Компанияның немесе оның клиенттерінің қызметінде елеулі бұзушылықтарға әкелмейтініне кепілдік беру мүмкін емес, бұл өз кезегінде бизнеске, қаржылық жағдайға немесе компания қызметінің нәтижелеріне айтарлықтай және теріс әсер етуі мүмкін.

Бұдан басқа, Қазақстанда мұнай мен газды өндіруде, тасымалдауда немесе өңдеуде, атап айтқанда, Қазақстанның Каспий құбыр консорциумына тәуелділігіне байланысты кез келген себеппен, оның ішінде инфрақұрылымның істен шығуы, терроризм, дүлей зілзалалар, өнеркәсіптік авариялар, халық денсаулығына төнетін қауіп-қатерлер мен жаһандық пандемиялар немесе мемлекеттік саясаттың өзгеруі салдарынан кез келген іркілістер, олар бизнеске, қаржылық жағдайға немесе компания қызметінің нәтижелеріне айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін.

Әлемдік нарықтардағы мұнайдың немесе басқа шикізат тауарларының артық болуы немесе мұнайдың немесе басқа шикізат тауарларының кез келген маңызды нарықтарының экономикасындағы жалпы құлдырау немесе басқа валюталарға қатысты АҚШ долларының әлсіреуі Қазақстан экономикасына елеулі теріс әсер етеді, бұл өз кезегінде жанама түрде бизнеске, қаржылық жағдайға, қызмет нәтижелеріне немесе компанияның болашағына айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін.

### *2.3. Ресейге қарсы енгізілген санкциялар Қазақстан экономикасы мен Компанияға жанама теріс әсер етуі мүмкін*

Украина мен Сириядағы қақтығыстарға, сондай-ақ 2016 жылы АҚШ-тағы президенттік сайлауға араласуға байланысты АҚШ, Ұлыбритания және ЕО (сонымен қатар Канада, Швейцария, Австралия және Жапония сияқты басқа елдер) белгілі бір ресейлік жеке тұлғаларға, заңды тұлғаларға және экономика секторларына санкциялар енгізді. 2022 жылдың ақпанында Ресейдің Украинаға басып кіруінен кейін АҚШ, Ұлыбритания және ЕО біртіндеп жан-жақты санкциялар енгізді. Олар мыналарды қамтиды: ресейлік және Ресеймен байланысты жеке және заңды тұлғалардың кең ауқымына (санкциялар қолданылатын адамдардың иелігіндегі немесе бақылауындағы мүліктер мен мүліктік үлестерді бұғаттайтын (мұздататын) немесе АҚШ, Ұлыбритания немесе ЕО шегінде, басқалармен қатар, қатысушы ретінде анықталған адамдар мінез-құлықтың кең спектрі); ресейлік жеке немесе заңды тұлғалармен қаржыландырудың белгілі бір түрлерімен байланысты мәмілелерге қатысуға немесе жалпы ресейлік жеке немесе заңды тұлғаларға белгілі бір тауарларды, қызметтерді немесе технологияларды ұсынуға тыйым салатын секторлық санкциялар; кейбір ресейлік банктерді әлемдік қаржы жүйесінен шығару; Ресеймен немесе Ресейдің кейбір аймақтарымен жеке тұлғалардың саудасына кеңінен тыйым салатын жалпы коммерциялық эмбарго; және олардың юрисдикциясына жатпайтын, бірақ Ресеймен байланысты кең ауқымды қызметпен айналысатын адамдарға қатысты тиісті санкциялық юрисдикция енгізуі мүмкін қайталама санкциялар. Бұған жауап ретінде Ресей өзінің санкциялар жиынтығын қабылдады, оның ішінде «дос емес» деп аталатын елдердегі жеке және заңды тұлғаларға қатысты санкциялар және Еуропадағы бірнеше елдер

мен ұйымдарға газ жеткізу келісімшарттарын тоқтату. Жанжалдың болжанбайтын сипаты Ресей мен ресейлік ұйымдарға қарсы одан әрі санкциялар салынуы мүмкін, сондай-ақ Ресейдің импорттаушы елдерге қарсы жауап әрекеттері жасалуы, соның ішінде санкциялар салынған елдерде орналасқан компанияларға немесе азаматтарға тиесілі активтерді одан әрі экспроприациялау мүмкін екенін білдіреді.

Бүгінгі күні енгізілген санкциялар Ресей экономикасына кері әсерін тигізіп, Ресейден капиталдың едәуір кетуіне әкеліп және Ресей эмитенттерінің халықаралық капитал нарықтарына қол жеткізу қабілетін нашарлатып, Ресей Федерациясының және Ресей Федерациясының бақылауындағы бірқатар ірі ресейлік компаниялардың несиелік рейтингтерін төмендету бағытында қайта қарауға әкеліп соқтырды.

Қазақстан Ресеймен де, Украинамен де берік тәуелсіз дипломатиялық қатынастарды қолдаса да, Ресей мен Украина арасындағы шиеленістерге қатысты өзінің бейтарап ұстанымын растайды және сепаратистік Луганск Халық Республикасы мен Донецк Халық Республикасының «тәуелсіздігін» мойындаудан бас тартады, Қазақстан Ресеймен экономикалық және саяси қатынастарға айтарлықтай ие. Қазақстанның Ресей Федерациясына геосаяси жақындығы қазіргі уақытта және болашақта Қазақстанның осындай санкциялардың әсеріне ұшырауына әкелуі мүмкін. Санкцияларды айналып өту жағдайлары Ресеймен көршілес елдерге назар аударды. 2022 жылы ЕО-дан, Ұлыбританиядан және АҚШ-тан Қазақстанға экспорттың өсуі және Қазақстаннан Ресейге экспорттың ұлғаюы параллельді импортты сынға алды. ЕО комиссиясы өзінің 11-ші санкциялар пакетінде мұндай мінез-құлықты шектеуді заңды түрде бекітті, оны юрисдикциялары айналып өту қаупі бар деп саналатын белгілі бір үшінші елдерге белгілі бір санкциялар салынған тауарлар мен технологияларды сатуды, жеткізуді, беруді немесе экспорттауды шектеу арқылы жасады. ЕО-ның ресми тұлғалары осы пакеттің ықтимал мақсаты ретінде Қазақстанды атады. Қазақстандағы санкциялық тауарлар мен технологияларға, кәсіпорындарға, жеке тұлғаларға және банктерге қарсы осындай қайталама деп аталатын санкциялар Қазақстан экономикасының жай-күйінің айтарлықтай нашарлауына әкеп соғуы мүмкін.

Қазақстанның Ресеймен тығыз экономикалық немесе саяси қатынастарының елеулі нашарлауы, Ресейге салынған қолданыстағы санкциялар және/немесе кез келген болашақ санкциялар, оның ішінде қайталама санкциялар Қазақстан экономикасына елеулі теріс әсер етуі мүмкін.

#### *2.4. Қазақстанның банк секторының тұрақсыздығы*

2008-2009 жылдардағы әлемдік қаржы-экономикалық дағдарыс Қазақстанның банк жүйесіне айтарлықтай әсер етті, ол әлі де күйзеліс жағдайында қалып отыр, бұл ретте банктер қарызды ішінара өтеу және қайта құрылымдау жолымен борыштық жүктемені азайтуға ұмтылады. Қазақстанның банк секторында проблемалық активтердің жұтылуы мен бірігуі орын алды. Сонымен қатар, соңғы бірнеше жылда ҰБК-ның банктерге лицензияларды беру және кері қайтарып алу жөніндегі өкілеттіктері ҚНРДА-ға берілді, ол әртүрлі көлемдегі бірқатар банктерді лицензияларынан айырды. ҚРҰБ-ның қаржы мекемелерінің өтімділігін қолдау жөніндегі шараларымен қатар, мұндай қайта құрылымдау, шоғырландыру және лицензияларды кері қайтарып алу Қазақстанның банк саласының жалпы тұрақтылығына ықпал еткенімен, сектор одан әрі дефолттарды немесе берешекті қайта құрылымдауды жоққа шығаруға болмайтын күрделі жағдайларда жұмысын жалғастыруда.

Кез-келген қаржы институтының төлем қабілетсіздігі немесе дефолт басқа мекемелердің дефолтына әкелуі мүмкін. Мекемелердің бірінің алаңдаушылығы немесе дефолты

Компанияға капитал нарықтары мен қаржы нарықтарында жаңа немесе қосымша қаражат жинауға кедергі келтіруі мүмкін. Көптеген қаржы мекемелерінің коммерциялық тұрақтылығы олардың несиелік, сауда, клирингтік немесе басқа қатынастарының нәтижесінде өзара байланысты болуы мүмкін, сәйкесінше мұндай алаңдаушылық немесе дефолт басқа мекемелердің өтімділікпен проблемаларға, шығындарына немесе дефолттарына әкелуі мүмкін. Мұндай тәуекел кейде «жүйелік тәуекел» немесе «жұқтыру қаупі» деп аталады және ол Компания күнделікті өзара әрекеттесетін қаржы мекемелеріне теріс ықпал етуі мүмкін. Бұл, өз кезегінде, Компанияның жаңа қаражат тарту немесе төлемдер жасау қабілетіне айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін және бизнеске, Компанияның қаржылық жағдайына, қызмет нәтижелеріне немесе перспективаларына айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін.

Қаржы нарықтарындағы тұрақсыздық кезеңінде ҚР Үкіметі мен ҚРҰБ қазақстандық банктердің өтімділігі мен төлем қабілеттілігін қолдау және кәсіпорындар үшін кредиттердің қолжетімділігін арттыру жөнінде тарихи шаралар қабылдады, бұл инвесторлардың сенімін қалпына келтіру және экономиканы қолдау үшін аса маңызды болып саналды. Алайда, үкімет, ҚНРДА және ҚРҰБ мұндай шараларды жүзеге асыруды жалғастыратынына, тіпті егер олар қабылданса да, мұндай шаралар болашақта зардап шеккен қаржы мекемелерінің өтімділігі мен қаржылық жағдайының айтарлықтай жақсаруына әкелетініне немесе мұндай шаралар таңдамалы түрде қолданылмайтынына сенім жоқ. Қазақстанның қаржы секторындағы жалғасып жатқан тұрақсыздық және әлемдік экономиканың құлдырауын немесе қаржы нарықтарының құбылмалылығын қоса алғанда, кез келген факторлардан туындаған инвесторлардың сенімінің төмендеуі бизнеске, Компанияның қаржылық жағдайына, қызмет нәтижелеріне немесе перспективаларына елеулі теріс әсер етуі мүмкін.

