

Об утверждении Плана развития закрытого акционерного общества "Международный аэропорт Астана" на 2003-2005 годы

Постановление Правительства Республики Казахстан от 18 апреля 2003 года N 369

В соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 14 июня 2002 года N 647 "Об утверждении Правил разработки индикативных планов социально-экономического развития Республики Казахстан" Правительство Республики Казахстан постановляет:

1. Утвердить прилагаемые:

1) План развития закрытого акционерного общества "Международный аэропорт Астана" на 2003-2005 годы;

2) важнейшие показатели развития закрытого акционерного общества "Международный аэропорт Астана" на 2003 год.

2. Признать утратившим силу постановление Правительства Республики Казахстан от 5 декабря 2001 года N 1570 "Об утверждении Плана развития республиканского государственного предприятия "Международный аэропорт Астана" на 2001-2005 годы".

3. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на Заместителя Премьер-Министра Республики Казахстан Масимова К.К.

4. Настоящее постановление вступает в силу со дня подписания.

Премьер - Министр

Республики Казахстан

Утвержден

постановлением

Правительства

Республики

Казахстан

от 18 апреля 2003 года N 369

План развития закрытого акционерного общества "Международный аэропорт Астана" на 2003-2005 годы

I. Состояние производственно-финансовой деятельности предприятия

1.1. Общая характеристика предприятия

1 . 1 . 1 . М и с с и я

Обеспечение образцового, безопасного и регулярного обслуживания воздушных судов и пассажиров в соответствии с требованиями международных стандартов.

1 . 1 . 2 . П р а в о в о й с т а т у с

Правовой основой создания закрытого акционерного общества "Международный аэропорт Астана" (далее - ЗАО "МАО") является постановление Правительства Республики Казахстан от 27 сентября 2002 года N 1062 "О реорганизации Республиканского государственного предприятия "Международный аэропорт Астана", в соответствии с которым с 1 января 2003 года РГП "Международный аэропорт Астана" (далее - РГП "МАО") преобразовано в ЗАО "МАО" со стопроцентным участием государства в уставном капитале. Деятельность предприятия осуществляется согласно следующим основным актам:

1. Закон Республики Казахстан от 9 июля 1998 года "О естественных монополиях".
2. Закон Республики Казахстан от 10 июля 1998 года "Об акционерных обществах".
3. Постановление Кабинета Министров Республики Казахстан от 23 августа 1995 года N 1170 "Об организации международных авиаперевозок в аэропортах Республики Казахстан по временной схеме".
4. Государственная лицензия на аэропортовую деятельность от 30 июня 1999 года N 182.

1.1.3. Техническая характеристика

1. Расстояние от города	16 км
2. Орган государственного управления	Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан
3. Географические координаты	51 ° 01 ' 37 " С.Ш. а э р о п о р т а
4. Расчетная температура	20,7 ° С
5. Код аэропорта	4 E
6. Размеры взлетно-посадочной полосы	3500x45
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	75712 м ²
12. Грузовой зал	Отсутствует

13.	Категория аварийной службы				7
14.	Пожарные машины				3
15.	Аварийно-противопожарный пункт	1	438		м

1.1.4. Персонал и организационная структура управления
Состав трудовых ресурсов по категориям

Категории	! 2002 год !	в % к общей численности
Рабочие	4 5 0	5 6
Служащие	3 5 0	4 4
Руководители	5 0	6
Специалисты	2 0 5	2 6
Прочие	9 5	1 2
В с е г о		8 0 0

Учитывая состояние сферы гражданской авиации, требующей, в большинстве случаев, стандартных управленческих решений, размер аэропорта и отсутствие диверсификации его деятельности, структура управления аэропортом построена на функциональной основе. Для обеспечения согласованной деятельности аэропорта и с учетом важности фактора безопасности полетов непосредственное взаимодействие между тремя его основными функциональными блоками предприятия - финансы, производство (обслуживание воздушных судов и пассажиров) и маркетинг (привлечение авиакомпаний и связь с общественностью) осуществляется на уровне заместителей генерального директора. Средняя норма управляемости по всему предприятию равна 24 работникам.

С изменением требований и условий рынка в настоящее время аэропортом рассматривается возможность перехода 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. Целью данной структуры является повышение производительности и эффективности труда. Стремление каждой службы (бизнес-единицы) к оптимизации своих расходов положительно скажется на результатах деятельности предприятия в совокупности. В связи с системой установившихся тесных взаимосвязей между службами и отсутствием в настоящее время методики разделения доходов каждой из служб, переход будет носить постепенный характер.

Учитывая тенденцию развития рынка и опыт деятельности участников авиационного бизнеса (на примере авиапредприятий России), полный переход к дивизиональной структуре управления будет осуществлен в 2004 году.

1.2. Состояние производственно-финансовой деятельности предприятия за 1998-2002 годы

1.2.1. Производственная деятельность

Тенденция развития производственной деятельности аэропорта за 1998-2002 годы рассмотрена на основе двух основных показателей объема движения через аэропорт: количество отправок рейсов и пассажиров.

Наименование показателей	1998	1999	2000	2001	2002
	! (оценка)				
Отправлено рейсов	3711	3674	4014	4431	4962
в % к предыдущему году	141	99	109	110	112
Отправлено пассажиров	112420	106229	118412	143345	155853
в % к предыдущему году	172	95	112	121	109

1) Количество отправок рейсов

Тенденция развития отправок рейсов из аэропорта характеризуется ростом на 41% в 1998 году, незначительным снижением объема авиаперевозок в 1999 году в сравнении с уровнем предыдущего года и умеренным ростом в 2000-2002 годы.

Предполагаемый объем авиаперевозок в 2002 году превышает уровень 1998 года на 34%. Средний суточный объем авиаперевозок в 1998 году составил 10 рейсов, предполагаемый в 2002 году - 14 рейсов.

2) Пассажиропоток

Объем движения по показателю количества отправленных пассажиров также характеризуется значительным ростом в 1998 году (на 71%), незначительным снижением в 1999 году (на 5%) и дальнейшим ростом в 2000-2002 годы. Ожидаемое количество убывающих пассажиров из аэропорта в 2002 году превышает показатель 1998 года на 39%, что аналогично показателю отправок рейсов.

