



Об утверждении Плана развития Республиканского государственного предприятия "Международный аэропорт Астана" на 2001-2005 годы

Утративший силу

Постановление Правительства Республики Казахстан от 5 декабря 2001 года N 1570. Утратило силу - постановлением Правительства РК от 18 апреля 2003 г. N 369

В соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 15 сентября 2000 года N 1398 P001398_ "Об Индикативном плане социально-экономического развития Республики Казахстан на 2001 год" Правительство Республики Казахстан постановляет:

1. Утвердить прилагаемый План развития Республиканского государственного предприятия "Международный аэропорт Астана" на 2001-2005 г о д ы .

2. Настоящее постановление вступает в силу со дня подписания.

П р е м ь е р - М и н и с т р

Республики Казахстан

У т в е р ж д е н
постановлением Правительства
Республики Казахстан

от 5 декабря 2001 года N 1570

П л а н р а з в и т и я
республиканского государственного
п р е д п р и я т и я
"Международный аэропорт Астана"

на 2001-2005 годы

Введение

Настоящий план подготовлен Республиканским государственным предприятием "Международный аэропорт Астана" (далее - РГП "МАО") с целью установления среднесрочных ориентиров социально-экономического развития по н а п р а в л е н и я м :

- увеличения самолето-вылетов;
- улучшения качества обслуживания клиентов;
- повышения технического и экономического потенциала аэропорта;
- повышения безопасности полетов.

Настоящий план состоит из четырех разделов:

Раздел I носит описательный характер, представляя общую картину деятельности аэропорта за рассматриваемый период.

Второй раздел посвящен анализу результатов финансово-хозяйственной деятельности за 1998-2000 годы с представлением основных причин сложившегося положения.

Третий раздел знакомит непосредственно с планом развития аэропорта на 2001-2005 годы по показателям производства и финансовых результатов деятельности аэропорта.

Четвертый раздел является общим заключением о выработанном направлении и принятых показателях деятельности аэропорта на предстоящий среднесрочный период.

План составлен на основе следующих источников:

Отчет об итогах деятельности предприятия за 1997-2000 годы.

Бизнес-план развития и Бюджет РГП "МАО" на 2001 год, утвержденные приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 22 января 2001 года N 17-I.

Данные динамики и тенденций мирового и регионального рынков воздушных перевозок (Airbus Industrie Global Market Forecast 2000-2019. Июль 2000 г.).

Приложение к постановлению Правительства Республики Казахстан от 9 июня 2001 г. N 784 P010784_ "Параметры индикативного плана социально-экономического развития Республики Казахстан на 2002-2004 годы".

I. Общая характеристика РГП "МАО"

А . М и с с и я

Международный аэропорт Астана - успешно развивающееся предприятие, высококвалифицированный коллектив которого обеспечивает образцовое, безопасное и регулярное обслуживание воздушных судов и пассажиров.

Б . П р а в о в о й с т а т у с

Правовой основой создания республиканского государственного предприятия "Международный аэропорт Астана" является постановление Правительства Республики Казахстан от 29 июня 1998 года N 610 P980610_ "О дополнительных мерах по реконструкции и строительству аэропорта в г. Астане".

РГП "МАО", функционируя на основе права хозяйственного ведения, руководствуется следующими основными нормативными правовыми актами:

1. Свидетельство о государственной регистрации юридического лица РГП "Международный аэропорт Астана" N 3942-1900-ГП;

2. Государственная лицензия на аэропортовую деятельность от 30.06.1999 г. N 182 ;

3. Указ Президента Республики Казахстан, имеющий силу Закона, Z952335_ "О государственном предприятии" от 19 июня 1995 года N 2335;

4. Закон Республики Казахстан от 9 июля 1998 года Z980272_ "О естественных монополиях";

5. Постановление Кабинета Министров РК от 23 августа 1995 года N 1170 P951170_ "Об организации международных авиаперевозок в аэропортах Республики Казахстан по временной схеме".

В. Техническая характеристика

-
- | | | |
|----|---|---|
| 1 | ! Расстояние от города | ! 16 км |
| 2 | ! Руководящая инстанция | ! Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан |
| 3 | ! Географические координаты | ! 51о 01 37 С.Ш.
! аэропорта |
| 4 | ! Расчетная температура | ! 20,7 оС |
| 5 | ! Код аэропорта | ! 4E |
| 6 | ! Размеры взлетно-посадочной полосы (ВПП) | ! 3500 x 45 |
| 7 | ! Направление ВПП | ! 04/22 |
| 8 | ! Покрытие ВПП | ! Асфальтобетонное |
| 9 | ! PCN (прочность покрытия) | ! 55/F/C/W/T |
| 10 | ! Рулежная дорожка (РД) | ! РД-1, РД-3-цементобетонное
! РД-2-асфальтобетонное |
| 11 | ! Площадь перрона | ! 75 712 м2 |
| 12 | ! Грузовой зал | ! Отсутствует |
| 13 | ! Административное здание | ! Отдельно расположенное, 1963 м2 |
| 14 | ! Категория аварийной службы | ! 6 |
| 15 | ! Пожарные машины | ! 3 |
| 17 | ! Аварийно-противопожарный пункт | ! 1 438 м2 |
-

Г. Организационная структура управления

Организационная структура аэропорта до настоящего времени была построена на линейно-функциональной основе управления, продиктованный спецификой деятельности аэропорта и условиями внешней среды периода.

Данная структура характеризуется главным образом тем, что производственные службы аэропорта выполняют только функции организации, а "штабные" функции управления (финансовое управление, учет и планирование)

исполняются на верхнем уровне.

С изменением требований и условий рынка, ввиду обеспечения эффективной реализации выработанной стратегии, в настоящее время аэропортом осуществляется переход на дивизиональную структуру управления. Данная структура предполагает деятельность аэропорта на основе создания бизнес-единиц на базе существующих служб аэропорта (перевод на внутренний хозрасчет), и дивизионов поддержки, осуществляющих координирующие функции.

С целью предотвращения разрыва системы установившихся взаимосвязей между службами переход носит постепенный характер. В настоящее время аэропорт находится только в начале пути реструктуризации. Учитывая тенденцию развития рынка и опыт деятельности участников авиационного бизнеса (на примере авиапредприятий России), завершение перехода к предполагаемой дивизиональной структуре управления будет осуществлено к 2004 году.

Д. Персонал

Состав трудовых ресурсов по категориям

Категории	01.01.99г.	01.01.00г.	01.01.01г.	01.07.01г.
Рабочие	478	437	455	413
Служащие	297	322	325	331
Руководители	85	91	95	95
Специалисты	136	148	145	148
Прочие	76	83	85	88
Всего	775	759	780	744

Состав трудовых ресурсов по уровню образования

Уровень образования	Количество работников	%
Высшее	205	28
в т.ч. авиационное	22	11

Среднее	539	72
в т.ч. среднее специальное	254	47

II. Анализ финансово-экономического развития РГП "МАО" за 1998-2000 годы

A. Производственная деятельность

Тенденция развития производственной деятельности аэропорта за 1998-2000 годы рассмотрена на основе двух основных показателей объема движения через аэропорт: количество отправок рейсов и пассажиров.