#### *2.5. Жоғары инфляцияның ұзақ кезеңдері Компанияның қызметіне теріс әсер етуі мүмкін*

Компания мен FlyArystan операциялары Қазақстанда орналасқан және Компания шығындарының едәуір бөлігі Қазақстанда жүзеге асырылады. Компания шығыстарының едәуір бөлігі теңгемен көрсетілгендіктен, Қазақстандағы инфляциялық қысым Компания шығыстарына әсер ететін маңызды фактор болып табылады. Қазақстан Республикасы Стратегиялық жоспарлау және реформалар агенттігінің Ұлттық статистика бюросының (бұдан әрі - «Қазстат») деректері бойынша 2020, 2021 және 2022 жылдардағы тұтыну бағаларының жылдық инфляциясы тиісінше Қазақстанда 7,5%, 8,4% және 20,3% құрады. Жоғары және тұрақты инфляцияға оралу нарықтың тұрақсыздығына, жаңа қаржылық дағдарыстарға, тұтынушылардың сатып алу қабілетінің төмендеуіне және олардың сеніміне нұқсан келтіруі мүмкін, бұл бизнеске, Компанияның қаржылық жағдайына, қызмет нәтижелеріне немесе перспективаларына айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін.

#### *2.6. Қазақстанның заңнамалық және нормативтік базасы дамуда*

Соңғы бірнеше онжылдықта заңнамалық актілердің үлкен көлемі қабылданғанына қарамастан, Қазақстанның құқықтық базасы нарықтық экономикасы анағұрлым дамыған елдермен салыстырғанда әлі де дамып келеді. Сот жүйесі, сот органдарының лауазымды тұлғалары және Қазақстандағы басқа да мемлекеттік қызметшілер сыртқы әлеуметтік, экономикалық және саяси күштерден толық тәуелсіз болмауы мүмкін. Мысалы, мемлекеттік қызметшілерге заңсыз төлем жасау жағдайлары орын алды. Сондықтан сот шешімдерін болжау қиын болуы мүмкін, ал әкімшілік шешімдер кейде тиянақсыз болады. Қазақстан - азаматтық құқыққа негізделген ел, сондықтан сот прецеденттерінің кейінгі шешімдер үшін міндетті күші болмайды. Қазақстанның нормативтік-құқықтық базасының

тұрақты дамуы нормативтік-құқықтық базаның болжамдылығының төмендеуіне әкелуі мүмкін, бұл сот прецеденттерінің немесе реттеуші органдар тарапынан нұсқаулардың болмауына байланысты дәйексіз түсіндірулерге әкелуі мүмкін. Осы факторлардың кез келгені маңызды болуы мүмкін және бизнеске, Компанияның қаржылық жағдайына, қызмет нәтижелеріне немесе перспективаларына айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін.

#### *2.7. Компания соттың істі қарау барысында тиімді өтемақы алу кезінде қиындықтарға тап болуы мүмкін*

Қазақстанның сот жүйесі экономикалық және саяси ықпалдардан қорғалмаған. Сот жүйесі көбінесе кадрлармен қамтамасыз етілмейді және жеткілікті қаржыландыру алмайды. Судьялардың әдетте корпоративтік құқық мәселелерінде тәжірибесі жоқ. Барлық қазақстандық заңнама мен сот шешімдері жұртшылық үшін қолжетімді бола бермейді немесе қолжетімді нысанда ұйымдастырылмаған. Қазақстанның сот жүйесі баяу болуы мүмкін, ал сот қаулыларын құқық қорғау органдары әрдайым орындай бермейді немесе сақтай бермейді. Осы кемшіліктердің барлығы Компанияның немесе бағалы қағаздарды ұстаушылардың Қазақстан соттарында тиімді құқықтық қорғауды алу қабілетіне әсер етуі мүмкін. Сонымен қатар, баспасөзде сот талаптары мен мемлекет тарапынан қудалау соттар қолдайтын саяси мақсаттарға жету үшін жиі қолданылатыны туралы хабарламалар пайда болды. Компания мұндай саяси талаптардың нысанасына айналуы және сотта істің әділ қаралуына қол жеткізбеуі мүмкін. Бұл белгісіздік факторлары Қазақстандағы сот шешімдерін болжау қиын, ал залалды тиімді өтеуді белгісіз етеді және бизнеске, Компанияның қаржылық жағдайына, қызмет нәтижелеріне немесе перспективаларына елеулі теріс әсер етуі мүмкін.

#### *2.8. Қазақстан Үкіметі валюталық бақылау шараларын енгізе алады*

Қазақстан Республикасының «Валюталық реттеу және валюталық бақылау туралы» 2018 жылғы 2 шілдедегі 167-VI Заңы (өзгерістермен және толықтырулармен) ҚР Үкіметіне (ҚРҰБ және тиісті уәкілетті органдардың бірлескен ұсынуы бойынша) арнайы іс-қимылдар жолымен және Қазақстанның экономикалық тұрақтылығына қауіп төнген кезде арнайы валюталық режимді енгізуге құқық береді, ол (i) Қазақстан резиденттері алған шетел валютасын міндетті түрде сатуға талап ету; (ii) валюталық операциялар нәтижесінде алынған қаражаттың белгілі бір бөлігін уәкілетті банктегі немесе ҚРҰБ-дағы пайызсыз депозитке белгілі бір мерзімге орналастыруды талап ету; (iii) шетел банктеріндегі шоттарды пайдалануды шектеу; (iv) валюталық операциялар бойынша есеп айырысу көлемін, сомасын және валютасын шектеу; және (v) валюталық операцияларды жүргізуге ҚРҰБ-ның арнайы рұқсатын талап ету құқығы. Бұдан басқа, ҚР Үкіметі (ҰБК және тиісті уәкілетті органдардың бірлескен ұсынысы негізінде) Қазақстанның экономикалық тұрақтылығына қауіп төнген кезде валюталық операцияларды жүргізуге өзге талаптар мен шектеулер енгізе алады.

Осы Инвестициялық меморандумды жасау күніндегі жағдай бойынша ҚР Үкіметі жоғарыда аталған заңнамалық ережелерді қолданбаған. Жаңа валюта режимін енгізу Компанияға қалай әсер ететіні белгісіз. Алайда, компанияның шетел валютасымен операцияларына кез-келген елеулі шектеулер енгізу бизнеске, Компанияның перспективаларына, қаржылық жағдайына немесе қызметінің нәтижелеріне айтарлықтай теріс әсер етуі мүмкін.

#### 4-бөлім. ЭМИТЕНТТИҢ ҚАРЖЫЛЫҚ ҚЫЗМЕТТЕРІ, АУДИТОРЛАРЫ ТУРАЛЫ МӘЛІМЕТТЕР

##### 23. Қаржылық қызметтер туралы мәліметтер

Банк қызметтері:

Толық атауы	Заңды және нақты мекенжайлар	Бірінші басшының Т.А.Ә.	Көрсетілген қызметтердің қысқаша сипаттамасы
«Қазақстан Халық Банкі» АҚ	Қазақстан Республикасы, 050010, Алматы қ., Медеу ауданы, Өл-Фараби даңғылы, 40	Шаяхметова Умут Болатхановна	Шығыс және кіріс төлем операцияларын жүргізу, овернайт депозиттерді орналастыру, шетел валютасын сатып алу және сату, айналым капиталын толықтыруға 153 млн АҚШ доллары сомасына кредиттік желі, аккредитивтер мен банк кепілдіктерін шығару, сондай-ақ инкассация және эквайринг қызметтері және т.б.
«Al Hilal» Ислам Банкі» АҚ	Қазақстан Республикасы, 050010, Алматы қ., Медеу ауданы, Өл-Фараби даңғылы, 77/7	Хаскинс Гордон Джеймс	Шығыс және кіріс төлем операцияларын жүргізу, овернайт депозиттерді орналастыру, шетел валютасын сатып алу және сату.
«Altyn Bank» АҚ (China Citic Bank Corporation Limited Еншілес банкі)	Қазақстан Республикасы, А05А1В9, Алматы қ., Алмалы ауданы, Абай даңғылы, 109в	Альменов Марат Беркутбаевич	Шығыс және кіріс төлем операцияларын жүргізу, овернайт депозиттерді орналастыру, шетел валютасын сатып алу және сату, аккредитивтер мен банк кепілдіктерін шығаруға 15 млн АҚШ доллары сомасына кредиттік желі және т.б.
«ҚДБ Банк Өзбекстан» АҚ	Өзбекстан Республикасы, 100047, Ташкент қ., Мирабад ауданы, Бухоро көшесі, д-3	Lee Young Lok	Шығыс және кіріс төлем операцияларын жүргізу
TBC Bank	Грузия Республикасы, Тбилиси қ., Маржанишвили к-сі, 7	Мамука Хазарадзе	Шығыс және кіріс төлем операцияларын жүргізу