Средний суточный пассажиропоток из аэропорта в 1998 году составил 308 пассажиров и предполагается в количестве 427 пассажиров в 2002 году.

Тенденция развития перевозок за 1998-2002 годы в сравнении с предыдущим годом четко разделяется на три периода.

Для первого, в 1998 году, характерна тенденция наибольшего всплеска объема авиаперевозок, который был вызван переносом столицы Республики Казахстан в город Астана (рост в сравнении с 1997 годом составил 41% - по отправке рейсов и 72% - по

п а с с а ж и р о п о т о к у) .

Соответственно второй период, в 1999 году, характеризуется снижением объема движения через аэропорт, связанного наряду с указанной причиной и кризисом в финансовой системе соседних государств.

Начиная с 2000 года наблюдается умеренный рост авиаперевозок через аэропорт, обусловленный расширением сети внутренних воздушных линий для обеспечения связи всех крупных городов Казахстана со столицей, благодаря экономическому росту, расширению инфраструктуры рынка региона, а вместе с тем, и увеличению частоты рейсов на существующих и открытие новых маршрутов, и что немаловажно, увеличению максимальной загрузки рейсов пассажирами.

1.2.2. Финансовые показатели

млн. тенге

	!1998 год!	!1999 год!	!2000 год!	!2001 год!	!2002 год
Доходы	773	803	1253	1329	1448
в % к предыдущему году		103,8	156	106,0	109,0
Расходы	760	935	1541	1755	1635
в % к предыдущему году		123,0	164,8	113,8	93,2

1) Доходы

Общая положительная динамика роста объемов работы в аэропорту отразилась и на характере тенденции уровня доходов.

Предполагаемые доходы предприятия за 2002 год превышают объем 1998 года на 675 млн. тенге (87%). Наибольшую часть совокупных доходов аэропорта составляют доходы от основных видов услуг, доля которых составляет более 90%. Помимо увеличения объема движения через аэропорт, немаловажной причиной роста доходов аэропорта является рост объема реализации и стоимости авиационного топлива, присутствующего и в расходах и в доходах аэропорта.

Так, доля стоимости авиационных горюче-смазочных материалов (далее - авиаГСМ) в общих доходах аэропорта в 1998 году составила 19%, а в 2002 году - 31%. Средняя цена тонны авиационного топлива составила 195 долл. США в 1998 году, 300 долл. США в 2002 году.

2) Расходы

По показателю расходов аэропорта также наблюдается динамика их роста. Расходы предприятия за период с 1998 года по 2002 год возросли на 875 млн. тенге (на 115%). Аналогично доходам, наибольшую долю в совокупных расходах составляет

авиационное топливо (1998 год - 19%, 2002 год - 27%), рост которого обусловлен увеличением объема заправляемого в воздушные суда топлива и цены на него.

Другими факторами увеличения объема расходов за данный период явились:

- увеличение размера амортизационных отчислений на 278 млн. тенге (1200%) с 26 млн. тенге в 1998 году до 304 млн. тенге в 2002 году в связи с принятием на баланс предприятия реконструированных и новых объектов аэропорта.

За 1998-2000 годы реконструирована искусственная взлетно-посадочная полоса (далее - ИВПП), усилена и удлинена до 3500 метров, построено здание VIP, и реконструирован пассажирский аэровокзал.

Источником финансирования работ по реконструкции ИВПП и строительству здания VIP в сумме 40 млн. долл. США является республиканский бюджет.

В соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 29 июня 1998 года N 610 "О дополнительных мерах по реконструкции и строительству аэропорта в г. Астане" в Уставный капитал предприятия включены стоимость ИВПП и здания VIP, в результате которого Уставный капитал предприятия был увеличен до 3,1 млрд. тенге.

Для реконструкции здания аэровокзала направлены кредиты Министерства финансов Республики Казахстан в сумме 14 млн. долл. США и ОАО "Астана-Финанс" в сумме 2,5 млн. долл. США по ставкам вознаграждения 9% годовых.

В соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 6 ноября 2001 года N 1402 "Об увеличении уставного капитала республиканского государственного предприятия "Международный аэропорт Астана", сумма кредита Министерства финансов Республики Казахстан и начисленного вознаграждения по нему внесены в Уставный капитал предприятия. В результате Уставный капитал предприятия составил 5,56 млрд. тенге.

Уставный капитал ЗАО "Международный аэропорт Астана" (в млн. тенге)

	! 01.01.01 год !	01.07.01 год !	01.01.02 год
Уставный капитал	7,0	3134,8	5560,4

- увеличение налога на имущество на 44 млн. тенге (1240%) с 4 млн. тенге в 1998 году до 48 млн. тенге в 2002 году, в связи с принятием на баланс предприятия реконструированных и построенных объектов (ИВПП, здание VIP);

- увеличение расходов на коммунальные услуги на 100% с 28 млн. тенге в 1998 году до 52 млн. тенге в 2002 году, вызванное главным образом введением в эксплуатацию аэровокзала и значительным ростом цен на печное топливо.

В соответствии с пунктом 4 статьи 7 Закона Республики Казахстан "О естественных монополиях" от 9 июля 1998 года предприятие осуществляет закуп материальных, финансовых ресурсов и оборудования на тендерной основе в порядке, установленном законодательством Республики Казахстан.

3) Финансовый результат

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. Чистый доход предприятия за 1998 год составил 8,4 млн. тенге, в 2002 году предполагаются убытки в сумме 187 млн. тенге.

1.3. Анализ производственно-финансового состояния за 2000-2001 годы

1.3.1. Производственные показатели

По результатам деятельности предприятия за 2000-2001 годы производственные показатели характеризуются тенденцией роста. Так, в сравнении с предыдущим годом, рост объема авиаперевозок по показателю отправок рейсов составил 9% в 2000 году и 10% в 2001 году. Количество отправленных рейсов возросло на 11% и составило 4014 рейсов, количество отправленных пассажиров увеличено на 11% и 21% соответственно.

Средний суточный объем авиаперевозок через аэропорт характеризуется 11 рейсами и 329 пассажирами в 2000 году и 12 рейсами и 398 пассажирами в 2001 году.