1. Количество отправок рейсов (См.бумажный вариант)

Тенденция развития отправок рейсов из аэропорта четко подразделяется на два периода: для 1999 г. характерно снижение объема отправок рейсов в сравнении с уровнем предыдущего года на 1%, а в 2000 г. - противоположная тенденция (рост на 9%).

Средний суточный объем отправок рейсов в 2000 г. составил 11, в 1999 г. - 10,1 и в 1998 г. - 10,2.

2) Пассажиропоток

Количество отправленных пассажиров
(См. бумажный вариант)

Объем движения по показателю количества отправленных пассажиров также характеризуется двумя периодами: снижением в 1999 г. на 5% и ростом в 2000 г. на 11%.

Среднее суточное количество отправленных пассажиров в 2000 г. составило 324, в 1999 г. - 291 и в 1998 г. - 308.

Основной причиной двухпериодной тенденции развития основных производственных показателей является наибольший всплеск по объему движения через аэропорт в 1998 г., который был вызван переносом столицы Республики Казахстан в город Астана в этом году (рост в сравнении с 1997 г. составил 41% - по отправке рейсов и 72% - по пассажиропотоку). Поэтому, в 1999 г. уменьшение объема работ, связанных с указанной причиной, наряду с кризисом в финансовой системе соседних государств отразились на снижении объема движения через аэропорт.

3) Регулярность и направленность полетов

Для оценки показателя направленности общепринятой основой сравнения

является направленность пассажиропотока по внутренним и международным
в о з д у ш н ы м л и н и я м .

Распределение пассажиропотока а/п Астана по направлениям, 2000 год
(См.бумажный вариант)

В 2000 г. 67% от общего объема выполненных рейсов из аэропорта составили
рейсы по расписанию, которыми было перевезено 89% всего пассажиропотока.

В структуре нерегулярных рейсов, которые составляют 11% рынка
пассажирских перевозок аэропорта, большая часть пассажиропотока
обслуживается в страны дальнего зарубежья и СНГ - 69%.

Б. Финансовые показатели деятельности

(т ы с . т е н г е)

Доходы	! 1998 г.	! 1999 г.	! 2000 г.
Операционные доходы	633 587,2	794 707,6	1 244 546,3
Обслуживание пассажиров	71 620,2	88 471,5	102078,4
Обработка груза и почты	11 867,9	15 160,2	16 761,2
Обеспечение взлет-посадки	111 330,6	155 272	197 804,7
Техническое обслуживание ВС*	7 296,5	12 665,4	12 334,9
Обеспечение встречи-выпуска	9 748,3	13 063,4	18 696,1
Обеспечение авиационной безопасности	16 617,8	23 293,5	28 306,3
Обеспечение авиа ГСМ	56 674,0	71 987,6	100 032,7
Дополнительные услуги	45 021,6	45 700,7	66 814,6
Платные услуги	47 147,4	35 754,2	67 418,8
Рестораны, кафетерий, борт.питание	28 454,5	25 679,2	24 453,1
Услуги гостиницы	8 620,0	7 620,4	6 659,4
Услуги медико-санитарной части	1 477,4	1 983,9	1 849,5
Стоимость материалов:	217 711,0	298 055,6	601 336,6
АвиаГСМ	143 672,1	190 159,0	525 009,3
Продукты для бортпит. и торговли	51 276,6	38 426,9	38 851,4
Прочие материалы	22 762,3	69 469,7	37 475,9
Неоперационные доходы	138 933,1	8 327,4	8 151,3
Всего доходов	772 520,3	803 035,0	1 252 697,6

Расходы	! 1998 г.	! 1999 г.	! 2000 г.
Операционные расходы	637 617,4	832 420,1	1 402 098,3
Зарботная плата	122 355,3	124 148,5	153 456,3
Отчисления с фонда заработной платы	38 541,2	40 327,9	56 577,0
Амортизационные отчисления	26 254,2	74 593,2	163 300,3
Коммунальные услуги	27 647,6	33 907,6	49 626,2
Общехозяйственные расходы	139 102,9	126 560,3	148 483,9
Проценты за кредиты	50 191,6	154 163,4	188 151,6
Налоги	27 399,7	21 992,2	41 258,1
Стоимость материалов:	206 124,9	256 727,0	601 244,9
АвиаГСМ	143 672,1	190 159,0	525 009,3
Продукты для бортпит. и торговли	51 276,6	38 426,9	38 851,4
Прочие материалы	11 176,2	28 141,1	37 384,2
Неоперационные расходы	122 491,3	102 823,6	139 262,6
Всего расходов	760 108,7	935 243,7	1 541 360,9
Финансовый результат	12 411,6	-132 208,7	-288 663,3

* - Воздушные суда

1) Д о х о д ы

Положительная тенденция развития производства по основным показателям отразилось и на характере тенденции уровня доходов.

Финансовые показатели за 1998-2000 годы (млн. тенге)
(См.бумажный вариант)

Рост уровня совокупных доходов составил 4% в 1999 г. и 56% в 2000 г.

Наибольшую часть совокупных доходов аэропорта составляют доходы от основных видов услуг, доля которых в 1998 г. составила 82%, в 1999 г.- 86%, в 2000 г. - 89%. Помимо увеличения объема движения через аэропорт, немаловажной причиной роста доходов аэропорта является рост доли потребления и стоимости авиационного топлива, присутствующего и в расходах и в доходах аэропорта.

Так, доля стоимости авиаГСМ в общих доходах аэропорта в 1998 г. составила

19%, в 1999 г. - 24% и в 2000 г. - 42%. Средняя цена тонны авиационного топлива составила 195 долл. США в 1998 г., 255 долл. США в 1999 г. и 300 долл. США в 2000 г. (на конец года 335 долл. США).

2) Р а с х о д ы

По показателю расходов аэропорта также наблюдается динамика их роста. Рост в 1999 г. составил 23%, в 2000 г. - 65%. Аналогично доходам наибольшую долю в совокупных расходах (1998 г. - 19%, 1999 г. - 20%, 2000 г. - 34%) составляет авиационное топливо.

Другими немаловажными факторами увеличения объема расходов за 1998-2000 годы являются:

- проценты за кредит, доля которых в совокупных расходах равна 20% в 1999 г. и 12% в 2000 г. (рост в 1999 г. - 208%, в 2000 г. - 22%). В структуре кредиторской задолженности аэропорта на 01.01.2001 г. проценты за кредит составили 75 % ;

- увеличение налога на имущество (на 144% в 2000 г.) и амортизационных отчислений (на 184% в 1999 г. и на 120% в 2000 г.) в связи с принятием на баланс реконструированных и новых объектов аэропорта, которые производятся на основе равномерного начисления;

- девальвация тенге и, соответственно переоценка кредитных договоров и незавершенного строительства привела к значительной курсовой разнице, которая отразилась на увеличении расходов от неоперационной деятельности (на 36 % в 2000 г.) .

3) Ф и н а н с о в ы й р е з у л ь т а т

В результате превышения по указанным выше причинам уровня роста объема расходов над уровнем роста доходов финансовый результат деятельности аэропорта за рассматриваемый период характеризуется отрицательной тенденцией. Убытки в 1999 г. составили 132 млн. тенге, в 2000 г. - 289 млн. тенге .