Kapital Bank	Әзірбайжан Республикасы, AZ1014, Баку қ., Физули к-сі, 71	Аллахвердиев Ровшан	Шығыс және кіріс төлем операцияларын жүргізу
Garanti Bank	Түркия Республикасы, Стамбул қ., 34340, Beşiktaş, Levent Nispetiye Mah. Aydar Cad. No:2	Süleyman Sözen, Reser Baştuğ	Шығыс және кіріс төлем операцияларын жүргізу
Bank of China	КНР, г. Пекин, 100818, No.1, Fuxingmennei Street	Liu Liange	Шығыс және кіріс төлем операцияларын жүргізу
«Актив Банк» ЖАҚ (бұрынғы «Халық Банк Тәжікстан» ЖАҚ)	Тәжікстан Республикасы, 735012, Душанбе қ., Айни көшесі 42	Джураев Исмоил Курбоналиевич	Шығыс және кіріс төлем операцияларын жүргізу
Credit Agricole Corporate and Investment Bank of London (CIB)	Ұлыбритания, EC2A 2DA Лондон қ., 5, Appold St, Broadwalk House	Philippe Brassac	Кредиттік қалдықтарға сыйақы есептеу
«Ситибанк Қазақстан» АҚ	Қазақстан Республикасы, 050010, Алматы қ., Медеу ауданы, Қазыбек би 41	Жақаева Сауле Мағауиевна	Шығыс және кіріс төлем операцияларын жүргізу, овернайт депозиттерді орналастыру, шетел валютасын сатып алу және сату, 47,3 млн АҚШ доллары сомасына кредиттік желі (қысқа мерзімді қарыздарға 20 млн АҚШ доллары, аккредитивтер мен банк кепілдіктерін шығаруға 27,3 млн АҚШ доллары) және т.б.
Citibank N.A., London Branch	Ұлыбритания, E14 5lb, Лондон, Citigroup Center, Canary Wharf, Canada Square	Citigroup Inc.	Шығыс және кіріс төлем операцияларын жүргізу, қысқа мерзімді депозиттерді орналастыру және т.б.
Citibank Korea	Корея Республикасы, 0318450, Сеул қ., Saemunan-ro, Jongno-gu	Citigroup Inc.	Шығыс және кіріс төлем операцияларын жүргізу
Citibank Malaysia Berhad	Малайзия Федерациясы, 50450, Куала-Лумпур қ., Aras 45, Menara Citibank, Jalan Ampang	Vikram Singh	Шығыс және кіріс төлем операцияларын жүргізу
Citibank Thailand	Тайланд Корольдігі, 10110, Бангкок қ., 399 Sukhumvit Road, Klongtoey Nua, Wattana, Interchange 21 Building, 12 / F	Darren Buckley	Шығыс және кіріс төлем операцияларын жүргізу
Citibank India	Үндістан, 110001, Нью-Дели қ., 124, Connaught	Pramit Jhaveri	Шығыс және кіріс төлем операцияларын жүргізу

Circus, Jeevan Bharti  
Building**Бағалы қағаздар нарығына кәсіби қатысушылардың қызметтері:**

Толық атауы	Заңды және нақты мекенжайлар	Бірінші басшының Т.А.Ә.	Көрсетілген қызметтердің қысқаша сипаттамасы
«Halyk Finance» акционерлік қоғамы	Қазақстан Республикасы, А05А1В9, Алматы қ., Абай даңғылы, 109 «В», 5 қабат	Охонов Фархад Рашидович	Қаржы мәселелері жөнінде кеңес беру
«Jusan Invest» акционерлік қоғамы	Қазақстан Республикасы, 050059, Алматы қ., Қажымұқан к-сі, 45	Салимов Тимур Рафхатович	Қаржы мәселелері жөнінде кеңес беру
«SkyBridge Invest» акционерлік қоғамы	Қазақстан Республикасы, 050060, Алматы қ., Әбіш Кекілбайұлы даңғылы, 34, «Capital Tower» БО, 14 қабат	Айнабаева Шолпан Рахманкуловна	Қаржы мәселелері жөнінде кеңес беру
«BCC Invest» акционерлік қоғамы	Қазақстан Республикасы, А05G1D2, Алматы қ., Панфилов к-сі, 98	Шаяхметов Данияр Нұрмұхаметұлы	Қаржы мәселелері жөнінде кеңес беру
Freedom Finance Global PLC	Қазақстан Республикасы, 010016, Астана қ., Достық к-сі, 16-ғимарат, 2 т.е.ж.	Туканов Ренат Саутжанович	Қаржы мәселелері жөнінде кеңес беру

Осы Инвестициялық меморандум жасалған күні Эмитент жоғарыда аталған қаржы ұйымдарының қатысуымен ірі мәмілелер жасаған жоқ.

**24. Аудиторлық ұйымдар туралы мәліметтер**

Эмитенттің 2020-2022 жылғы шоғырландырылған қаржылық есептілігінің аудитін, сондай-ақ 2023 жылғы тоғыз айдағы шоғырландырылған аралық қаржылық есептілігіне шолуды «КПМГ Аудит» жауапкершілігі шектеулі серіктестігі (Қазақстан) жүзеге асырды (Қазақстан Республикасының сертификатталған аудиторы - М.И. Қосаев, 2003 жылғы 24 желтоқсандағы № 558 біліктілік куәлігі). Қазақстан Республикасы Қаржы министрлігі 2006 жылғы 06 желтоқсанда берген Қазақстан Республикасы бойынша аудиторлық қызметпен айналысу құқығына № 0000021 лицензия. «КПМГ Аудит» жауапкершілігі шектеулі серіктестігі «Қазақстан Республикасының Аудиторлар палатасы» Кәсіби Аудиторлық Ұйымының мүшесі болып табылады.

Тел.: +7 (717) 298 08 98, электрондық пошта: MKossayev@kpmg.ru.

Бірінші жетекшісі - Дементьев Сергей Анатольевич.

## 5-бөлім. ЭМИТЕНТТІҢ ҚАРЖЫЛЫҚ ЕСЕПТІЛІГІ

## 25. Эмитенттің қаржылық есептілігі

Қаржылық көрсеткіштер Эмитенттің 2020-2022 жылдардағы жылдық шоғырландырылған қаржылық есептілік деректеріне сәйкес аудиторлық есептермен расталған деректерін, сондай-ақ 2023 жылғы 30 қыркүйектегі жағдай бойынша осы есептілікті шолу жөніндегі есеппен расталған аралық шоғырландырылған қаржылық есептілікті көрсетеді

## 1. Қаржылық жағдай туралы есеп

	2023 жылғы «30» қыркүйек (аудиттелмеген)	2022 жылғы 31 желтоқсан (аудитт.)	2021 жылғы 31 желтоқсан (аудитт.)	2020 жылғы 31 желтоқсан (аудитт.)
<i>мың теңге</i>				
<b>АКТИВТЕР</b>				
<b>Ұзақ мерзімді активтер</b>	<b>433 327 758</b>	<b>408 965 019</b>	<b>330 034 671</b>	<b>316 346 275</b>
Негізгі қаражат	391 770 828	378 255 700	311 845 960	296 788 692
Материалдық емес активтер	1 217 964	718 495	659 790	692 818
Берілген аванстар	8 195 046	7 178 940	7 037 908	5 199 501
Кепілдік депозиттері	14 841 422	13 657 428	7 761 173	8 590 773
Кейінге қалдырылған салық активтері	16 512 505	8 553 011	1 170 610	3 691 802
Сауда және өзге де дебиторлық берешек	789 993	601 445	1 559 230	1 382 689
<b>Ағымдағы активтер</b>	<b>203 884 029</b>	<b>169 752 300</b>	<b>145 892 265</b>	<b>125 253 135</b>
Тауар-материалдық қорлары	27 852 338	22 750 814	22 261 449	19 518 018
Берілген аванстар	8 127 671	9 720 739	11 457 381	6 476 121
Табыс салығы бойынша алдын ала төлем	916 676	4 153 672	1 135 634	1 374 692
Сауда және өзге де дебиторлық берешек	13 392 865	9 857 684	6 103 061	4 301 700
Басқа салықтар бойынша алдын ала төлем	3 620 206	3 876 082	3 328 746	6 383 521
Кепілдік депозиттері	817 037	1 626 677	677 062	2 447 171
Ақшалай қаражат пен оның баламалары	149 157 236	116 998 633	97 740 953	84 751 912
Басқа қаржы активтері	-	767 999	3 187 979	-
<b>Активтер жиыны</b>	<b>637 211 787</b>	<b>578 717 319</b>	<b>475 926 936</b>	<b>441 599 410</b>
<b>МЕНШІКТІ КАПИТАЛ МІНДЕТТЕМЕЛЕР</b>				
<b>Меншікті капитал</b>	<b>102 051 380</b>	<b>70 446 792</b>	<b>27 623 972</b>	<b>7 747 690</b>
Акционерлік капитал	2 501 550	2 501 550	2 501 550	2 501 550
Қосымша төленген капитал	48 996	48 996	48 996	48 996
Есептілік валютасын қайта есептеу бойынша резерв	16 157 294	11 930 890	10 002 799	8 738 645
Салықты шегергендегі хеджирлеу құралдары бойынша резерв	(6 047 409)	(8 412 107)	(11 723 938)	(14 850 498)
Бөлінбеген пайда	89 390 949	64 377 463	26 794 565	11 308 997

<b>Ұзақ мерзімді міндеттемелер</b>	<b>321 457 695</b>	<b>323 206 827</b>	<b>290 765 052</b>	<b>283 029 145</b>
Қарыздар	49 819	1 925 549	2 054 936	22 309 914
Жалдау бойынша міндеттемелер	251 263 180	265 658 719	250 676 740	240 896 053
Әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсетуге арналған резерв	68 693 292	54 573 269	37 331 701	19 166 979
Қызметкерлерге сыйақы	1 451 404	1 049 290	701 675	656 199
<b>Ағымдағы міндеттемелер</b>	<b>213 702 712</b>	<b>185 063 700</b>	<b>157 537 912</b>	<b>150 822 575</b>
Қарыздар	192 635	3 670 665	24 840 159	46 724 798
Жалдау бойынша міндеттемелер	79 432 446	73 373 051	63 195 657	55 703 229
Болашақ кезеңдердің кірістері	43 546 857	37 082 323	24 724 868	16 041 722
Әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсетуге арналған резерв	45 220 312	33 165 065	17 578 578	15 798 015
Сауда және өзге де дебиторлық берешек	45 310 462	37 662 023	27 198 650	16 554 811
Басқа да қаржылық міндеттемелер	-	110 573	-	-
<b>Міндеттемелер жиыны</b>	<b>535 160 407</b>	<b>508 270 527</b>	<b>448 302 964</b>	<b>433 851 720</b>
<b>Меншікті капитал мен міндеттемелердің жиыны</b>	<b>637 211 787</b>	<b>578 717 319</b>	<b>475 926 936</b>	<b>441 599 410</b>