Рост объема авиаперевозок через аэропорт Астана в 2000 году, главным образом, обусловлен расширением сети внутренних воздушных линий для обеспечения связи всех крупных городов Казахстана со столицей, что послужило значительному росту объема перевозок по внутренним воздушным линиям. Так, в период весенне-летней навигации авиаперевозки производились по 17 направлениям Казахстана.

Основными факторами, обуславливающими тенденцию объема авиаперевозок в 2001 году, являются расширение инфраструктуры рынка региона, увеличение частоты рейсов на существующих и открытие новых маршрутов, и что немаловажно, увеличение максимальной загрузки рейсов пассажирами. Средняя загрузка рейса в 2000 году составила 29 пассажиров, в 2001 году - 32 пассажира.

1.3.2. Регулярность полетов через аэропорт

В общем объеме отправленных пассажиров внутренние воздушные перевозки составили 72%, перевозки по странам СНГ - 13% и по странам дальнего зарубежья - 15%.

Показатель регулярности полетов (доля регулярных рейсов в общем объеме отправленных рейсов) составил 69% в 2001 г. (63% в 2000 году), которыми было перевезено 89% всего пассажиропотока.

В структуре нерегулярных рейсов, которые составляют 27% рынка авиаперевозок через аэропорт, большая часть пассажиропотока обслуживается в страны дальнего зарубежья и СНГ - 69%.

1.3.3. Финансовые показатели

Финансово-экономическое положение аэропорта в 2000-2001 годы в сравнении с уровнем предыдущего года характеризуется ростом объема доходов на 450 млн. тенге (58%) в 2000 году и на 76 млн. тенге 6% в 2001 году. Факторами, повлиявшими на рост доходов, явились:

- 1) увеличение объема авиаперевозок через аэропорт;
- 2) рост стоимости авиационного топлива, которая отражается как в расходах, так и в доходах аэропорта (цена 1 за тонну авиационного топлива в 2000 году - \$300, в 1999 году - \$217, в 1998 году - \$195).

Тенденция снижения уровня роста доходов в 2001 году обусловлена снижением объема приобретаемого аэропортом авиационного топлива, стоимость которого отражена и в расходах, и в доходах предприятия.

В 2000 году объем авиационного топлива, приобретенного аэропортом, составил 74% от общего объема заправленного топлива в воздушные суда, в связи с тем, что практически весь объем заправляемого в воздушные суда ЗАО "Эйр Казахстан" авиационного топлива предоставлялся аэропортом. В 2001 году, при увеличении общего объема заправленного авиаГСМ на 16%, доля авиаГСМ аэропорта, заправленного в воздушные суда, уменьшилась до 48%, так как данная авиакомпания в указанный период заправляла свои рейсы собственным авиационным топливом. В результате чего, в доходах аэропорта стоимость авиаГСМ уменьшилась на 19% (102 млн. тенге), в то время как доходы аэропорта без учета стоимости авиаГСМ возросли на 26%.

Одновременное увеличение расходов аэропорта на 65% в 2000 году и 14% в 2001 году обусловлено главным образом:

- 1) ростом налога на имущество на 17,5 млн. тенге (144%) в 2000 году в связи с принятием на баланс предприятия реконструированных и построенных объектов (здание VIP, взлетно-посадочная полоса);

- 2) увеличением амортизационных отчислений в связи с введением в эксплуатацию вышеуказанных объектов на 88,6 млн. тенге (120%) в 2000 году и на 90 млн. тенге (56%) в 2001 году, вызванное принятием на баланс предприятия реконструированного здания аэровокзала, а также повышением норм амортизации основных средств в соответствии с заключением аудиторской проверки деятельности аэропорта за 2000 год. Так, показатель средней нормы амортизации составил 7-9% (в предыдущий период - 3%) ;

- 3) ростом расходов (на 34 млн. тенге, 22% в 2000 году) по вознаграждению за

кредит Министерства финансов Республики Казахстан в размере 14 миллионов долларов США под 9% годовых, направленного на реконструкцию здания аэровокзала;

4) увеличением расходов по приобретению авиаГСМ в 2000 году на 334,8 млн. тенге (76%) в связи с отмеченным выше ростом цен и объема приобретенного топлива (на 60%). В 2001 году, соответственно тенденции уменьшения доходов, обусловленного снижением объема заправляемого авиатоплива аэропорта, уменьшение расходов на стоимость авиаГСМ составили 15% в сравнении с 2000 годом;

5) увеличением расходов на коммунальные услуги на 10%, вызванное значительным ростом цен на печное топливо. Только расходы на отопление увеличились на 52%. Средняя цена за 1 тонну печного топлива (стоимость закупа по тендеру) составила \$175 в 2000 году, \$290 в I квартале 2001 года и \$180 в IV квартале 2001 года;

6) увеличением расходов по налогу на землю (на 100,4 млн. тенге) с 10,5 млн. тенге в 2000 году до 121 млн. тенге в 2001 году, обусловленное начислением дополнительно налога за 2000-2001 годы по причине отнесения земель под взлетно-посадочным комплексом к землям населенных пунктов.

Вследствие отмеченных факторов, определяющих тенденции объемов доходов и расходов, убытки за 2000 год составили 289 млн. тенге и за 2001 год - 426 млн. тенге.

1.4. Прогноз производственно-финансовой деятельности предприятия на 2002 год

1.4.1. Производственная деятельность

1) Отправлено рейсов

В 2002 году ожидаемый объем отправок рейсов составит 4 962, что превышает показатель предыдущего периода на 12%. Планируемый уровень роста объема авиаперевозок через аэропорт основан на следующих факторах:

- прогнозах компаний Boeing и Airbus Industrie, в соответствии с которыми среднемировой уровень роста объема воздушных перевозок в 2002 году составит 6%;
- продолжающейся тенденции экономического роста в Казахстане (рост ВВП - 7%);
- расширении инфраструктуры рынка региона.

2) Отправлено пассажиров

Прогнозируемая средняя загрузка рейса (за исключением полетов особой важности) ожидается на уровне 31 пассажира на один рейс. Как показано в приложении 1, прогнозируемое количество пассажиров на 2002 год составит 155 853, что на 8,7% превышает уровень предыдущего периода. Доли рынков пассажирских перевозок по направлениям в общем объеме отправленных пассажиров составляют 77% - для внутренних линий и 23% - для международных перевозок.