В. Динамика ставок сборов и тарифов

В связи с тем, что аэропорт является субъектом естественной монополии услуги аэропорта подразделены на регулируемые и нерегулируемые государством .

На регулируемые государством услуги, составляющих более 80% совокупных доходов аэропорта, ставки тарифов и сборов определены Прейскурантом аэропортовых сборов и тарифов за наземное обслуживание, утвержденным Приказом от 26.12.97 года N 17 Комитета по ценовой и антимонопольной политике Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан. В соответствии с нормативными правовыми актами антимонопольного законодательства, к утвержденным ставкам применяется ряд

скидок и льгот (для авиакомпаний, выполняющих регулярные внутренние перевозки, в размере 20% и фиксированный курс тенге: 87,5 тенге за доллар США (для резидентов РК), вследствие которых среднее фактическое значение сборов и тарифов ниже установленного почти в два раза.

Более того, тенденция роста курса доллара США за рассматриваемый период определила отрицательную тенденцию развития ставок сборов и тарифов на аэропортовые услуги. Вследствие применения фиксированного курса тенге, аэропортом только в 2000 г. недополучено доходов на сумму 130 млн. тенге.

Динамика тарифов и сборов за наземное обслуживание

в долл. США

Наименование показателей	!Установлен! ! тариф !				Реальный тариф
	! 1998 г. !	! 1999 г. !	! 2000 г. !	!	
Обеспечение взлет-посадки	10,0	8,9	7,9	7,5	
Обеспечение авиационной безопасности	1,5	1,3	1,2	1,1	
Обслуживание пассажиров*	9,0	8,2	7,0	6,0	
Обеспечение встречи-выпуска	2,0	1,8	1,9	1,9	
Обеспечение ВС авиаГСМ	41,0	40,0	33,0	33,9	
Обеспечение техобслуживания	5,0	4,4	4,0	3,9	
Обработка груза**	117,0	123,0	99,0	75,7	

* Тариф за обслуживание пассажиров (установленная и реальная) рассмотрен как среднее значение тарифов за обслуживание пассажиров на международных воздушных линиях (\$6) и внутренних воздушных линиях (\$12).

** Тариф за обработку груза (установленная и реальная) рассматривается как среднее значение тарифов за обработку груза на международных воздушных линиях (\$71) и внутренних воздушных линиях (\$78) и с декабря 1999 г. средний установленный тариф за обработку груза составляет \$74,5.

Г. Инвестиционная деятельность

Инвестиционная деятельность аэропорта за рассматриваемый период может быть представлена привлечением внешних инвестиций и вложением собственных средств непосредственно в развитие основного капитала аэропорта.

	! 1998 г. !		! 1999 г. !		! 2000 г. !	
	млн.тг!	млн \$!	млн.тг!	млн \$!	млн.тг!	млн \$!
Инвестиций в основной капитал						
Из собственных средств	141	1,8	15	0,1	93	0,7
Из республиканского бюджета				1 378		17,7
Из средств займа:				1 260,6		16,5
Кредит Министерства финансов			1	069,6		14,0
Кредит ОАО "Астана-Финанс"				191		2,5

В связи с износом значительной части основных средств (более чем на 80%) собственные средства аэропорта были направлены на выполнение большого объема работ по ремонту и замене основных фондов (спецтехники и оборудования, системы электро- и водоснабжения и другие) аэропорта. Вследствие отрицательного финансового результата выделение указанных инвестиций производились за счет амортизационных отчислений.

Средства республиканского бюджета были инвестированы на строительство и реконструкцию основных объектов инфраструктуры аэропорта: строительство здания правительственных делегаций, реконструкция взлетно-посадочной полосы и обновление спецтехники.

Средства займа были привлечены на реконструкцию здания аэровокзала аэропорта в соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 1 апреля 1998 года N 278 P980278_ "О мерах по привлечению средств для финансирования проекта реконструкции аэропорта и развития инфраструктуры в г. Астане":

- ЗАО "Фонд Акмола" предоставлены 2,5 млн. долл. США на условиях возвратности в течение 3 лет, которые в 2000 г. были изменены на срок погашения в течение 5 лет при ставке вознаграждения 9% годовых.

- Министерством финансов Республики Казахстан через агента по обслуживанию займа ОАО "Астана-Финанс" был предоставлен кредит в размере 14 млн. долл. США со ставкой вознаграждения 9% годовых. В соответствии с решением Межведомственной комиссии по возврату и реструктуризации

кредитов, выданных из республиканского бюджета, а также средств, отвлеченных из республиканского бюджета в рамках негосударственных внешних займов, имеющих государственные гарантии Республики Казахстан, от 7 июня 2001 года сумма кредита вместе с суммой начисленного вознаграждения вносится в Уставный капитал РГП "МАО".

Д. Взаимоотношения с бюджетом

За рассматриваемый период взаимоотношения аэропорта с бюджетом государства представлены в двустороннем направлении: в отношениях с доходной и расходной частями. Второе направление осуществлялось выделением средств из республиканского бюджета в качестве инвестиций в основной капитал аэропорта (данные представлены в предыдущей главе).

Первое направление выражено производением аэропортом выплат в бюджет государства в виде налогов и сборов (налоги на имущество, транспорт, землю, НДС, социальный и подоходный налоги с физических лиц и другие).

Выплаты в бюджет государства

ты с . т е н г е

	! 1998 год !	! 1999 год !	! 2000 год !
Налоговые отчисления-всего	98 595	124 530	174 277
Налог на имущество	2 306	11 430	32 582
Налог на землю	25 514	9 087	10 566
Налог на транспорт	412	401	1 158
НДС	58 766	70 154	78 400
Социальный, подоходный с физических лиц	11 597	33 458	51 571

Е. Доля РГП "МАО" в отрасли гражданской авиации

1) У част н и к и р ы н к а

! авиа !	! Обеспечивающая !
! компаний !	! инфраструктура: !
! (48) !	! * Аэропорты !
! !	! * Базы технического !
! !	! обслуживания !

По результатам деятельности за 2000 г. клиентами (потребителями) аэропорта являются 38 авиакомпаний, 8 из которых относятся к категории основных клиентов (выполняют регулярные рейсы): ЗАО "Эйр Казахстан", АООТ "Евро-Азия Эйр", АК "Беркут ЗК", АОАК "Иртышавиа", АК "Саяхат", АК "Целина", АК "Scat", ОАО АК "Трансаэро".

2) Основные конкуренты и доля аэропорта г. Астана на рынке В настоящее время в республике действуют 20 аэропортов. Доля аэропорта г. Астана на рынке представлена на основе сравнения по двум основным показателям: по количеству самолето-вылетов - 12% и количеству отправленных пассажиров - 14%.

Доля РГП "МАО" в отрасли гражданской авиации
Республики Казахстан

(См. бумажный вариант)

Согласно оценки Комитета гражданской авиации Республики Казахстан по указанным показателям аэропорт Астана занимает второе место по республике после аэропорта Алматы.

Источники: Данные Комитета гражданской авиации Республики Казахстан, 2001 г.