## 2. Пайда немесе залал туралы есеп

мың теңге (басқаша көрсетілмесе)

	<b>2023 жылдың 9 айы (аудиттелмеген)</b>	<b>2022 жыл (аудитт.)</b>	<b>2021 жыл (аудитт.)</b>	<b>2020 жыл (аудитт.)</b>
<b>Түсім мен өзге кірістер</b>				
Жолаушылар тасымалы	397 316 866	462 171 919	305 252 639	145 548 902
Жүк және пошта	7 101 905	10 209 425	14 304 293	10 207 230
Басқа кірістер	3 157 013	5 600 474	3 360 585	4 593 822
Кері жалдаумен жасалатын сату операциясынан түскен пайда	-	-	1 989 207	2 366 523
<b>Барлық түсім мен басқа да кірістер</b>	<b>407 575 784</b>	<b>477 981 818</b>	<b>324 906 724</b>	<b>162 716 477</b>
<b>Операциялық шығыстар</b>				
Отын <sup>30</sup>	(94 561 679)	(106 940 565)	(58 279 112)	(36 022 758)
Персонал және экипаж шығындары <sup>31</sup>	(65 031 305)	(68 827 926)	(49 590 527)	(35 597 423)
Тозу және амортизация	(53 638 784)	(62 243 853)	(51 484 170)	(41 735 091)
Инженерлік-техникалық қызмет көрсету	(37 694 112)	(58 228 907)	(40 324 060)	(17 259 956)
Әуежайға қызмет көрсету және навигация	(35 067 355)	(39 205 987)	(29 879 880)	(19 076 474)

<sup>30</sup> Авиаотын бағасының өзгеру тәуекелін хеджирлеуге арналған опциондар бойынша 5 882 852 мың теңге мөлшеріндегі пайда 2022 жылғы 31 желтоқсанда аяқталған жылдағы отын шығыстарына есептелді. 2021 жылғы 31 желтоқсанда аяқталған жылдың салыстырмалы деректері тиісінше 3 416 043 мың теңге мөлшерінде қаржылық кірістерден отын шығыстарына жіктелді.

<sup>31</sup> Персонал мен экипаж шығындары біріктірілді, өйткені басшылық бұл сандарды талдау үшін релевантты етеді деп санайды.

Жолаушыларға қызмет көрсету	(34 366 999)	(37 131 951)	(25 961 531)	(14 770 577)
Сату шығыстары	(13 741 295)	(15 334 093)	(10 686 310)	(6 927 121)
Сақтандыру	(3 654 155)	(3 880 892)	(3 428 108)	(2 547 195)
Ақпараттық технологиялар	(2 209 917)	(2 646 693)	(1 951 534)	(1 742 889)
Консультациялық және кәсіби қызметтер	(1 636 325)	(1 976 378)	(1 448 480)	(1 334 435)
Өуе кемелерін жалға алу бойынша шығыстар	(1 016 552)	(1 780 324)	(1 561 520)	(1 385 721)
Мүлік және кеңсе шығыстары	(1 200 683)	(1 144 309)	(1 124 388)	(995 435)
Салықтар	(1 306 520)	(677 929)	(1 066 338)	(1 720 813)
Дебиторлық берешектің құнсыздануынан болатын залалдар	(26 474)	(185 249)	(49 254)	(51 201)
Басқа операциялық шығыстар	(4 362 758)	(7 666 288)	(4 456 439)	(9 929 653)
<b>Операциялық шығыстар жиынтығы</b>	<b>(349 514 913)</b>	<b>(407 871 344)</b>	<b>(281 291 651)</b>	<b>(191 096 742)</b>
<b>Операциялық пайда/ (залал)</b>	<b>58 060 871</b>	<b>70 110 474</b>	<b>43 615 073</b>	<b>(28 380 265)</b>
Қаржылық кірістер	4 877 881	3 261 294	1 026 620	583 344
Қаржылық шығындар	(16 627 684)	(18 073 217)	(20 040 053)	(14 940 353)
Бағамдық айырмадан шығын, нетто	(5 859 815)	(6 923 638)	(5 330 611)	(5 210 339)
<b>Салық салуға дейінгі пайда/ (залал)</b>	<b>40 451 253</b>	<b>48 374 913</b>	<b>19 271 029</b>	<b>(47 947 613)</b>
(Шығыс) /Табыс салығы бойынша үнемдеу	(7 921 187)	(10 792 015)	(3 785 461)	9 274 821
<b>Кезең/ Жыл ішіндегі пайда/ (шығын)</b>	<b>32 530 066</b>	<b>37 582 898</b>	<b>15 485 568</b>	<b>(38 672 792)</b>
<b>Базалық және ажыратылған пайда/ (шығын) (теңге)</b>	<b>1 913 533</b>	<b>2 210 759</b>	<b>910 916</b>	<b>(2 274 870)</b>

### 3. Ақша қаражаттарының қозғалысы туралы есеп

мың теңге

	2023 жылдың 9 айы (аудиттелмеген)	2022 жыл (аудитт.)	2021 жыл (аудитт.)	2020 жыл (аудитт.)
<b>ОПЕРАЦИЯЛЫҚ ҚЫЗМЕТТЕН ТҮСКЕН АҚША ҚАРАЖАТЫНЫҢ ҚОЗҒАЛЫСЫ</b>				
<b>Салық салуға дейінгі пайда / (залал)</b>	<b>40 451 253</b>	<b>48 374 913</b>	<b>19 271 029</b>	<b>(47 947 613)</b>
Түзетулер:				
Негізгі құралдар мен материалдық емес активтердің тозуы және амортизациясы	53 638 784	62 243 853	51 484 170	41 735 091
Негізгі құралдардың шығуынан түсетін кіріс	(392 203)	(1 026 474)	(3 054 489)	(2 366 523)
Сауда-саттық дебиторлық берешегінің, берілген аванстардың, кепілдік депозиттердің және ақша қаражаттары мен олардың баламаларының құнсыздануына резервтегі өзгеріс	(135 414)	(1 118 045)	(154 649)	(191 609)

Өтімді емес тауар-материалдық қорларға арналған резервтегі өзгеріс	(268 111)	1 975 459	(59 218)	(170 548)
Демалыс резервтерінің өзгеруі	129 979	(34 996)	135 478	(235 382)
Әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсетуге арналған резервтің өзгеруі	28 355 335	37 199 540	25 899 549	8 156 866
Клиенттердің бейілділік бағдарламасы бойынша резервтің өзгеруі	634 499	442 982	(602 832)	341 097
Бағамдық айырмадан шығын, нетто	5 859 815	6 923 638	5 330 611	5 210 339
Құнсыздандуды қоспағанда, қаржылық кірістер	(4 704 309)	(2 929 191)	(763 039)	(479 314)
Құнсыздандуды қоспағанда, қаржылық шығыстар	16 430 997	18 019 259	19 931 534	14 656 684
COVID-19 байланысты жалдау төлемдерін кейінге қалдыру әсері	-	-	377 748	(835 927)
Қозғалтқышты/әуе кемелерін мерзімінен бұрын қайтарудан түскен табыс	-	-	(209 440)	(1 197 068)
Негізгі құралдардың құнсыздануы	-	-	-	5 924 721
<b>Айналым капиталындағы өзгерістерге дейінгі операциялық қызметтен алынған ақша қаражаты</b>	<b>140 000 625</b>	<b>170 070 938</b>	<b>117 586 452</b>	<b>22 600 814</b>
Сауда және басқа дебиторлық берешектің өзгеруі	(3 111 354)	(1 753 047)	(1 631 695)	9 698 544
Алдын ала төлемдер мен берілген аванстардың өзгеруі	2 176 136	1 506 230	(2 727 444)	12 429 382
Тауар-материалдық қорлардың өзгеруі	(3 654 369)	(221 491)	(1 497 495)	1 669 557
Сауда және өзге де кредиторлық берешектің және әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсету жөніндегі резервтің өзгеруі	1 708 301	(337 071)	1 738 628	(31 548 141)
Болашақ кезеңдердің кірістерінің өзгеруі	4 631 706	10 098 326	8 760 455	(12 649 484)
Басқа қаржы құралдары бойынша өзгеріс	628 158	2 760 578	(3 147 644)	(127 189)
<b>Операциялық қызметтен алынған ақша қаражаты</b>	<b>142 379 203</b>	<b>182 124 463</b>	<b>119 081 257</b>	<b>2 073 483</b>
Төленген табыс салығы	(13 777 028)	(21 822 810)	(1 707 547)	(1 339 333)
Алынған сыйақы	4 596 524	2 929 191	693 694	473 954
<b>Операциялық қызметтен алынған таза ақша қаражаты</b>	<b>133 198 699</b>	<b>163 230 844</b>	<b>118 067 404</b>	<b>1 208 104</b>
<b>ИНВЕСТИЦИЯЛЫҚ ҚЫЗМЕТТЕН ТҮСКЕН АҚША ҚАРАЖАТЫНЫҢ ҚОЗҒАЛЫСЫ</b>				
Негізгі құралдарды сатып алу	(15 450 795)	(22 227 370)	(13 497 482)	(12 507 017)
Кері жалдаумен жасалатын сатудан түскен түсім	-	-	3 714 556	12 636 330
Негізгі құралдарды сатудан түсетін түсімдер	1 136 754	908 988	1 696 451	1 225 223
Материалдық емес активтерді сатып алу	(733 830)	(306 179)	(231 449)	(341 654)