1.4.2. Показатели финансово-экономического развития

1) Доходы

Совокупные доходы предприятия в 2002 году, как отмечено в приложении 2, предполагаются в сумме 1,4 млрд. тенге, что превышает уровень предыдущего периода на 97 млн. тенге. Основными факторами данной тенденции являются увеличение объема авиаперевозок через аэропорт, который по показателю отправок рейсов о ж и д а е т с я в р а з м е р е 1 2 % .

В соответствии с действующими нормативными правовыми актами антимонопольного законодательства доходы аэропорта можно подразделить на доходы от регулируемых и нерегулируемых услуг. Ставки сборов и тарифы за регулируемые государством услуги установлены в 1997 году Комитетом по ценовой и антимонопольной политике Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан. Данная группа доходов составляет более 70% от общей суммы доходов предприятия без учета стоимости материалов.

В соответствии с требованиями антимонопольного законодательства предприятие не вправе оказывать услуги, не относящиеся к аэропортовой деятельности, в связи с чем, на прогнозируемый период, расширение и, соответственно, увеличение доходов от неаэропортовых услуг в данном плане не предусмотрено. Так как ряд таких услуг, как аренда помещений, услуги гостиницы, медицинские услуги и услуги комплекса общественного питания (ресторан, бары, столовая) выступают неотъемлемой частью в предоставлении основных видов услуг аэропорта, около 7% от общего объема планируемых доходов аэропорта на 2002 год приходится на услуги от неаэропортовой деятельности. Именно данный вид деятельности, являясь важным источником доходов в международной практике, позволяет многим аэропортам сдерживать рост и даже снижать цены на свои основные услуги, диктуемые жесткой конкуренцией и требованиями иностранных авиакомпаний, создающих для данных целей ряд альянсов.

Таким образом, предприятие имеет возможности увеличения указанных объемов доходов при условии реализации предпринимаемых мер по изменениям требований антимонопольного законодательства.

2) Расходы

Согласно приложению 2 к плану совокупные расходы аэропорта в 2002 году характеризуются тенденцией снижения на 119 млн. тенге (7%) и составят 1,6 миллиардов тенге. Финансовый результат характеризуется снижением убытков предприятия на 240 млн. тенге и прогнозируется убытками в сумме 187 млн. тенге.

Основными статьями, определяющими совокупные расходы, являются:

- расходы по налогам, которые сократились на 107 млн. тенге (66%) и составляют 3% от общей суммы расходов. Тенденция обусловлена дополнительным начислением в 2001 году налога на землю за 2000-2001 годы в сумме 111 млн. тенге по причине отнесения земель под взлетно-посадочным комплексом к землям населенных пунктов. В 2002 году, в соответствии с налоговым законодательством, земли, занятые аэродромами, приравниваются к землям, расположенным вне населенных пунктов.

Кроме того, ставка налога снижена местным представительным органом до 50%, в связи с чем расходы по земельному налогу в 2002 году уменьшатся на 116 млн. тенге (95%) и составят 5,7 млн. тенге. Напротив, налог на имущество увеличивается на 8 млн. тенге (на 21%) до 48 млн. тенге в связи с принятием на баланс предприятия реконструированного здания аэровокзала;

- амортизационные отчисления. Амортизационные отчисления производятся методом равномерного начисления. В 2002 году амортизационные расходы прогнозируются в сумме 304 млн. тенге, что превышает сумму 2001 года на 52 млн. тенге (21%). В результате, сумма износа основных средств составляет 19% от суммы совокупных расходов аэропорта. Данная тенденция обусловлена главным образом принятием на баланс предприятия реконструированного здания аэровокзала;

- расходы по вознаграждениям за кредиты, которые прогнозируются в сумме 65 млн. тенге и составят 4% от общей суммы расходов предприятия. Снижение данных расходов составило 75 млн. тенге (46%) в сравнении с уровнем предыдущего периода;

- стоимость материалов, используемых наряду с предоставляемыми услугами, составляет более 30% от суммы совокупных расходов. В связи с тем, что основной статьей данных расходов является авиационное топливо (83%), заправляемое в воздушные суда, тенденция их роста обусловлена предполагаемым увеличением объема авиaperевозок через аэропорт;

- расходы по оплате труда (заработная плата персонала со всеми отчислениями от нее) составляют 18% от суммы расходов предприятия. Запланированное увеличение заработной платы обусловлено предполагаемым увеличением численности работников в результате планируемого увеличения объема работ, связанных с реализацией проекта "Реконструкция международного аэропорта в г. Астана" из средств займа Японского Банка Международного Сотрудничества, а также увеличением средней заработной платы работников соответственно прогнозируемым параметрам социально-экономического развития страны в целом на 2002 год.

Учитывая отрицательный финансовый результат деятельности предприятия за 2002 год, и согласно приказу Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 22 апреля 2002 года N 146-1 "Вопросы лимита средств, выделяемых в качестве спонсорской помощи (социальные расходы)", рекомендовано определять социальные расходы в размере не более 1% от суммы чистого дохода, остающегося в распоряжении предприятия, программа развития социальной сферы на 2002 год не планируется.

1.4.3. Инвестиционная политика

В рамках инвестиционной программы аэропорта на 2002 год, утвержденной приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 14 декабря 2001 года N 368-И "Об утверждении бизнес-плана, бюджета и инвестиционной программы РГП "Международный аэропорт Астана", согласованной в установленном порядке с Агентством РК по регулированию естественных монополий, защите

конкуренции и поддержке малого бизнеса, предполагается выполнение работ по ремонту и замене основных фондов (спецтехники, оборудования, сети, взлетно-посадочная полоса). В настоящее время, за исключением ряда вновь приобретенной техники, технический парк, оборудование, объекты электроснабжения, теплоснабжения и водоснабжения изношены более чем на 83%. Учитывая данную ситуацию, потребность в инвестициях на приобретение основных средств составляет 118 млн. тенге в 2002 году.