III. План развития РГП "МАО" на 2001-2005 годы
А. Производственные показатели

Уровень роста объема производства по показателю количества отправленных пассажиров предполагается:

Количество отправленных пассажиров	
(См. бумажный вариант)	
- в 2001 г.	- 12%
- в 2002-2004 гг.	- 8% ежегодно
- в 2005 г.	- 10%

Рост количества отправок рейсов и объема обработанного груза планируется:

Отправлено рейсов	
- в 2001 г.	- 12,8%
- в 2002-2004 гг.	- 8% ежегодно
- в 2005 г.	- 10%

Как показывают изложенные факты, планируемый рост показателей производства РГП "МАО" в 2001 г. превышает прогнозируемый среднемировой

уровень роста (Согласно прогнозам Boeing и Airbus Industrie годовой уровень роста объема авиаперевозок в 1999-2009 гг. составляет 5%).

Достижение уровня роста в 2001 г., превышающего предполагаемый среднемировой рост будет возможно при реализации разрабатываемых и принятых программ развития аэропорта и авиационной отрасли Республики Казахстан, основными из которых являются:

- реализация маркетингового плана привлечения авиакомпаний в аэропорт г. Астана на 2001-2002 гг., предусматривающего "агрессивный" маркетинг по отношению существующих и потенциальных клиентов;

- утверждение и реализация Концепции развития гражданской авиации Республики Казахстан на 2001- 2003 гг., предусматривающей организацию международных перевозок из трех узловых аэропортов Казахстана - гг.. Астана, Алматы и Атырау ;

- реализация мероприятий плана перспективного развития предприятия на 2001-2003 гг., утвержденных приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, предусматривающих активное участие авиационной администрации и других участников авиационного рынка Казахстана;

- реализация проекта реконструкции аэропорта по линии займа Международного фонда экономического сотрудничества Японии (JBIC), который способствует привлечению объемов перевозок через аэропорт (рост в 2005 г. - 10 %).

Б. Показатели финансово-экономического развития

1) Д о х о д ы

Объем доходов, млн. тенге

(С м . б у м а ж н ы й в а р и а н т)

В динамике предполагаемого объема доходов РГП "МАО" на 2001-2005 гг. незначительный рост в 2001 г. вызван главным образом снижением объема приобретаемого аэропортом авиационного топлива, стоимость которого присутствует как в расходах, так и в доходах аэропорта. Так, по результатам деятельности за I квартал текущего года аэропортом было приобретено только 43% от общего объема заправленного авиационного топлива, в то время как в аналогичный период прошлого года - 90%.

Хотя данный фактор и способствовал увеличению уровня совокупных доходов, но в немалой степени затруднял текущее финансовое состояние аэропорта. Так, в 2000 г. обеспечение указанного объема авиаГСМ требовало изъятия основной части оборотных средств аэропорта и одновременно приводило к увеличению суммы дебиторской задолженности, в связи с неспособностью авиакомпаний оплачивать своевременно данные суммы.

Соответственно, воздействие основных компонентов рабочего капитала

негативным образом отражалось на достаточности денежных ресурсов, необходимых в ежедневной бесперебойной деятельности аэропорта.

В настоящее время, с производением заправки воздушных судов топливом авиакомпаний, для аэропорта соответственно высвобождается значительный объем оборотных средств, и не наблюдается аналогичное прошлым периодам, увеличение суммы дебиторской задолженности (коэффициент оборачиваемости дебиторской задолженности увеличен с 6 в 2000 г. до 8 в 2001 г.). Поэтому, несмотря на то, что снижение объема приобретения авиаГСМ не способствует увеличению совокупных доходов, оно способствует улучшению более важных для деятельности аэропорта факторов: обеспеченности и возмещения используемых денежных средств.

В дальнейшем уровень совокупных доходов аэропорта характеризуется тенденцией роста в размере 13% в 2002 г. и 17% в 2003-2005 гг.. Достижение указанных объемов доходов аэропорта обеспечивается главным образом планируемым ростом производственных показателей на рассматриваемый период.

2) Р а с х о д ы

Тенденция совокупных расходов РГП "МАО" на рассматриваемый период характеризуются также двумя периодами: снижением их объема в 2001 г. по причине, вызвавшей и уменьшение объема доходов (снижение объема приобретаемого для заправки воздушных судов авиаГСМ) и ростом в дальнейшем связи с предполагаемым расширением объема производства:

Объем расходов, млн. тенге

(См. бумажный вариант)

-	7,7 %	в	2001	г.
-	15 %	в	2002	г.
-	5 %	в	2003	г.
-	5,6 %	в	2004	г.

- 28% в 2005 г.

В общей сумме совокупных расходов РГП "МАО" около 70% составляет себестоимость реализованных услуг в целом

3) Ч и с т ы й д о х о д (у б ы т о к)

Предыдущие показатели финансово-экономического развития иллюстрируют, что в течение рассматриваемого периода наряду с увеличением уровня доходов, наблюдается также рост уровня расходов, которые определили отрицательный финансовый результат деятельности. В тенденции развития последнего в течение рассматриваемого периода четко отмечаются три периода:

(С м . б у м . в а р и а н т)

- 2001-2002 гг. - увеличение

- 2003-2004 гг. - снижение
- 2005 г. - рост

Факторы, определяющие тенденцию:

увеличением суммы налога на имущество, в связи с принятием на баланс новых и реконструированных зданий и объектов по проекту реконструкции аэропорта (в 2001 г. и 2005 г.).

увеличение амортизационных отчислений по вышеуказанной причине, которые производятся на основе равномерного начисления;

дополнительными выплатами земельного налога за 2000 и 2001 годы, в связи с неразрешенностью вопроса о ставке налога на земли аэропорта (в 2001-2002 гг.)

увеличением расходов по кредитам с 2002 г., предполагаемые с началом реализации проекта реконструкции аэропорта из средств займа Японского Банка Международного сотрудничества (JBIC).

В. Планирование тарифов и сборов на услуги РГП "МАО" при планировании тарифов и сборов руководствуется Законами Республики Казахстан Z952335_ "О государственном предприятии" и Z980272_ "О естественных монополиях", а также порядком, установленным антимонопольным законодательством.

Анализ конкурентоспособности аэропорта по применяемым ставкам сборов и тарифам, подразумевает их благоприятную тенденцию по отношению к международным рейсам и транзитному потенциалу (Европа-Азия) в регионе близ расположенных аэропортов (далее - регион). В связи с этим тарифы аэропортов гг. Астана и Караганда представлены на обслуживание международных воздушных перевозок.

! Взлет-посадка ! Пассажирский сбор ! Стоимость ГСМ

Астана	10	12	310
Ташкент	13	37,5	350
Караганда	10	12	310

Согласно представленным выше данным, основные ставки сборов и тарифы, применяемые в настоящее время в аэропорту г. Астана, являются благоприятными в регионе.

Несмотря на конкурентоспособность по основным тарифам, привлечение транзитного потенциала для аэропорта осложнено высокой ценой авиационного топлива, которая как основной фактор себестоимости летного часа, не способствует применению авиакомпаниями для транзитной посадки аэропорты К а з а х с т а н а .

В соответствии с Законом Республики Казахстан "О естественных монополиях" ставки сборов и тарифы, утвержденные уполномоченным органом (Агентство Республики Казахстан по регулированию естественных монополий, защите конкуренции и поддержке малого бизнеса), не должны быть ниже стоимости затрат, необходимых для оказания услуг и обеспечивать эффективное функционирование субъекта естественной монополии.