Банктік және кепілдік депозиттерді орналастыру	(3 143 057)	(11 643 697)	(1 753 113)	(1 450 979)
Банктік және кепілдік депозиттерді өтеу	2 188 364	5 471 423	4 508 675	2 801 228
<b>Инвестициялық қызметтен алынған/ (пайдаланылған) таза ақша қаражаты</b>	<b>(16 002 564)</b>	<b>(27 796 835)</b>	<b>(5 562 362)</b>	<b>2 363 131</b>
<b>ҚАРЖЫ ҚЫЗМЕТІНЕН ТҮСКЕН АҚША ҚАРАЖАТЫНЫҢ ҚОЗҒАЛЫСЫ</b>				
Жалдау төлемдері	(61 602 506)	(80 533 966)	(39 916 368)	(40 910 161)
Төленген сыйақы	(14 311 432)	(17 386 235)	(20 845 124)	(12 444 457)
Қарыздарды қайтару және кері жалдаумен жасалатын саудадан қосымша қаржыландыру	(20 590 718)	(46 837 797)	(45 800 736)	(26 750 005)
Алынған қарыздар және кері жалдаумен жасалатын саудадан қосымша қаржыландыру	15 603 700	25 603 151	5 318 400	88 651 769
Төленген дивидендтер	(7 516 580)	-	-	-
<b>Қаржы қызметінен түскен/ (пайдаланылған) таза ақша қаражаты</b>	<b>(88 417 536)</b>	<b>(119 154 847)</b>	<b>(101 243 828)</b>	<b>8 547 146</b>
<b>Ақша қаражаты мен оның баламаларының таза ұлғаюы / (азаяуы)</b>	<b>28 778 599</b>	<b>16 279 162</b>	<b>11 261 214</b>	<b>12 118 381</b>
Шетел валютасында ұсталатын ақша қаражаттарына айырбас бағамдарының өзгеруінің әсері	(1 144 906)	(246 357)	(787 729)	(487 281)
Күтілетін кредиттік шығындар қозғалысының ақша қаражаттары мен банктік шоттардағы қалдықтарға әсері	-	(710)	(426)	(842)
Басқа валюталардан есептеу кезіндегі бағамдық айырмашылықтар	4 524 910	3 225 585	2 515 982	5 616 709
<b>Кезең басындағы ақша қаражаты және олардың баламалары</b>	<b>116 998 633</b>	<b>97 740 953</b>	<b>84 751 912</b>	<b>67 504 945</b>
<b>Кезең соңындағы ақша қаражаты және олардың баламалары</b>	<b>149 157 236</b>	<b>116 998 633</b>	<b>97 740 953</b>	<b>84 751 912</b>

## 4. Меншік капиталдағы өзгерістер туралы есеп

мың теңге

	Акционерлік капитал	Қосымша төленген капитал	Хеджирлеу құралдары бойынша резерв	Бағамдық айырмашылықтар резерві	Бөлінбеген пайда	Меншікті капиталдың жиыны
<b>2020 жылғы 01 қаңтарға</b>	<b>2 501 550</b>	<b>48 996</b>	<b>(17 894 309)</b>	<b>4 837 994</b>	<b>49 981 789</b>	<b>39 476 020</b>
Кезең ішіндегі залал					(38 672 792)	(38 672 792)
Салықты шегергендегі ақша қаражаттарының ағындарын хеджирлеу құралдары бойынша іске асырылған залал			3 855 115			3 855 115
Басқа валюталардан есептеу кезіндегі бағамдық айырмашылықтар			(811 304)	3 900 651		3 089 347
<b>Кезеңдегі жалпы жиынтық кіріс</b>			<b>3 043 811</b>	<b>3 900 651</b>	<b>(38 672 792)</b>	<b>(31 728 330)</b>
<b>2020 жылғы 31 желтоқсанға</b>	<b>2 501 550</b>	<b>48 996</b>	<b>(14 850 498)</b>	<b>8 738 645</b>	<b>11 308 997</b>	<b>7 747 690</b>
<b>2021 жылғы 01 қаңтарға</b>	<b>2 501 550</b>	<b>48 996</b>	<b>(14 850 498)</b>	<b>8 738 645</b>	<b>11 308 997</b>	<b>7 747 690</b>
Кезеңдегі пайда					15 485 568	15 485 568
Салықты шегергендегі ақша қаражаттарының ағындарын хеджирлеу құралдары бойынша іске асырылған залал			4 008 090			4 008 090
Басқа валюталардан есептеу кезіндегі бағамдық айырмашылықтар			(881 530)	1 264 154		382 624
<b>Кезеңдегі жалпы жиынтық кіріс</b>			<b>3 126 560</b>	<b>1 264 154</b>	<b>15 485 568</b>	<b>19 876 282</b>
<b>2021 жылғы 31 желтоқсанға</b>	<b>2 501 550</b>	<b>48 996</b>	<b>(11 723 938)</b>	<b>10 002 799</b>	<b>26 794 565</b>	<b>27 623 972</b>
<b>2022 жылғы 01 қаңтарға</b>	<b>2 501 550</b>	<b>48 996</b>	<b>(11 723 938)</b>	<b>10 002 799</b>	<b>26 794 565</b>	<b>27 623 972</b>
Кезеңдегі пайда					37 582 898	37 582 898
Салықты шегергендегі ақша қаражаттарының ағындарын хеджирлеу құралдары бойынша іске асырылған залал			4 549 542			4 549 542
Басқа валюталардан есептеу кезіндегі бағамдық айырмашылықтар			(1 237 711)	1 928 091		690 380



<b>Кезеңдегі жалпы жиынтық кіріс</b>			<b>3 311 831</b>	<b>1 928 091</b>	<b>37 582 898</b>	<b>42 822 820</b>
<b>2022 жылғы 31 желтоқсанға</b>	<b>2 501 550</b>	<b>48 996</b>	<b>(8 412 107)</b>	<b>11 930 890</b>	<b>64 377 463</b>	<b>70 446 792</b>
<b>2023 жылғы 01 қаңтарға</b>	<b>2 501 550</b>	<b>48 996</b>	<b>(8 412 107)</b>	<b>11 930 890</b>	<b>64 377 463</b>	<b>70 446 792</b>
Кезеңдегі пайда (аудиттелмеген)					32 530 066	32 530 066
Ақша қаражаты ағындарын хеджирлеу құралдары бойынша іске асырылған шығын және салықты шегергендегі отынға колл-опциондарының әділ құнындағы өзгерістердің тиімді бөлігі (аудиттелмеген)			3 259 133			3 259 133
Басқа валюталардан есептеу кезіндегі бағамдық айырмашылықтар			(894 435)	4 226 404		3 331 969
<b>Кезеңдегі жалпы жиынтық кіріс (аудиттелмеген)</b>			<b>2 364 698</b>	<b>4 226 404</b>	<b>32 530 066</b>	<b>39 121 168</b>
Жарияланған дивидендтер (аудиттелмеген)					(7 516 580)	(7 516 580)
<b>2023 жылғы «30» қыркүйекке (аудиттелмеген)</b>	<b>2 501 550</b>	<b>48 996</b>	<b>(6 047 409)</b>	<b>16 157 294</b>	<b>89 390 949</b>	<b>102 051 380</b>

**6-бөлім. ЭМИТЕНТТІҢ ҚАРЖЫЛЫҚ ЕСЕПТІЛІГІНІҢ ТОЛЫҚ ЖАЗЫЛУЫ****26. Негізгі құралдар және инвестициялық жылжымайтын мүлік**

Актив түрі	Сатып алу күніндегі бастапқы құны	Есептелген тозу мөлшері	2023 жылы 30 қыркүйекке қалдық құны	
			Тозу пайызы	мың теңге
Айналым бөлшектері	52 985 963	21 697 039	31 288 924	40,9%
Кеңсе жабдықтары мен жиһаздары	10 585 900	3 943 795	6 642 105	37,3%
Ғимараттар мен құрылыстар, жер	22 494 623	7 328 664	15 165 959	32,6%
Көлік құралдары	1 360 780	771 014	589 766	56,7%
Жалдау шеңберіндегі әуе кемелері	642 000 612	304 544 262	337 456 350	47,4%
Жолдағы жабдық және аяқталмаған құрылыс	627 724	–	627 724	0,0%
<b>Жиыны</b>	<b>730 055 602</b>	<b>338 284 774</b>	<b>391 770 828</b>	<b>46,3%</b>

Негізгі құралдардың орташа тозу пайызы 46,3% құрайды. 2020, 2021, 2022 жылдары және 2023 жылдың тоғыз айында негізгі құралдарды қайта бағалау жүргізілген жоқ.

2023 жылғы 30 қыркүйектегі жағдай бойынша Эмитентте күрделі құрылыс (аяқталмаған күрделі құрылыс) жүргізілетін объектілер жоқ.

**27. Материалдық емес активтер**

2023 жылғы 30 қыркүйектегі жағдай бойынша Эмитенттің 1 218 миллион теңге сомасына материалдық емес активтері бар, бұл активтердің жалпы көлемінің 0,2%-н құрайды.

2020, 2021, 2022 жылдары және 2023 жылдың тоғыз айында материалдық емес активтерді қайта бағалау жүргізілген жоқ.