№	Объекты	Стоимость, тыс.т
1	Оборудование для комплекса авиационной безопасности	2082
2	Оборудование и сооружение для топливообеспечения	1350
3	Оборудование для аварийно-спасательного обеспечения	5680
4	Автотранспорт для комплекса спецтранспорта	25726
5	Спецавтотранспорт для обеспечения техобслуживания ВС	31307
6	Реконструкция ВПП	44139
7	Компьютерная техника для обслуживания пассажиров	1581
8	Оборудование и техника объектов вспомогат. назначения	6402
		118267

II. План развития предприятия на 2003-2005 годы

2.1. Производственные показатели

Наименование показателей	2003 год	2004 год	2005 год
Отправлено рейсов	5458	7047	7752
в % к предыдущему году	110	129	110
Отправлено пассажиров	178560	192845	212129
в % к предыдущему году	115	108	110

Запланированный уровень роста общего объема авиаперевозок через аэропорт основан, главным образом, на прогнозах компаний Boeing и Airbus Industrie, в соответствии с которыми, среднемировой уровень роста объема воздушных перевозок

в рассматриваемый период составит 6% и показателей деятельности авиакомпаний Республики Казахстан в 2002 году.

Планируемый объем отправок рейсов в 2003 году составит 5458 рейсов, что на 10% больше, чем в 2002 году.

Достижение запланированного показателя по количеству отправок рейсов в 2004 году - 7 047, превышающего показатель 2003 года на 29% (1589 рейсов), обеспечивается при условии привлечения южнокорейской авиакомпании "Korean Air" с 2004 года, в 2005 году прогнозируется умеренный рост на 10%, при продолжении ею авиаперевозок через аэропорт. Максимальная взлетная масса данных грузовых воздушных судов составит 377 тонн, в то время как максимальная взлетная масса воздушных судов, выполняющих полеты из аэропорта, в настоящее время составляет в среднем около 50 тонн. В результате, как показано в приложении 1, объем авиаперевозок по показателю максимальной воздушной массы воздушных судов в 2004 году возрастет почти в три раза в сравнении с 2002 годом и на 4% в 2005 году.

Основываясь на наблюдаемой в предыдущие периоды тенденции пропорционального изменения частоты полетов на существующих маршрутах и открытия новых маршрутов по международным и внутренним направлениям, а также при условии привлечения транзитных грузовых рейсов авиакомпании "Korean Air", основная доля объема движения через аэропорт предполагается на международные воздушные линии (71%).

Средняя загрузка рейса пассажирами в 2003-2005 годы предполагается на уровне предшествующих периодов (32 пассажира на 1 рейс), в связи с чем планируемый рост количества отправленных пассажиров в рассматриваемый период составит 9%.

2.2. Финансовые показатели

млн. тенге

	! 2002 год !	2003 год !	2004 год !	2005 год
Доходы	1448	1589	2271	2466
в % к предыдущему году		109	110	143
Расходы	1635	1890	2310	2576
в % к предыдущему году		93	116	122

1) Доходы

Объем доходов предприятия характеризуется умеренной тенденцией увеличения на 9% в 2003 году и в 2005 году. Значительное увеличение доходов в 2004 году на 43% в сравнении с 2003 годом связано с прогнозируемым увеличением объемов авиаперевозок, а также планируемым выполнением в 2004 году технической посадки в

аэропорту грузовых воздушных судов авиакомпании "Korean Air".

Вследствие указанных факторов, предполагается увеличение доходов от регулируемых услуг предприятия почти в два раза, в сравнении с 2002 годом.

В случае отмены требований антимонопольного законодательства, запрещающих аэропорту предоставлять услуги, не отнесенные к основной деятельности (неавиационного характера), возможно увеличение указанных объемов доходов.

2) Расходы

Тенденция совокупных расходов ЗАО "МАО" на прогнозируемый период аналогично доходам также характеризуется тенденцией увеличения (на 22% в 2004 году, на 16%, 12% в 2003 году и 2005 году соответственно), что обусловлено такими же факторами увеличения объема авиаперевозок через аэропорт и соответствующими параметрами развития экономики Республики Казахстан. Значительное увеличение расходов на 57% в 2005 году в сравнении с 2001 годом вызвано ростом налога на имущество на 548%, обусловленное приобретением техники и оборудования стоимостью 2,569 млрд. японских йен в рамках проекта реконструкции аэропорта, финансируемого Японским Банком Международного Сотрудничества (JBIC) и предполагаемой реконструкцией взлетно-посадочной полосы на сумму 1,5 млрд. тенге.

Основными статьями, определяющими совокупные расходы, являются:

- расходы по налогам составляют около 4% в 2003-2005 годы, где более 90% от общей суммы расходов предприятия по налогам приходится на долю налога на имущество, в связи с принятием на баланс предприятия реконструированных и построенных объектов инфраструктуры аэропорта;

- амортизационные отчисления. Амортизационные отчисления производятся методом равномерного начисления и составляют 24-26% от суммы совокупных расходов аэропорта в 2004-2005 годы и 20% в 2003 году. Данная тенденция обусловлена главным образом причиной, указанной в предыдущем подпункте;

- расходы по вознаграждениям за кредиты на планируемый период, которые составляют 7-8% от суммы общих расходов. В структуре данных расходов значительная доля приходится на средства займа Японского Банка Международного Сотрудничества. Сумма вознаграждения по нему за 2003 год предполагается в сумме 35 млн. тенге, в 2004 году - 88 млн. тенге и в 2005 году - 117 млн. тенге. В соответствии с кредитным соглашением между Министерством финансов Республики Казахстан и республиканским государственным предприятием "Международный аэропорт Астана" от 15 июня 2001 года N ЯПО 001п средства в сумме 4 424 400 000 японских йен предоставляются сроком до 2028 года с льготным периодом 7 лет по ставке вознаграждения, составляющей 2,2% годовых;

- стоимость материалов, используемых наряду с предоставляемыми услугами,

которая составляет 32% от суммы совокупных расходов. Основной статьей данных расходов выступает авиационное топливо (29% от суммы расходов), цена за одну тонну которого в 2002 году составила 300 долларов США;

- расходы на оплату труда (заработная плата со всеми отчислениями) в планируемый период, которые составят 18% от суммы всех расходов. В сравнении с уровнем 2002 года ожидается рост расходов на оплату труда соответственно росту авиаперевозок через аэропорт.