В применяемых в настоящее время ставках сборов и тарифах аэропорта не учтены расходы, связанные с реконструкцией основных объектов инфраструктуры аэропорта (амортизационные расходы, увеличение налога на имущество), а также возвратность кредитных средств ОАО "Астана-Финанс" в размере 2,5 млн. долл. США, привлеченных на реконструкцию здания аэровокзала (остальная часть инвестиций на реконструкцию аэропорта направлена на безвозмездной основе).

В соответствии с положениями Инструкции V980634_ "Об особом порядке формирования затрат, учитываемых при расчете цен (тарифов) на производство и предоставление услуг (товаров, работ) субъектами естественной монополии" возврат указанных кредитных средств будет производиться за счет амортизационных отчислений. Принимая неполную занятость основных ресурсов аэропорта при текущем объеме работ, возмещение не учтенных в тарифах расходов, связанных с реконструкцией здания аэровокзала, предполагается путем максимально возможного увеличения объема движения через аэропорт.

Г. Инвестиционная программа

В рамках инвестиционной программы аэропорта на среднесрочный период предполагается вложение средств на развитие основных фондов аэропорта.

млн. тенге

	! 2001 г.	! 2002 г.	! 2003 г.	! 2004 г.	! 2005 г.
--	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

Инвестиций в основной

капитал - всего	5 949,2	2 864,3	20 517,5	600	670
Из собственных средств	364	420	530	600	670

Из республиканского
бюджета 83,9 78,8 560
Из средств займа (JBIC) 5 501,3 2 365,5 19 427,5

— — — — —

Инвестирование собственных средств аэропорта (за счет амортизационных отчислений) предполагается на выполнение работ по ремонту и обновлению основных средств (спецтехники и оборудования). В настоящее время за исключением ряда вновь приобретенной техники, парк спецтехники и оборудования изношен более чем на 83%. В связи с отсутствием в планируемый период чистого дохода аэропорта, текущие инвестиции будут производиться за счет расходов на амортизационные отчисления.

Привлечение внешних инвестиций планируется на реконструкцию аэропорта в соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 29.06.98 г. N 611 P980611_ "О реализации проекта "Реконструкция международного аэропорта в городе Астане". Согласно соглашению о займе от 24.12.98 г. N КАЗ-РЗ, заключенного между Японским Банком Международного Сотрудничества (JBIC) и Республикой Казахстан на проект реконструкции Аэропорта привлекается 184 млн. долл. США*. 20% привлеченных средств займа предоставляются РГП "МАО" в качестве кредита, 80% - на безвозмездной основе из республиканского бюджета. Кредитное соглашение между Министерством финансов Республики Казахстан и РГП "Международный аэропорт Астана" находится в настоящее время на стадии согласования. После ратификации соглашения, в соответствии с Инструкцией V980634_ "Об особом порядке формирования затрат, учитываемых при расчете цен (тарифов) на производство и предоставление услуг (товаров, работ) субъектами естественной монополии" инвестиционная программа аэропорта на среднесрочный период будет согласована и утверждена согласно установленного порядка.

* Сумма рассчитана по курсу: 1 USD = 120 яп.йен.

Общая сумма займа, оцениваемая в сумме 22 млрд. 122 млн. японских йен, распределяется по следующим направлениям:

- Строительные работы - 18 823 млн. японских йен;
- Консультационные услуги - 1 417 млн. японских йен;
- Непредвиденные расходы - 1 882 млн. японских йен; (будут направлены на строительные работы)

Начало строительства аэропорта запланировано на 3 квартал 2001 г. и завершение предполагается через 27 месяцев.

В соответствии с P001963_ Программой государственных инвестиций на 2000

-2002 годы от 30.12.2000 г. N 1963, из республиканского бюджета на безвозмездной основе предполагается направить средства на софинансирование указанного выше проекта в размере 4,45 млн. долл. США. Средства займа JVIC направляется в размере 36,7 млн. долл. США в 2001 г., 15 млн. долл. США в 2002 г. и 117,6 млн. долл. США после 2002 г.

80% привлеченных средств займа предоставляются РГП "МАО" на безвозмездной основе из республиканского бюджета.

Д. Взаимоотношения с бюджетом

На рассматриваемый период взаимоотношения с бюджетом государства выражены планируемыми суммами платежей, подлежащих перечислению в бюджет государства в виде налогов и сборов.

Отчислений из чистого дохода предприятия в бюджет государства не планируются в связи с тенденцией отрицательного финансового результата.

Выплаты в бюджет государства

млн. тенге

	! 2001 г.	! 2002 г.	! 2003 г.	! 2004 г.	! 2005 г.
Налоговые отчисления -	199	208	193	210	408
всего					
Налог на имущество	48	51	54	57	225
Налог на землю	43	43	11	11	11
Налог на транспорт	2	2	2	2	17
НДС	39	44	50	58	67
Социальный, подоходный с физических лиц	67	68	76	82	88

Предполагаемые значительные суммы налога на землю в 2001-2002 гг.. обусловлены начислением дополнительно суммы земельного налога за 2000 и 2001 гг.. в связи с отнесением земель под взлетно-посадочным комплексом к землям населенных пунктов. В соответствии с положениями K010209_ Налогового кодекса, вступающего в силу с 1 января 2002 г., земли, занятые аэродромами, облагаются налогом по базовым ставкам, применяемым к землям, расположенным вне населенных пунктов.

Рост отчислений сумм налогов в бюджет государства в 2005 г. обусловлен

введением в эксплуатацию новых объектов аэропорта по представленному в предыдущей главе проекту.

Относительно расходной части бюджета государства, как было отмечено выше, Правительством Республики Казахстан предполагается направить на реконструкцию аэропорта на безвозмездной основе из средств республиканского бюджета 80% от суммы внешних инвестиций (займа JBIC), а также средств на софинансирование данного проекта.

IV. Заключение

На рассматриваемый среднесрочный период аэропортом принят ряд стратегических целей и задач, реализация которых предусматривает проведение как технических и технологических преобразований, так и системы управления предприятием в целом.

Как показывает характер мероприятий планируемых на данный период, 2001-2005 гг.. будут для аэропорта периодом перехода на новую ступень. Как правило переходный период сопровождается значительными затратами усилий и инвестиций, результаты которых будут проявлены на этапе деятельности аэропорта как полноценного участника рынка.