**28. Қаржылық активтер**

	мың теңге
	<b>30.09.2023 ж.</b>
Ақшалай қаражат пен оның баламалары	149 157 236
Кепілдік депозиттері	15 658 459
Басқа қаржы активтері	–
<b>Жиыны</b>	<b>164 815 695</b>

Төмендегі кестеде ақша қаражаттары мен олардың баламалары көрсетілген:

	мың теңге
	<b>30.09.2023 ж.</b>
Бастапқы өтеу мерзімі 3 айдан аз банктердегі мерзімді депозиттер	96 627 239
Шетелдік банктердегі ағымдағы шоттар	48 369 844
Қазақстандық банктердегі қысқа мерзімді депозиттер	3 947 590
Кассадағы ақша қаражаттары	48 396
Есептелген сыйақы	168 437
<b>Құнсыздануға арналған резервті есепке алмағанда жиыны</b>	<b>149 161 506</b>
Құнсыздануға арналған резерв	(4 270)
<b>Құнсыздануға арналған резервті есепке алғанда жиыны</b>	<b>149 157 236</b>

Ақша қаражаттары мен олардың баламалары келесі валюталарда көрсетіледі:

	<i>мың теңге</i>
	<b>30.09.2023 ж.</b>
АҚШ доллары	141 107 378
Еуро	3 750 685
Теңге	1 317 129
Ағылшын фунт стерлингі	976 459
Үнді рупиясы	948 466
Басқасы	1 057 119
<b>Жиыны</b>	<b>149 157 236</b>

Төмендегі кестеде кепілдік депозиттер көрсетілген:

	<i>мың теңге</i>
	<b>30.09.2023 ж.</b>
Жалға алынған әуе кемелері бойынша кепілдік депозиттер	15 022 669
Басқа кепілдік депозиттер	941 348
Құнсыздануға арналған резерв	(305 558)
<b>Жиыны</b>	<b>15 658 459</b>

Жалға алынған әуе кемелері бойынша кепілдік депозиттерге Компанияның лизингтік төлемдер бойынша міндеттемелерінің орындалуын қамтамасыз ету үшін ашылған әуе кемелерін жалдау шарттары бойынша депозиттер жатады. Кепілдік жарналар негізінен АҚШ долларында деноминацияланған. Компания бұл депозиттердің кредиттік тәуекелін төмен деп бағалады, өйткені барлық лизинг берушілердің S&P Global Ratings рейтингтер нұсқасы бойынша «АА» - дан «ВВВ» - ге дейінгі рейтингі бар. Халықаралық рейтингтік агенттіктердің кредиттік рейтингі жоқ жалға берушілер үшін Компания басшылығы мұндай жалға берушілердің S&P Global Ratings-тен «ССС» рейтингі бар деген пікірге негізделген күтілетін несиелік шығынды есептейді. Мұндай жалға берушілер бойынша депозиттер сомасы 2023 жылғы 30 қыркүйектегі жағдай бойынша 2 119 458 мың теңгені құрайды.

Жалға алынған әуе кемелері және техникалық қызмет көрсету бойынша міндеттемелер бойынша кепілдік депозиттер мынадай түрде өтелуге тиіс:

	<i>мың теңге</i>
	<b>30.09.2023 ж.</b>
Бір жылға дейін	189 788
Бір жылдан кейін, бірақ бес жылдан аспайды	5 037 922
Бес жылдан артық	9 819 631
	<b>15 047 341</b>
Әділ құнға дейін түзету	(24 672)
<b>Жиыны</b>	<b>15 022 669</b>

## 29. Берілген қарыздар / қаржылық көмек

2023 жылдың 30 қыркүйегіндегі жағдай бойынша Эмитентте берілген қарыздар мен қаржылық көмек болған жоқ.

## 30. Сауда және басқа дебиторлық берешек

	<i>мың теңге</i>
	<b>30.09.2023 ж.</b>
Ұзақ мерзімді сауда дебиторлық берешек	

- Басқа қаржы активтері	21 355 420
- Қызметкерлер мен кадеттердің Ab-initio бағдарламасы бойынша берешегі	789 993
Құнсыздануға арналған резервті есепке алмағанда жиыны	22 145 413
Құнсыздануға арналған резерв	(21 355 420)
<b>Құнсыздануға арналған резервті есепке алғанда жиыны</b>	<b>789 993</b>
Қысқа мерзімді сауда дебиторлық берешек	
- Сауда дебиторлық берешек	13 171 762
- Қызметкерлер мен кадеттердің Ab-initio бағдарламасы бойынша берешегі	637 688
Құнсыздануға арналған резервті есепке алмағанда жиыны	13 809 450
Құнсыздануға арналған резерв	(416 585)
<b>Құнсыздануға арналған резервті есепке алғанда жиыны</b>	<b>13 392 865</b>
<b>Жиыны</b>	<b>14 182 858</b>

2017 жылы «ҚазИнвестБанк» АҚ мен «Дельта Банк» АҚ дефолтына байланысты басшылық осы банктердегі депозиттерді тиісінше 4 744 144 мың теңге және 16 926 399 мың теңге сомасына банктік депозиттер бабынан айналымнан тыс сауда және өзге активтердің құрамына қайта жіктеу туралы шешім қабылдады және оны құнсыздану мәніне бағалады. Бағалау негізінде басшылық 2016 жылғы 31 желтоқсандағы жағдай бойынша «ҚазИнвестБанк» АҚ және «Дельта Банк» АҚ бойынша шамамен 90% мөлшерінде құнсыздану резервін таныды.

2023 жылғы 30 қыркүйектегі жағдай бойынша бұл банктер үшін резерв баланстық құнның 100% құрайды.

Кадеттердің Ab-initio оқыту бағдарламасы бойынша оқу бағдарламасының бастапқы құнына қатысты берешегі пайызсыз қарыз ретінде жіктеледі. Қалған бөлігі алдын-ала төлем ретінде жіктеледі және жеті жыл ішінде амортизацияланады, оның барысында Компания еңбек шарты бұзылған жағдайда оқып жатқан кадеттен шығыстарды қайтаруды талап етуге құқылы. Ab-initio пилоттық бағдарламасының түлектері қалған оқу ақысын қолма-қол ақшамен төлей алады немесе бұл сома Компаниядан кеткен жағдайда ғана төленуі үшін болашаққа қалдыра алады. Осы нұсқаны таңдаған курсанттардан алынатын сомалар болашақ кезеңдердің шығындарына қайта жіктелді және амортизацияның қалған кезеңінде сызықтық әдіспен амортизацияланды.

Компанияның таза сауда және басқа дебиторлық берешегі келесі валюталарда көрсетілген:

	<i>мың теңге</i>
	<b>30.09.2023 ж.</b>
Сауда дебиторлық берешек теңгемен	9 037 230
Сауда дебиторлық берешек АҚШ доллармен	1 404 431
Сауда дебиторлық берешек еуромен	1 046 206
Сауда дебиторлық берешек өзге валюталарда	2 694 991
<b>Жиыны</b>	<b>14 182 858</b>

Осы Инвестициялық меморандум жасалған күні Эмитентте мерзімі өткен сауда және өзге де дебиторлық берешек жоқ.

### 31. Ақша және оның баламалары, орналастырылған салымдар

2023 жылғы 30 қыркүйектегі жағдай бойынша Эмитент орналастырған ақша және ақшалай баламалар:

	<i>мың теңге</i>
	<b>30.09.2023 ж.</b>
Бастапқы өтеу мерзімі 3 айдан аз банктердегі мерзімді депозиттер	96 627 239
Шетелдік банктердегі ағымдағы шоттар	48 369 844
Қазақстандық банктердегі қысқа мерзімді депозиттер	3 947 590
Кассадағы ақша қаражаттары	48 396
Есептелген сыйақы	168 437
Құнсыздануға арналған резервті есепке алмағанда жиыны	149 161 506
Құнсыздануға арналған резерв	(4 270)
<b>Құнсыздануға арналған резервті есепке алғанда жиыны</b>	<b>149 157 236</b>

Ақша қаражаттары мен олардың баламалары келесі валюталарда көрсетіледі:

	<i>мың теңге</i>
	<b>30.09.2023 ж.</b>
АҚШ доллары	141 107 378
Еуро	3 750 685
Теңге	1 317 129
Ағылшын фунт стерлингі	976 459
Үнді рупиясы	948 466
<b>Басқасы</b>	<b>1 057 119</b>
<b>Жиыны</b>	<b>149 157 236</b>

### 32. Басқа активтер

2023 жылғы 30 қыркүйектегі жағдай бойынша Эмитенттің бапта активтердің жалпы сомасының 5 және одан да көп пайызын құрайтын басқа активтері жоқ.

### 33. Сақтандыру қызметін жүзеге асыруға байланысты активтер

2023 жылғы 30 қыркүйектегі жағдай бойынша Эмитенттің сақтандыру қызметін жүзеге асыруға байланысты активтері жоқ.

### 34. Жарғылық капитал

2023 жылғы 30 қыркүйектегі жағдай бойынша Эмитенттің акционерлік капиталы номиналды құны бір акция үшін 1 000 АҚШ долларын құрайтын 17 000 шығаруға рұқсат етілген, шығарылған және толық төленген жай акциялардан тұрды (Компания құрылған кезде бір акцияға баламасы 147 150 теңге). Эмитенттің барлық акциялары ақшамен төленді.

	<i>мың теңге</i>	<b>30.09.2023 ж.</b>	<b>31.12.2022 ж.</b>	<b>31.12.2021 ж.</b>	<b>31.12.2020 ж.</b>
Акционерлік капитал		2 501 550,0	2 501 550,0	2 501 550,0	2 501 550,0
- «Самұрық-Қазына» ұлттық әл-ауқат қоры» АҚ		1 275 790,5	1 275 790,5	1 275 790,5	1 275 790,5
- BAE Systems (Kazakhstan) Limited		1 225 759,5	1 225 759,5	1 225 759,5	1 225 759,5

2022 жылдың 08 шілдесінде Компания жарияланған жай акциялардың санын 17 000-нан 1 700 000-ға дейін өзгертті, бірақ 2023 жылдың 30 қыркүйегінде әлі айналымда жүрген жоқ, осылайша Эмитентте жарияланған қарапайым акциялардың 1 700 000 данасы және орналастырылған жай акциялардың 17 000 данасы бар. Акционерлердің арақатынасы өзгеріссіз қалады: Қазақстан Республикасы Үкіметінің атынан инвестицияға иелік ететін

«Самұрық-Қазына» ұлттық әл-ауқат қоры» АҚ және BAE Systems Kazakhstan Limited, олар Компанияның тиісінше 51% және 49% акцияларына ие.

Жай акцияларды ұстаушылар анда-санда жарияланған дивидендтерді алуға құқылы, сонымен қатар «бір акция - бір дауыс» қағидасы негізінде Эмитент жиналыстарында дауыс беруге құқылы

2020-22 жылдары Компания өз акционерлеріне дивидендтер немесе басқа төлемдер төлемеді. 2023 жылғы 31 наурызда Компания акционерлерінің жылдық жалпы жиналысы өтті. Акционерлердің жалпы жиналысы 7 516 580 мың теңге (16 776 мың АҚШ долларына баламасы) мөлшерінде Компанияның 2022 жылғы таза пайдасының 20%-н Компания акционерлері арасында олардың үлестеріне барабар бөлу туралы шешім қабылдады. Дивидендтер 2023 жылдың 26 мамырында толығымен төленді. 2022 жылдың 30 қыркүйегінде аяқталған тоғыз айдың ішінде дивидендтер жарияланбады. Акцияға дивидендтер 2023 жылы жариялау күніне 442 мың теңгені (баламасы 0,99 мың АҚШ доллары) құрады (2022 жылы: нөл).