В прогнозируемом периоде предполагается увеличение расходов периода в пределах, установленных требованиями антимонопольного законодательства. Это обусловлено, в основном, ростом расходов, связанных с реконструкцией аэропорта по проекту, финансируемому JVIC (амортизация, налоги, проценты за кредит), и соответствующим увеличением объема (35%) и характера планируемых работ. Если в предыдущие периоды основную часть авиаперевозок через аэропорт составляли пассажирские перевозки, то в планируемый период усилия направлены на привлечение и обслуживание транзитных грузовых рейсов, которые требуют увеличения соответствующих затрат, связанных с маркетинговым направлением деятельности предприятия.

Учитывая вышеизложенные факторы и прогнозируемое финансовое состояние предприятия за рассматриваемый период, мероприятия по развитию социальной сферы не планируются.

2.3. Маркетинговая политика

Основной маркетинговой задачей в настоящее время является увеличение объема авиаперевозок через аэропорт и становление его узловым центром авиаперевозок в регионе.

Потенциальным источником увеличения объема авиаперевозок через аэропорт в настоящее время являются международные транзитные рейсы по перевозке груза, частота которых и максимальная взлетная масса используемых воздушных судов послужат благоприятствующим фактором в экономическом положении аэропорта.

Основными условиями для аэропорта в завоевании преимущественного положения перед аэропортами городов Алматы, Ташкента, Омска и Новосибирска является предоставление скидок на стоимость аэропортового обслуживания и авиационного топлива. Так, условием технической посадки в аэропорту г. Астана грузовых рейсов южнокорейской авиакомпании "Korean Air", планируемой с 2003 года, является предоставление снижения стоимости аэропортового обслуживания на 58%. Однако выполнение данного требования затруднено в связи с отсутствием нормативных актов, позволяющих устанавливать данные скидки. В то же время, подобные проекты целесообразны для предприятия с экономической точки зрения. Частота выполняемых

рейсов и максимальная взлетная масса используемых воздушных судов компенсируют в значительной мере указанные скидки.

Как известно, иностранные авиакомпании, выполняющие грузовые полеты через регион, осуществляют свою деятельность в крупных альянсах. Соответственно привлечение одной авиакомпании может способствовать привлечению остальных участников альянса.

Учитывая, что эффект реализации подобных проектов носит глобальный характер, необходимы консолидированные действия заинтересованных участников отрасли в обеспечении положения о гибкой тарифной политике в отношении подобных транзитных рейсов и механизма обеспечения авиационного топлива в соответствии с критериями приемлемых цен и бесперебойного погребного объема. Решение данной проблемы возможно только в случае принятия соответствующих нормативных актов, регламентирующих возможность предоставления скидок.

Разрабатываемая стратегия в свете реализации установленных задач предприятия предусматривает также комплекс следующих мер:

1) реализация необходимых мер для создания благоприятных условий авиаперевозок для аэропорта на государственном уровне, в том числе:

- заключение межправительственных соглашений и дополнений к ним, а также соглашений с авиакомпаниями;

- рассмотрение вопроса предоставления при необходимости иностранным авиаперевозчикам коммерческих прав использования различных степеней "свободы воздуха";

- включение аэропорта одним из пунктов приема импортируемых в Республику Казахстан грузов;

- создание свободной экономической зоны в аэропорту;

2) совместно с Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан организация и расширение сотрудничества с авиационными властями и организациями зарубежных стран с целью изучения и внедрения их передового опыта и новых технологий в авиационном бизнесе;

3) усиление конкурентной позиции в регионе путем проведения агрессивной маркетинговой стратегии в отношении как уже использующих аэропорт, так и потенциальных клиентов, что предполагает одним из первоочередных разработку гибкой системы сборов и тарифов по критериям частоты полетов и взлетной массы используемых воздушных судов, электронный бизнес и другие;

4) реализация мер для создания конкурентной среды в обеспечении аэропорта авиационным топливом с целью снижения его стоимости до уровня, способствующего применению транзитного потенциала аэропортов Казахстана для технической посадки воздушных судов;

5) создание инфраструктуры аэропорта, соответствующей международному стандарту ;

б) организация системы непрерывного совершенствования уровня обслуживания воздушных судов и пассажиров, включающая обучение, повышение квалификации работников аэропорта и другие.

2.4. Тарифная политика

Ставки сборов и тарифы за основные услуги предприятия по обслуживанию воздушных судов и пассажиров определены в 1997 году.

На сегодняшний день возникла необходимость изменения существующих ставок сборов и тарифов и порядка их взимания, обусловленная рядом причин.

Изменения финансовых показателей деятельности предприятия за 1998-2001 годы вызваны главным образом реконструкцией аэропорта в соответствии с постановлениями Правительства Республики Казахстан от 1 апреля 1998 года "О мерах по привлечению средств для финансирования проекта реконструкции аэропорта в г. Акмоле" и от 29 июня 1998 года N 610 "О дополнительных мерах по реконструкции и строительству аэропорта в г. Астане".

В соответствии с Законом Республики Казахстан от 9 июля 1998 года "О естественных монополиях" ставки сборов и тарифы, утвержденные уполномоченным органом (Агентство Республики Казахстан по регулированию естественных монополий и защите конкуренции), 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 за 1998-2000 годы (амортизационные расходы, увеличение налога на имущество, расходы по вознаграждениям за кредиты).

С целью приведения аэропортовых сборов и тарифов в соответствие с подпунктом 5) пункта 6 статьи 1 Закона Республики Казахстан от 24 декабря 2001 года "О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан в связи с принятием Кодекса Республики Казахстан "О налогах и других обязательных платежах в бюджет" (Налоговый кодекс)", антимонопольным ведомством приказом от 14 августа 2002 года N 53-ОД "О пересчете ставок аэропортовых сборов и тарифов за наземное обслуживание в аэропорту" утверждены ставки сборов и тарифов в тенговом эквиваленте. Данным приказом ставки сборов и тарифов на внутренние регулярные рейсы пересчитаны по курсу на 1 апреля 1999 года (87,5 тенге), на другие рейсы, в т. ч. МВЛ - по курсу Национального Банка Республики Казахстан на 14 августа 2002 года (1 5 4 , 1 т е н г е) .