План развития Республиканского государственного предприятия
"Международный аэропорт Астана"
на 2001-2005 годы

Ф о р м а 1 Н К

	!	!	!	!	!	!	!
	ед.изм.	отчет	прогноз	прогноз	прогноз	прогноз	прогноз
	!	!	!	!	!	!	!
	2000	2001	2002	2003			

1 Активы

-Основные средства

(на конец года) млн.тенге 2 991,4 8 940,6 11 804,9 32 322,4

-Амортизация

основных средств

(за год) млн.тенге 163,3 271,5 368,3 376,2

-Уставный капитал

(на конец года) млн.тенге 7,0 5 192,8 5 192,8 5 192,8

2 Объем производст-

венной продукции

-взлет-посадка тонн 184312,3 208012,7 224635,3 242635,6

тариф на единицу \$ 10,0 10,0 10,0 10,0

стоимость	тыс.тг.	197804,7	241417,4	283305,7	353523,1
в т.ч. страны СНГ	тонн	30777,9	36242,7	39129,7	42274,5
тариф на единицу	\$	10,0	10,0	10,0	10,0
стоимость	тыс.тг.	47593,6	58087,2	68165,9	85060,9
дальнее зарубежье	тонн	39547,1	39210,1	42355,8	45726,3
тариф на единицу	\$	10,0	10,0	10,0	10,0
стоимость	тыс.тг.	57966,8	70747,5	83022,9	103600,2
-техобслуживание	тонн	22170,6	25200,8	27212,7	29384,8
тариф на единицу	\$	5,0	5,0	5,0	5,0
стоимость	тыс.тг.	12334,9	14969,3	17566,6	21920,5
в т.ч. страны СНГ	тонн	1884,1	2174,0	2339,6	2525,9
тариф на единицу	\$	5,0	5,0	5,0	5,0
стоимость	тыс.тг.	1634,7	2028,1	2328,0	2905,0
дальнее зарубежье	тонн	64,0	0,0	0,0	0,0
тариф на единицу	\$	5,0	5,0	5,0	5,0
стоимость	тыс.тг.	36,5	0,0	0,0	0,0
-встреча-выпуск	тонн	69462,6	80559,8	86952,4	93947,8
тариф на единицу	\$	2,0	2,0	2,0	2,0
стоимость	тыс.тг.	18696,1	23202,8	27228,7	33977,4
в т.ч. страны СНГ	тонн	23970,3	29183,6	31494,6	34020,6
тариф на единицу	\$	2,0	2,0	2,0	2,0
стоимость	тыс.тг.	7653,1	9497,9	11145,9	13908,4
дальнее зарубежье	тонн	16171,7	17310,6	18677,2	20195,6
тариф на единицу	\$	2,0	2,0	2,0	2,0
стоимость	тыс.тг.	5055,4	6273,9	7362,5	9187,3
-авиационная безопасность					
тариф на единицу (от взлета-посадки) 15,0%					
стоимость	тыс.тг.	28306,3	36212,6	42495,8	53028,4
в т.ч. страны СНГ					
тариф на единицу (от взлета-посадки) 15,0%					
стоимость	тыс.тг.	7132,3	8713,1	10224,9	12759,1
дальнее зарубежье					
тариф на единицу 15,0%					
стоимость	тыс.тг.	7338,7	10612,1	12453,4	15540,0
-отправка пассажигов	чел.	118412,0	132250,0	142830,0	154256,0

тариф на единицу

стоимость	тыс.тг.	102078,4	121486,5	142565,6	177900,5
в т.ч. страны СНГ	чел.	13618,0	15618,0	16867,0	18216,0
тариф на единицу	\$	12,0	12,0	12,0	12,0
стоимость	тыс.тг.	24002,2	28565,8	33522,3	41830,8
дальнее зарубежье	чел.	20797,0	22809,0	24634,0	26605,0
тариф на единицу	\$	12,0	12,0	12,0	12,0
стоимость	тыс.тг.	33215,2	39530,4	46389,3	57886,9
-обработка груза	тонн	1553,4	1642,8	1774,2	1916,2

тариф на единицу

стоимость	тыс.тг.	16761,2	18888,6	22166,0	27659,8
в т.ч. страны СНГ	тонн	357,5	384,5	415,5	448,8
тариф на единицу	\$	78,0	78,0	78,0	78,0
стоимость	тыс.тг.	4763,1	5367,7	6299,0	7860,2
дальнее зарубежье	тонн	878,1	944,7	1019,9	1101,6
тариф на единицу	\$	78,0	78,0	78,0	78,0
стоимость	тыс.тг.	10017,0	11288,4	13247,1	16530,3

-обеспечение

авиаГСМ	тонн	20677,3	22500,0	24483,4	26641,5
тариф на единицу	\$	41,0	41,0	41,0	41,0
стоимость	тыс.тг.	100032,7	120297,6	141170,4	176159,5
в т.ч. страны СНГ	тонн	2560,8	2786,5	3032,2	3299,4
тариф на единицу	\$	41,0	41,0	41,0	41,0
стоимость	тыс.тг.	22545,7	27113,1	31817,5	39703,4
дальнее зарубежье	тонн	8903,2	9688,0	10542,0	11471,3
тариф на единицу	\$	41,0	41,0	41,0	41,0
стоимость	тыс.тг.	43364,7	52149,6	61198,1	76366,1

3 Экспорт

-отправка

пассажиры	чел.	118412,0	132250,0	142830,0	154256,0
тариф на единицу		41,0	41,0	41,0	41,0
стоимость	тыс.тг.	102078,4	121486,5	142565,6	177900,5
в т.ч. страны СНГ	чел.	13618,0	15618,0	16867,0	18216,0
тариф на единицу	\$	12,0	12,0	12,0	12,0
стоимость	тыс.тг.	24002,2	28565,8	33522,3	41830,8
дальнее зарубежье	чел.	20797,0	22809,0	24634,0	26605,0
тариф на единицу	\$	12,0	12,0	12,0	12,0
стоимость	тыс.тг.	33215,2	39530,4	46389,3	57886,9
-обработка груза	тонн	62,3	65,9	71,2	76,9

тариф на единицу					
стоимость	тыс.тг.	430,9	512,4	601,2	751,1
в т.ч. страны СНГ	тонн	1,7	1,8	2,0	2,2
тариф на единицу	\$	78,0	78,0	78,0	78,0
стоимость	тыс.тг.	22,6	25,1	30,3	38,5
дальнее зарубежье	тонн	5,9	6,4	6,8	7,4
тариф на единицу	\$	78,0	78,0	78,0	78,0
стоимость	тыс.тг.	67,3	76,5	88,3	111,0

4 Импорт

-принято пассажиров чел.		109367,0	122148,0	131921,0	142473,0
тариф на единицу		0,0			
стоимость		0,0			
в т.ч. страны СНГ	чел.	13040,0	14603,0	15771,0	17033,0
тариф на единицу		0,0			
стоимость		0,0			
дальнее зарубежье	чел.	15243,0	17070,0	18436,0	19911,0
тариф на единицу		0,0			
стоимость		0,0			
-обработка груза	тонн	1491,1	1576,9	1703,0	1839,3
тариф на единицу					
стоимость	тыс.тг.	16330,3	18376,2	21564,8	26908,7
в т.ч. страны СНГ	тонн	355,8	382,7	413,5	446,6
тариф на единицу	\$	78,0	78,0	78,0	78,0
стоимость	тыс.тг.	4740,5	5342,5	6268,7	7821,7
дальнее зарубежье	тонн	872,8	938,3	1013,1	1094,2
тариф на единицу	\$	78,0	78,0	78,0	78,0
стоимость	тыс.тг.	9949,7	11211,9	13158,7	16419,3