Компанияда ықтимал ажырату әсері бар құралдар жоқ.

2023 жылдың 30 қыркүйегіндегі жағдай бойынша Эмитент өз акцияларын сатып алған жоқ және оның еншілес ұйымдарының меншігінде акциялары болған жоқ.

### 35. Резервтік капитал / резервтердің өзге де түрлері

2023 жылғы 30 қыркүйектегі жағдай бойынша Эмитенттің келесі резервтері бар:

	<i>мың теңге</i>
	<b>30.09.2023 ж.</b>
<b>Резервтер</b>	<b>124 023 489</b>
- Әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсетуге арналған резерв	113 913 604
- Есептілік валютасын қайта есептеу бойынша резерв	16 157 294
- Салықты шегергендегі хеджирлеу құралдары бойынша резерв	(6 047 409)

### 36. Алынған қарыздар/ алынған қаржылық көмек

2023 жылғы 30 қыркүйектегі жағдай бойынша Эмитент алған қарыздар:

	<i>мың теңге</i>
	<b>30.09.2023 ж.</b>
Қарыздың ұзақ мерзімді бөлігі	49 819
Қарыздың ағымдағы бөлігі	192 635
<b>Жиыны</b>	<b>242 454</b>

2019 жылғы 12 тамызда Компания айналым капиталын қаржыландыру мақсатында «Қазақстан Халық Банкі» АҚ-да 3 жыл мерзімге 40 000 мың АҚШ доллары сомасына кредиттік желісін ашты. Кейінірек, 2020 жылы кредиттік желісі 160 000 мың АҚШ долларына дейін ұлғайтылды және өтеу мерзімі 2025 жылдың 10 қыркүйегіне дейін ұзартылды. Еуропалық қайта құру және даму банкінен (ЕҚДБ) Астанада ангар мен авиациялық-техникалық орталық салуға берілген қарыз 2020 жылғы 20 қыркүйекте «Қазақстан Халық Банкі» АҚ кредиттік желілері есебінен толығымен қайта қаржыландырылды. «Қазақстан Халық Банкі» АҚ-дағы кредиттік желі теңгемен де, АҚШ долларымен де қарыз алуға мүмкіндік береді. 2022 жыл ішінде Компания «Қазақстан Халық Банкі» АҚ қарыздарын толығымен өтеді. 2022 жылы авиациялық-техникалық орталық

орналасқан жер учаскесі екі дербес бөлікке бөлінді. Авиациялық-техникалық орталық орналасқан негізгі жер учаскесі 2025 жылы кредиттік желінің қолданылу мерзімі аяқталғанға дейін «Қазақстан Халық Банкі» АҚ-да кепілде қалады.

2021 жылғы 31 тамызда Компания ЕҚДБ-мен жалпы сомасы 50 000 мың АҚШ долларын құрайтын мультивалюталық кредиттік келісім жасасты. Міндеттемелерден босатылған 15 000 мың АҚШ доллары мөлшеріндегі 2 Транш күрделі шығындарды қаржыландыру үшін (ЕҚДБ кепіліне берілетін ұшуды модельдеуге арналған жабдық) көзделген және 35 000 мың АҚШ доллары мөлшеріндегі расталған 1 Транш айналым капиталын толықтыру үшін (COVID-19 пакеті) көзделген. 2022 жылдың ақпан және наурыз айларында Компания айналым капиталын толықтыруға тиісінше 5 000 мың АҚШ долларын және 10 000 мың АҚШ долларын алды. 2022 жылдың сәуірінде ЕҚДБ 2-Траншты растады. 2023 жылғы наурызда Компания айналым капиталын толықтыруға 20 000 мың АҚШ доллары көлемінде транш және ұшуды модельдеуге арналған жабдықтарын сатып алуға байланысты күрделі шығындарды өтеуге 15 000 мың АҚШ доллары көлемінде транш алды. Компания қарызды 2023 жылдың шілдесінде толығымен өтеді.

2023 жылдың 30 қыркүйегіндегі жағдай бойынша Эмитенттің қарыздары толығымен АҚШ долларымен номинацияланған.

2023 жылғы 30 қыркүйектегі жағдай бойынша Эмитенттің «Қазақстан Халық Банкі» АҚ-да 2025 жылғы қыркүйекке дейін іске асыру мүмкіндігімен жалпы сомасы 143 700 мың АҚШ долларын құрайтын қолжетімді кредиттік желілері болды. Сондай-ақ, Эмитенттің «Ситибанк Қазақстан» АҚ-да 20 000 мың АҚШ доллары сомасына жаңартылатын кредиттік желісі бар.

2023 жылдың 30 қыркүйегіндегі жағдай бойынша Эмитентте мерзімі өткен қарыздар болған жоқ.

2023 жылдың 30 қыркүйегіндегі жағдай бойынша Эмитент қаржылай көмек алған жоқ.

### 37. Шығарылған борыштық бағалы қағаздар:

Эмитент борыштық бағалы қағаздар шығарған жоқ.

### 38. Кредиторлық берешек

	<i>мың теңге</i>
	<b>30.09.2023 ж.</b>
Сауда кредиторлық берешек	26 190 270
Есептелген бонустар	6 632 616
Алынған аванстар	3 699 917
Депозиттер	3 409 067
Қызметкерлерге берешек	3 127 232
Төлеуге жататын өзге де салықтар	1 021 534
Пайдаланылмаған демалыстар бойынша резерв	762 948
Зейнетақы жарналары	416 110
Басқасы	50 768
<b>Жиыны</b>	<b>45 310 462</b>

Эмитенттің сауда және басқа да кредиторлық берешегі келесі валюталарда көрсетілген:

	<i>мың теңге</i>
	<b>30.09.2023 ж.</b>

Теңге	18 482 030
АҚШ доллары	17 885 147
Еуро	2 638 053
Ағылшын фунт стерлингі	402 825
Басқасы	5 902 407
<b>Жиыны</b>	<b>45 310 462</b>

2023 жылдың 30 қыркүйегіндегі жағдай бойынша Эмитенттің мерзімі өткен кредиторлық берешегі болған жоқ.

### 39. Тартылған салымдар (екінші деңгейдегі банктер үшін қолданылады)

Қолданылмайды. Эмитент екінші деңгейлі банк емес.

### 40. Басқа міндеттемелер

2023 жылғы 30 қыркүйектегі жағдай бойынша Эмитенттің басқа міндеттемелер бабында Эмитенттің жалпы міндеттемелерінің 5 және одан да көп пайызын құрайтын міндеттемелері жоқ.

### 41. Сақтандыру қызметін жүзеге асыруға байланысты міндеттемелер

2023 жылғы 30 қыркүйектегі жағдай бойынша Эмитенттің сақтандыру қызметін жүзеге асыруға байланысты міндеттемелері жоқ.

### 42. Негізгі қызметтен түсетін кірістер (сатылған өнімнің (көрсетілген қызметтердің, орындалған жұмыстардың) көлемі немесе пайыздық кірістер)

*мың теңге*

	2023 жылдың 9 айы (аудиттелмеген)	Үлес, (%)	2022 жыл (аудитт.)	Үлес, (%)	2021 жыл (аудитт.)	Үлес, (%)	2020 жыл (аудитт.)	Үлес, (%)
Жолаушылар тасымалы	397 316 866	98,2	462 171 919	97,8	305 252 639	95,5	145 548 902	93,4
Жүк және пошта	7 101 905	1,8	10 209 425	2,2	14 304 293	4,5	10 207 230	6,6
<b>Жиыны</b>	<b>404 418 771</b>	<b>100,0</b>	<b>472 381 344</b>	<b>100,0</b>	<b>319 556 932</b>	<b>100,0</b>	<b>155 756 132</b>	<b>100,0</b>

*мың теңге*

	2023 жылдың 9 айы (аудиттелмеген)	Үлес, (%)	2022 жыл (аудитт.)	Үлес, (%)	2021 жыл (аудитт.)	Үлес, (%)	2020 жыл (аудитт.)	Үлес, (%)
Тұрақты жолаушылар тасымалы	377 205 907	95,0	431 261 420	93,3	282 929 102	92,7	138 303 920	95,0
Чартерлік рейстер	20 110 959	5,0	30 910 499	6,7	22 323 537	7,3	7 244 982	5,0
<b>Жолаушылар тасымалы</b>	<b>397 316 866</b>	<b>100,0</b>	<b>462 171 919</b>	<b>100,0</b>	<b>305 252 639</b>	<b>100,0</b>	<b>145 548 902</b>	<b>100,0</b>

Жолаушылар тасымалынан түсетін түсім 2023 жылғы 30 қыркүйекте аяқталған тоғыз ай ішінде, 2022 жылғы ұқсас кезеңмен салыстырғанда, 62 077 127 мың теңгеге немесе 19%-ға ұлғайды.

*мың теңге*

	2023 жылдың 9 айы (аудиттелмеген)	Үлес, (%)	2022 жыл (аудитт.)	Үлес, (%)	2021 жыл (аудитт.)	Үлес, (%)	2020 жыл (аудитт.)	Үлес, (%)
--	---	--------------	-----------------------	--------------	-----------------------	--------------	-----------------------	--------------



Жүк-тұрақты тасымалдау	6 405 158	90,2	8 828 109	86,5	5 960 899	41,7	4 059 614	36,2
Жүкті чартерлік тасымалдау	-	-	551 063	5,4	7 624 795	53,3	5 623 278	50,2
Пошта	696 747	9,8	830 253	8,0	718 599	5,0	1 524 338	13,6
<b>Жүк және пошта</b>	<b>7 101 905</b>	<b>100,0</b>	<b>10 209 425</b>	<b>100,0</b>	<b>14 304 293</b>	<b>100,0</b>	<b>11 207 230</b>	<b>100,0</b>

2023 жылдың 30 қыркүйегінде аяқталған тоғыз айдың ішінде клиенттермен келісімшарттар бойынша жалпы кірісті білдіретін жолаушылар, жүк және пошта қызметтерінен түскен түсім келесі бағыттар бойынша алынды.