Ставки сборов и тарифов в аэропорту г. Астана

Наименование показателей	! Утвержден. ! тариф !1997-2001 гг.!		! Утвержден. ! тариф 2002 г.!		!Прогнозируемый ! тариф 2003- ! 2005 гг., ! тенге	
	! долл. США	!	! тенге	!	! тенге	!
	! МВЛ	! ВВЛ	! МВЛ	! ВВЛ	! МВЛ	! ВВЛ

Обеспечение взлет-посадки	10,0	10,0	1541	875	1679	1679
Обеспечение безопасности, %	15	15	15	15	19,8	19,8
Обслуживание пассажиров	12,0	6,0	1387	525	3462	1391
Обеспечение встречи-выпуска	2,0	2,0	308	175	512	512
Обеспечение ВС авиаГСМ	41,0	41,0	6318	3588	6582	6582
Обеспечение техобслуживания	5,0	5,0	771	438	1252	1252
Обработка груза	130,0	104,0	12059	10977	15844	13122

Плата за обслуживание воздушных судов авиакомпаний, выполняющих регулярные внутренние перевозки, взимается со скидкой в размере 20% и применяется фиксированный курс в размере 87,5 тенге, в результате сумма недополученного дохода предприятия составила 213 млн. тенге в 2001 году и предполагается в сумме 258 млн. тенге в 2002 году.

Сумма выпадающего дохода в результате снижения ставок на 20% и применения фиксированного курса (тыс. тенге)

Показатели	! 2000 год	! 2001 год	! 2002 год
Доходы	1252698	1332923	1426794
Чистый доход	-288664	-425974	-193104
Выпадающие доходы	160791	213253	257927
в т о м	ч и с л е :		
а) от применения курса	118992	159035	189984
б) от предоставления скидки 20%	41799	54218	67943

Потенциальным источником увеличения объема авиаперевозок и положительного воздействия на экономическое положение аэропорта являются международные транзитные рейсы по перевозке груза, эффект частоты выполнения которых и взлетной массы используемых воздушных судов, компенсирует суммы скидок, требуемых для их привлечения. Выполнение данного условия для аэропорта затруднено в связи с применением отмеченных скидок и льгот для внутренних регулярных перевозок, которые составляют в настоящее время 75% всего объема авиаперевозок через аэропорт. В этой связи, для достижения эффективной деятельности предприятия необходимо достижение равных условий для авиакомпаний и аэропортов.

Учитывая изложенные факторы, в тарифной политике аэропорта на 2003-2005 годы необходимо предусмотреть:

- в соответствии с антимонопольным законодательством изменение действующих ставок аэропортовых сборов и тарифов за наземное обслуживание;

- реализацию соответствующих мер в целях отмены установленных антимонопольным законодательством скидок и установление принципа гибкого ценообразования с целью стимулирования объема перевозок через аэропорт. Для достижения эффективной и безубыточной деятельности аэропорта необходимо достижение возможности определения размера приемлемых скидок, исходя из экономической целесообразности для аэропорта. Критериями последнего, наряду с частотой полетов, должна служить и максимальная взлетная масса воздушных судов, выполняющих данные полеты, которая является базой установления сборов за основные аэропортовые услуги.

2.5. Охрана окружающей среды

Согласно Закону Республики Казахстан от 15 июля 1997 года "Об охране окружающей среды", аэропорт является природопользователем и хозяйствующим субъектом, на которого возлагается соблюдение законодательства об охране окружающей среды, нормативов ее качества и экологических требований.

Принимая во внимание специфику аэропортовой деятельности, предприятие имеет следующие источники загрязнения окружающей среды:

- 92 источника загрязнения атмосферного воздуха, объем выброса которых, согласно проектам предельно допустимых выбросов, составляет 60,2 т/год вредных веществ;

- насосная станция ливневых вод взлетно-посадочной полосы в объемах 92,141 т/год, являющаяся источником загрязнения водных ресурсов;

- производственные и бытовые отходы, объемы которых составляют 538 т/год; - выбросы от спецавтотранспорта.

В рамках программы по охране окружающей среды предприятием проводится мониторинг окружающей среды, который включает в себя следующие мероприятия:

- контроль состояния окружающей среды и природных ресурсов с составлением

ежегодного плана мероприятий;
 - прогноз изменений путем проведения инвентаризации источников выделения выбросов, сбросов и отходов;
 - экологическое страхование согласно законодательным актам Республики К а з а х с т а н .

Также, в целях уменьшения вероятности столкновения птиц с воздушными судами, обеспечения безопасности полетов в рамках мер по охране окружающей среды проводятся работы в области авиационной орнитологии:

- эколого-орнитологическое обследование района аэродрома;
- обеспечение соответствующего санитарного состояния аэропорта;
- повышение квалификации специалистов по программе "Охрана окружающей среды и орнитологическое обеспечение безопасности полетов";
- обеспечение необходимого оборудования и установок для орнитологического обеспечения безопасности полетов.

По фактическим данным за отчетный период и согласованным лимитам на загрязнение окружающей среды, установленным Управлением по охране окружающей среды, предприятием производятся платежи в фонд охраны окружающей среды.

Соответственно предполагаемой тенденции увеличения объема авиаперевозок через аэропорт, расходы по охране окружающей среды прогнозируются в сумме 500 тыс. тенге ежегодно в планируемом периоде.

2.6. Финансовый результат и взаимоотношения с бюджетом

Чистый доход (убыток) аэропорта за 2002-2005 годы

т ы с . т е н г е

	! 2002 год !	2003 год !	2004 год !	2005 год
Доходы (всего)	1447958	1589494	2271081	2465657
Расходы	1635451	1890453	2310301	2576332
Финансовый результат	-187493	-300959	-39220	-110675
Подходный налог	-	-	-	-
Чистый доход (убыток)	-187493	-300959	-39220	-110675

Показатели финансово-экономического развития иллюстрируют, что в рассматриваемом периоде рост уровня расходов опережает рост уровня доходов, обусловленный факторами, не связанными с производственной деятельностью предприятия (значительные расходы на выплаты налогов, проценты за кредиты, привлеченные на реализацию реконструкции аэропорта, амортизационные отчисления), вследствие этого прогнозируется отрицательный финансовый результат. В 2003 году предполагаются убытки в сумме 301 млн. тенге. В 2004 году, с планиваемым ростом

доходов на 43%, связанным с выполнением грузовых транзитных рейсов через аэропорт, ожидается сокращение убытков на 262 млн. тенге в сравнении с предыдущим периодом и составит 39 млн. тенге. В 2005 году убытки составят 111 млн. тенге.