5 Инвестиции в

основной капитал

за счет всех

источников

финансирования- млн.тенге 36,0 5949,2 2864,3 20517,5
всего

в т.ч. средств млн.тенге 83,9 78,8 560,0

государственного

бюджета

внешних займов млн.тенге 5501,3 2365,5 19427,5

собственных средств млн.тенге 36,0 364,0 420,0 530,0

6 Доход от реализации

продукции -всего	т.тенге	1252697,6	1327631,8	1503616,9	1774273,7
-доходы от основной деятельности	т.тенге	1067928,2	1156381,9	1310222,3	1544227,8
-доходы от неосновной деятельности	т.тенге	176618,1	163333,9	184987,8	221109,5
-прочие доходы (неоперац. деятельность)	т.тенге	8151,3	7916,0	8406,8	8936,4
7 Расходы-всего	т.тенге	1541360,9	1660632,2	1913166,4	2003196,6
Себестоимость услуг-всего	т.тенге	1086739,9	1227199,4	1313253,2	1397191,8
в том числе: Себестоимость основных видов услуг-всего	т.тенге	952667,2	1112897,6	1189411,2	1261470,9
в том числе:					
- материалы	т.тенге	602934,6	593504,8	647930,6	696659,6
- оплата труда работников	т.тенге	109717,4	162942,9	174483,9	188093,2
- отчисления от оплаты труда	т.тенге	24254,1	36020,1	38571,3	41579,8
- брак производства	т.тенге	0,0	0,0	0,0	0,0
- накладные расходы	т.тенге	215761,1	320429,8	328425,4	335138,3
Расходы на социальную сферу	т.тенге	14453,0	35731,0	39705,6	45023,0
Расходы, связанные с неосновной (неавиационной деятельностью)	т.тенге	119619,7	78570,8	84136,4	90697,9
Расходы периода	т.тенге	329811,4	361013,5	524763,2	528936,3
в том числе:					
- общие и административные расходы	т.тенге	137362,3	208940,3	312196,2	325406,0
- расходы по реализации	т.тенге	4297,5	6448,4	9697,5	10161,9
- расходы по вознаграждению					

(процентам)	т.тенге	188151,6	145624,8	202869,5	193368,4
Прочие расходы					
(неоперац.					
деятельность)	т.тенге	124809,6	72419,3	75150,0	77068,5
Расходы по					
подходному налогу	т.тенге	0,0	0,0	0,0	0,0
8 Чистый доход					
(убыток)	т.тенге	-288663,3	-333000,4	-409549,5	-228922,9
9 Распределение					
чистого дохода					
- норматив					
отчисления от прибыли					
- сумма отчисления в					
бюджет по нормативу					
- затраты на					
социальную сферу					
- др.направления					
распред. чистого					
дохода					
10 Долгосрочная					
дебиторская					
задолженность	млн.тенге	2445,3	154,8	147,1	140,0
из нее:					
-задолженность					
покупателей	млн.тенге	194,2	154,8	147,1	140,0
- от инвестици-					
онного проекта	млн.тенге	2251,1	0,0	0,0	0,0
11 Кредиторская					
задолженность					
- всего	млн.тенге	2815,6	1509,2	4281,1	6549,8
из нее:					
- по расчетам					
с поставщиками					
и подрядчиками	млн.тенге	128,0	137,2	148,1	154,8
- по кредитам					
банка	млн.тенге	2687,6	1372,0	4133,0	6395,0
12 Численность					
работников	чел.	762,0	780,0	800,0	840,0
13 Фонд заработной					

платы	т.тенге	153456,3	192741,0	214925,5	251312,4
14 Среднемесячная					
зарплата	тенге	16782,2	20592,0	22388,1	24931,8

продолжение таблицы

!	!	!	!	!	!
!	!	!	!	!	!
!	!	!	!	!	!

1 Активы

-Основные средства

(на конец года) млн.тенге 32922,4 33592,4 298,9 375,7

-Амортизация

основных средств

(за год) млн.тенге 385,3 658,8 166,3 242,7

-Уставный капитал

(на конец года) млн.тенге 5192,8 5192,8 74182,9 100,0

2 Объем производственной продукции

-взлет-посадка тонн 262013,3 288233,0 112,9 138,6

тариф на единицу \$ 10,0 10,0 100,0 100,0

стоимость тыс.тг. 431757,7 521736,0 122,0 216,1

в т.ч.страны СНГ тонн 45625,5 50213,9 117,8 138,5

тариф на единицу \$ 10,0 10,0 100,0 100,0

стоимость тыс.тг. 103884,8 125534,4 122,0 216,1

дальнее зарубежье тонн 49433,9 54377,3 99,1 138,7

тариф на единицу \$ 10,0 10,0 100,0 100,0

стоимость тыс.тг. 126526,9 152895,1 122,0 216,1

-техобслуживание тонн 31734,2 34912,2 113,7 138,5

тариф на единицу \$ 5,0 5,0 100,0 100,0

стоимость тыс.тг. 26771,5 32350,7 121,4 216,1

в т.ч.страны СНГ тонн 2733,0 3002,1 115,4 138,1

тариф на единицу \$ 5,0 5,0 100,0 100,0

стоимость тыс.тг. 3547,9 4287,3 124,1 211,4

дальнее зарубежье тонн 0,0 0,0 0,0 0,0

тариф на единицу \$ 5,0 5,0 100,0 100,0

стоимость	тыс.тг.	0,0	0,0	0,0	0,0
-встреча-выпуск	тонн	101446,6	111599,6	116,0	138,5
тариф на единицу	\$	2,0	2,0	100,0	100,0
стоимость	тыс.тг.	41496,5	50144,4	124,1	216,1
в т.ч.страны СНГ	тонн	36761,6	40416,3	121,7	138,5
тариф на единицу	\$	2,0	2,0	100,0	100,0
стоимость	тыс.тг.	16986,3	20526,2	124,1	216,1
дальнее зарубежье	тонн	21790,0	23991,8	107,0	138,6
тариф на единицу	\$	2,0	2,0	100,0	100,0
стоимость	тыс.тг.	11220,4	13558,7	124,1	216,1
-авиационная					
безопасность			0,0	0,0	
тариф на единицу					
(от взлета-посадки) 15,0%				0,0	0,0
стоимость	тыс.тг.	64763,6	78260,4	127,9	216,1
в т.ч.страны СНГ			0,0	0,0	
тариф на единицу					
(от взлета-посадки 15,0%				0,0	0,0
стоимость	тыс.тг.	15582,7	18830,2	122,2	216,1
дальнее зарубежье			0,0	0,0	
тариф на единицу 15,0%				0,0	0,0
стоимость	тыс.тг.	18979,0	22934,3	144,6	216,1
-отправка					
пассажиров	чел.	166597,0	183257,0	111,7	138,6
тариф на единицу			0,0	0,0	
стоимость	тыс.тг.	217269,9	262548,9	119,0	216,1
в т.ч.страны СНГ	чел.	19673,0	21640,0	114,7	138,6
тариф на единицу	\$	12,0	12,0	100,0	100,0
стоимость	тыс.тг.	51088,0	61734,7	119,0	216,1
дальнее зарубежье	чел.	28734,0	31608,0	109,7	138,6
тариф на единицу	\$	12,0	12,0	100,0	100,0
стоимость	тыс.тг.	70697,3	85430,6	119,0	216,1
-обработка груза	тонн	2069,5	2276,4	105,8	138,6
тариф на единицу			0,0	0,0	
стоимость	тыс.тг.	33780,9	40820,8	112,7	216,1
в т.ч.страны СНГ	тонн	484,7	533,0	107,6	138,6
тариф на единицу	\$	78,0	78,0	100,0	100,0
стоимость	тыс.тг.	9599,7	11600,2	112,7	216,1
дальнее зарубежье	тонн	1189,9	1308,8	107,6	138,5