Эмитенттің негізгі табысының географиялық бөлінуі төменде келтірілген:

	<i>мың теңге</i>			
	2023 жылдың 9 айы (аудиттелмеген)	2022 жыл (аудитт.)	2021 жыл (аудитт.)	2020 жыл (аудитт.)
Ішкі бағыттар	152 819 058	168 629 439	131 824 757	70 384 996
Азия және Таяу Шығыс	102 978 683	118 867 634	66 486 521	34 341 882
Еуропа	108 727 465	52 311 131	63 210 689	19 739 668
ТМД	39 893 565	132 573 140	58 034 965	31 289 586
<b>Жиыны</b>	<b>404 418 771</b>	<b>472 381 344</b>	<b>319 556 932</b>	<b>155 756 132</b>

Компания іске асырған көлемдерге осы Инвестициялық меморандумның 3-бөлімінде көрсетілген негізгі факторлар әсер етті және әсер етуді жалғастырады деп күтілуде.

#### 43. Негізгі қызметтен шығыстар (өткізілген өнімнің (көрсетілген қызметтердің, орындалған жұмыстардың) өзіндік құны немесе пайыздық шығыстар)

	<i>мың теңге</i>							
	2023 жылдың 9 айы (аудиттелмеген)	Үлес, (%)	2022 жыл (аудитт.)	Үлес, (%)	2021 жыл (аудитт.)	Үлес, (%)	2020 жыл (аудитт.)	Үлес, (%)
Отын <sup>32</sup>	(94 561 679)	27,1 (106 940 565)	26,2 (58 279 112)	20,7 (36 022 758)	18,9			
Персонал және экипаж шығындары <sup>33</sup>	(65 031 305)	18,6 (68 827 926)	16,9 (49 590 527)	17,6 (35 597 423)	18,6			
Тозу және амортизация	(53 638 784)	15,3 (62 243 853)	15,3 (51 484 170)	18,3 (41 735 091)	21,8			
Инженерлік-техникалық қызмет көрсету	(37 694 112)	10,8 (58 228 907)	14,3 (40 324 060)	14,3 (17 259 956)	9,0			
Өуежайға қызмет көрсету және навигация	(35 067 355)	10,0 (39 205 987)	9,6 (29 879 880)	10,6 (19 076 474)	10,0			
Жолаушыларға қызмет көрсету	(34 366 999)	9,8 (37 131 951)	9,1 (25 961 531)	9,2 (14 770 577)	7,7			
Сату шығыстары	(13 741 295)	3,9 (15 334 093)	3,8 (10 686 310)	3,8 (6 927 121)	3,6			
Сақтандыру	(3 654 155)	1,0 (3 880 892)	1,0 (3 428 108)	1,2 (2 547 195)	1,3			
Ақпараттық технологиялар	(2 209 917)	0,6 (2 646 693)	0,6 (1 951 534)	0,7 (1 742 889)	0,9			

<sup>32</sup> Авиаотын бағасының өзгеру тәуекелін хеджирлеуге арналған опциондар бойынша 5 882 852 мың теңге мөлшеріндегі пайда 2022 жылғы 31 желтоқсанда аяқталған жылдағы отын шығыстарына есептелді. 2021 жылғы 31 желтоқсанда аяқталған жылдың салыстырмалы деректері тиісінше 3 416 043 мың теңге мөлшерінде қаржылық кірістерден отын шығыстарына жіктелді.

<sup>33</sup> Персонал мен экипаж шығындары біріктірілді, өйткені басшылық бұл сандарды талдау үшін релевантты етеді деп санайды.

Консультациялық және кәсіби қызметтер	(1 636 325)	0,5	(1 976 378)	0,5	(1 448 480)	0,5	(1 334 435)	0,7
Әуе кемелерін жалға алу бойынша шығыстар	(1 016 552)	0,3	(1 780 324)	0,4	(1 561 520)	0,6	(1 385 721)	0,7
Мүлік және кеңсе шығыстары	(1 200 683)	0,3	(1 144 309)	0,3	(1 124 388)	0,4	(995 435)	0,5
Салықтар	(1 306 520)	0,4	(677 929)	0,2	(1 066 338)	0,4	(1 720 813)	0,9
Дебиторлық берешектің құнсыздануынан болатын залалдар	(26 474)	0,0	(185 249)	0,0	(49 254)	0,0	(51 201)	0,0
Басқа операциялық шығыстар	(4 362 758)	1,2	(7 666 288)	1,9	(4 456 439)	1,6	(9 929 653)	5,2
<b>Шығындар барлығы</b>	<b>(349 514 913)</b>	<b>100,0</b>	<b>(407 871 344)</b>	<b>100,0</b>	<b>(281 291 651)</b>	<b>100,0</b>	<b>(191 096 742)</b>	<b>100,0</b>

#### 44. Қаржылық емес ұйымдардың қаржылық қызметінен түсетін кірістер / шығыстар (пайыздық кірістер / шығыстар)

	<i>мың теңге</i>							
	2023 жылдың 9 айы (аудиттелмеген)	Үлес, (%)	2022 жыл (аудитт.)	Үлес, (%)	2021 жыл (аудитт.)	Үлес, (%)	2020 жыл (аудитт.)	Үлес, (%)
<b>Қаржылық кірістер</b>	<b>4 877 881</b>	<b>100,0</b>	<b>3 261 294</b>	<b>100,0</b>	<b>1 026 620</b>	<b>100,0</b>	<b>583 344</b>	<b>100,0</b>
- Банктік депозиттерден сыйақы бойынша кірістер	4 591 338	94,1	2 929 191	89,8	691 153	67,3	468 480	80,3
- Қаржы активтерінің құнсыздануына резервті қалпына келтіру	-	-	332 103	10,2	263 581	25,7	104 030	17,8
- Басқасы	286 543	5,9	-	-	71 886	7,0	10 834	1,9
<b>Қаржылық шығыстар</b>	<b>16 627 684</b>	<b>100,0</b>	<b>18 073 217</b>	<b>100,0</b>	<b>20 040 053</b>	<b>100,0</b>	<b>14 940 353</b>	<b>100,0</b>
- Жалдау бойынша міндеттемелер бойынша сыйақы бойынша шығыстар	14 696 625	88,4	16 229 823	89,8	15 097 862	75,3	11 849 462	79,3
- Әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсетуге арналған резерв бойынша дисконтты босату	1 063 016	6,4	-	-	-	-	-	-
- Банктік қарыздар бойынша сыйақы бойынша шығыстар	636 132	3,8	1 488 299	8,2	4 803 862	24,0	2 563 167	17,2
- Пайда немесе залал арқылы әділ құны бойынша бааланатын қаржылық активтер мен міндеттемелер	-	-	111 790	0,6	-	-	209 319	1,4
- Қаржы активтерінің құнсыздануы бойынша резервті есептеу	-	-	53 958	0,3	108 519	0,5	283 669	1,9
- Басқасы	231 911	1,4	189 347	1,1	29 810	0,2	34 736	0,2

## 7-бөлім. ЭМИТЕНТТІҢ ҚАРЖЫЛЫҚ КӨРСЕТКІШТЕРІ БОЙЫНША КОЭФФИЦИЕНТТЕР

### 45. Қаржылық емес ұйымдар үшін коэффициенттер

Бап атауы	2023 жылдың 9 айы (аудиттелмеген)	2022 жыл (аудитт.)	2021 жыл (аудитт.)	2020 жыл (аудитт.)
Түзетілген EBITDA <sup>34</sup> (миллион АҚШ доллары)	247,3	283,9	223,0	31,7
Түзетілген EBITDAR <sup>35</sup> (миллион АҚШ доллары)	249,8	288,4	224,9	33,0
EBITDAR маржа	28,0	28,0	30,0	8,0
<b>Қаржылық тұрақтылық коэффициенттері</b>				
Қаржылық левередж коэффициенті	5,2	7,2	16,2	56,0
Маневрлік коэффициенті	2,0	2,4	5,3	16,2
Автономия коэффициенті	0,2	0,1	0,1	0,0
<b>Рентабельділік коэффициенттері</b>				
Активтердің рентабельділігі	0,1	0,1	0,0	–
Таза пайда бойынша сатудың рентабельділігі	0,1	0,1	0,1	–
Меншікті капиталдың рентабельділігі	0,3	0,5	0,6	–
<b>Іскерлік белсенділік коэффициенттері</b>				
Айналым активтердің айналымдылық коэффициенті	2,2	3,0	2,4	1,3
Меншікті капитал айналымының коэффициенті	4,7	9,7	18,4	6,9
Қор қайтарымы	0,7	0,9	0,7	0,4
<b>Өтімділік коэффициенттері</b>				
Ағымдағы өтімділік коэффициенті	1,0	0,9	0,9	0,8
Жылдам өтімділік коэффициенті	0,8	0,8	0,8	0,7
Абсолютті өтімділік коэффициенті	0,7	0,6	0,6	0,6

### 46. Қаржы ұйымдары үшін пруденциалдық нормативтер

Эмитенттің қызметіне пруденциалдық нормативтер қолданылмайды.

### 47. Банктерге, банк операцияларының жекелеген түрлерін жүзеге асыратын ұйымдарға, микроқаржы ұйымдарына, ломбардтарға арналған коэффициенттер

Қолданылмайды. Эмитент қаржылық емес ұйым болып табылады.

Президент  
«Эйр Астана» АҚ




Интер Фостер

<sup>34</sup> EBITDA (Earnings before interest, taxes, depreciation, amortization) – пайыздарды, салықтарды, амортизацияны және қайта құрылымдау немесе жалдау шығындарын шегергенге дейінгі пайда көлеміне тең аналитикалық көрсеткіш.

<sup>35</sup> EBITDAR (Earnings before interest, taxes, depreciation, amortization, and restructuring or rent costs) – пайыздарды, салықтарды, амортизацияны және қайта құрылымдау немесе жалдау шығындарын шегергенге дейінгі пайда көлеміне тең аналитикалық көрсеткіш.