тариф на единицу	\$	78,0	78,0	100,0	100,0
стоимость	тыс.тг.	20188,5	24395,7	112,7	216,1
-обеспечение					
авиаГСМ	тонн	28989,9	31545,4	108,8	140,2
тариф на единицу	\$	41,0	41,0	100,0	100,0
стоимость	тыс.тг.	215143,6	259979,6	120,3	216,1
в т.ч.страны СНГ	тонн	3590,3	3906,8	108,8	140,2
тариф на единицу	\$	41,0	41,0	100,0	100,0
стоимость	тыс.тг.	48489,8	58595,1	120,3	216,1
дальнее зарубежье	тонн	12482,4	13582,8	108,8	140,2
тариф на единицу	\$	41,0	41,0	100,0	100,0
стоимость	тыс.тг.	93265,9	112702,5	120,3	216,1

3 Экспорт

-отправка

пассажиров	чел.	166597,0	183257,0	111,7	138,6
тариф на единицу			0,0	0,0	
стоимость	тыс.тг.	217269,9	262548,9	119,0	216,1
в т.ч.страны СНГ	чел.	19673,0	21640,0	114,7	138,6
тариф на единицу	\$	12,0	12,0	100,0	100,0
стоимость	тыс.тг.	51088,0	61734,7	119,0	216,1
дальнее зарубежье	чел.	28734,0	31608,0	109,7	138,6
тариф на единицу	\$	12,0	12,0	100,0	100,0
стоимость	тыс.тг.	70697,3	85430,6	119,0	216,1
-обработка груза	тонн	83,0	91,3	105,8	138,5
тариф на единицу			0,0	0,0	
стоимость	тыс.тг.	917,3	1107,6	118,9	216,2
в т.ч.страны СНГ	тонн	2,4	2,6	105,9	144,4
тариф на единицу	\$	78,0	78,0	100,0	100,0
стоимость	тыс.тг.	47,5	56,6	111,1	225,5
дальнее зарубежье	тонн	8,0	8,8	108,5	137,5
тариф на единицу	\$	78,0	78,0	100,0	100,0
стоимость	тыс.тг.	135,7	164,0	113,7	214,4

4 Импорт

-принято пассажиров	чел.	153871,0	169258,0	111,7	138,6
тариф на единицу			0,0	0,0	
стоимость			0,0	0,0	
в т.ч.страны СНГ	чел.	18394,0	20234,0	112,0	138,6
тариф на единицу			0,0	0,0	
стоимость			0,0	0,0	

дальнее зарубежье	чел.	21505,0	23655,0	112,0	138,6
тариф на единицу			0,0	0,0	
стоимость			0,0	0,0	
-обработка груза	тонн	1986,5	2185,1	105,8	138,6
тариф на единицу			0,0	0,0	
стоимость	тыс.тг.	32863,6	39713,2	112,5	216,1
в т.ч. страны СНГ	тонн	482,3	530,4	107,6	138,6
тариф на единицу	\$	78,0	78,0	100,0	100,0
стоимость	тыс.тг.	9552,1	11543,6	112,7	216,1
дальнее зарубежье	тонн	1181,9	1300,0	107,5	138,5
тариф на единицу	\$	78,0	78,0	100,0	100,0
стоимость	тыс.тг.	20052,8	24231,7	112,7	216,1

5 Инвестиции в

основной капитал

за счет всех

источников

финансирования- млн.тенге 600,0 670,0 16525,6 11,3

всего в т.ч. млн.тенге

средств

государственного

бюджета

внешних займов млн.тенге

собственных средств млн.тенге 600,0 670,0 1011,1 184,1

6 Доход от реализации

продукции -всего т.тенге 2071403,8 2423223,9 106,0 182,5

-доходы от основной

деятельности т.тенге 1803473,6 2110970,4 108,3 182,5

-доходы от

неосновной

деятельности т.тенге 258466,5 302222,0 92,5 185,0

прочие доходы

(неоперац.

деятельность) т.тенге 9463,7 10031,5 97,1 126,7

7 Расходы-всего т.тенге 2115202,1 2719896,4 107,7 163,8

Себестоимость

услуг-всего т.тенге 1497027,1 1937888,5 112,9 157,9

в том числе:

Себестоимость

основных видов

услуг-всего	т.тенге	1349906,7	1762120,7	116,8	158,3
в том числе:					
- материалы	т.тенге	757507,8	1013602,1	98,4	170,8
- оплата труда работников					
	т.тенге	203806,6	253356,2	148,5	155,5
- отчисления от оплаты труда					
	т.тенге	45053,4	56006,8	148,5	155,5
- брак производства					
	т.тенге	0,0	0,0	0,0	0,0
- накладные расходы					
	т.тенге	343538,9	439155,6	148,5	137,1
Расходы на социальную сферу					
	т.тенге	48845,0	53600,0	0,0	0,0
Расходы, связанные с неосновной (неавиационной) деятельностью)					
	т.тенге	98275,4	122167,8	65,7	155,5
Расходы периода					
	т.тенге	537725,1	698555,3	109,5	193,5
в том числе:					
- общие и административные расходы					
	т.тенге	346823,5	505881,9	152,1	242,0
- расходы по реализации					
	т.тенге	10837,8	15820,9	150,1	245,3
- расходы по вознаграждению (процентам)					
	т.тенге	180063,8	176852,5	77,4	121,4
Прочие расходы (неоперац. деятельность)					
	т.тенге	80449,9	83452,6	58,0	115,2
Расходы по подоходному налогу					
	т.тенге	0,0	0,0	0,0	0,0
8	Чистый доход (убыток)				
	т.тенге	- 43798,3	-296672,5	115,4	89,1
9	Распределение чистого дохода				
- норматив отчисления от прибыли					
- сумма отчисления в бюджет по нормативу					
- затраты на					

социальную сферу						
- др. направления						
распред. чистого						
дохода						
10 Долгосрочная						
дебиторская						
задолженность	млн.тенге	133,1	127,0	6,3	82,0	
из нее:						
-задолженность						
покупателей	млн.тенге	133,1	127,0	79,7	82,0	
- от инвестици-						
онного проекта	млн.тенге	0,0	0,0	0,0	0,0	
11 Кредиторская						
задолженность						
- всего	млн.тенге	6627,3	6712,7	53,6	444,8	
из нее:						
- по расчетам						
с поставщиками						
и подрядчиками	млн.тенге	172,3	185,7	107,2	135,3	
- по кредитам						
банка	млн.тенге	6455,0	6527,0	51,0	475,7	
12 Численность						
работников	чел.	880,0	920,0	102,4	117,9	
13 Фонд заработной						
платы	т.тенге	279446,3	311024,3	125,6	161,4	
14 Среднемесячная						
зарплата	тенге	26462,7	28172,5	122,7	136,8	