III. Инвестиционный план развития в 2003-2005 годы

Инвестиционная программа предприятия на 2003-2005 годы предусматривается по трем основным направлениям.

Предполагаемые суммы инвестиций по проекту реконструкции аэропорта, финансируемого Японским Банком Международного Сотрудничества и из республиканского бюджета.

(млн. тенге)

!	Наименование	!	2002 год	!	2003 год	!	2004 год
1	Проект "Строительство международного аэропорта в городе Астане"		2731		13005		14950
	1.1 Реализация проекта займа JBIC		2319		11270		11141
	- из них в качестве из республиканского бюджета		464		2254		2228
	1.2 Реализация проекта софинансирования из республиканского бюджета		412		1735		3809
2	Проект "Реконструкция взлетно-посадочной полосы в городе Астане"						1516
3	Проект "Увеличение уставного капитала РГП "Международный аэропорт Астана"						242
	Всего		2731		14762,6		14950

1) Проект "Строительство международного аэропорта в г. Астана", реализация которого производится согласно постановлению Правительства Республики Казахстан от 29 июня 1998 года N 611 "О реализации проекта "Реконструкция международного аэропорта в г. Астана".

Источниками финансирования проекта "Реконструкция международного аэропорта

в городе Астана" являются средства займа Японского Банка Международного Сотрудничества (JBIC) и средства республиканского бюджета, направляемые на софинансирование проекта. В соответствии с соглашением о займе от 24 декабря 1998 года N КАЗ-РЗ, заключенным между Республикой Казахстан и Японским Банком Международного Сотрудничества (JBIC), общая сумма займа составляет 22 млрд. 122 млн. японских йен. 20% от указанной суммы предоставляются аэропорту в качестве кредита, остальные 80% - на безвозмездной основе из республиканского бюджета.

В соответствии с кредитным соглашением между Министерством финансов Республики Казахстан и аэропортом от 15 июня 2001 года N ЯПО 001п, средства в сумме 4 424 400 000 японских йен предоставляются сроком до 2028 года с льготным периодом 7 лет по ставке вознаграждения, составляющей 2,2% годовых.

Технико-экономическое обоснование проекта было разработано в 1997 году Консалтинговой компанией CH2M HILL по заданию Правительства Республики К а з а х с т а н .

15 апреля 2002 года исполнительным агентством аэропорта и представителями консорциума Siemens-Marubeni-Laing-Alarco, с участием консультантов проекта PCI - ККАА подписан пакет контрактных документов по проекту, который включает: Основное соглашение, Субконтракт на строительство, Субконтракт на строительство и п р о е к т и р о в а н и е .

В рамках проекта предусмотрено оснащение навигационной, спасательной, противопожарной и метеорологической служб, строительство топливного трубопровода (для организации централизованной заправки топлива в воздушные суда) , скоростной рулевой дорожки, замена инженерной сети в целом и строительство нового пассажирского терминала с пропускной способностью 5 400 человек в день или 560 человек в час на международные и 690 человек на внутренние рейсы.

В 2005 году это будет современный комплекс для предоставления услуг наземного обслуживания в соответствии с требованиями международных стандартов, который послужит основным инструментом привлечения в аэропорт иностранных авиакомпаний, пользующихся воздушным коридором Республики Казахстан. При прогнозируемом Международной организацией гражданской авиации ежегодном среднемировом 6%-ном росте авиаперевозок, реализация данного проекта позволит достичь увеличения объема движения через аэропорт до 10% в 2006 году.

2) Проект "Реконструкция взлетно-посадочной полосы в городе Астане"

Объектом инвестиций, выделяемых в рамках данного проекта, является ИВПП аэропорта г. Астана, введенная в эксплуатацию в 1963 году.

В 1997 году ВПП была реконструирована, но в соответствии с выводами комиссии Агентства Республики Казахстан по чрезвычайным ситуациям от 6 июня 2002 года,

состояние ИВПП аэропорта г. Астаны в настоящее время носит чрезвычайный характер
р е г и о н а л ь н о г о м а с ш т а б а .

Основными дефектами поверхности полосы в настоящее время являются просадки, неровности и высотные перепады, которые превышают допустимые пределы. Неровности на поверхности ИВПП могут привести к сходу воздушного судна с полосы , а также оказать нежелательное воздействие на конструкции воздушных судов.

ИВПП аэропорта имеет значительные недостатки и в системе светотехнического оборудования, которая не соответствует всем требованиям ИКАО и не позволяет увеличение объема транзитных посадок иностранных авиакомпаний, а также не обеспечивает регулярность полетов в сложных метеоусловиях.

В 2001-2002 годы был проведен текущий ремонт асфальтобетонного покрытия ИВПП за счет собственных средств аэропорта на сумму около 100 млн. тенге, что позволило стабилизировать существующее напряжение в покрытии, и тем самым предотвратить его дальнейшее разрушение. Для обеспечения необходимого уровня безопасности полетов требуются работы по устранению неровности и усилению покрытия ИВПП новым слоем асфальтобетона с армированием сеткой геотекстиль.

Произведена государственная экспертиза проекта, который с технико-экономическим обоснованием утвержден Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и Комитетом по делам строительства Министерства экономики и торговли Республики Казахстан.

Стоимость выполнения требуемых работ, согласно проектно-сметной документации, составляет 1 516 млн. тенге, которые предусмотрены в республиканском бюджете на 2003 год.

3) Проект "Увеличение уставного капитала РГП "Международный аэропорт
А с т а н а "

В рамках программы привлечения транзитного потенциала республики и интеграции Казахстана в мировое экономическое сообщество, по поручению Премьер-Министра Республики Казахстан от 16 ноября 2001 года N И-1012 проводится работа по привлечению на техническую посадку в аэропорт г. Астана южнокорейской а в и а к о м п а н и и " K o r e a n A i r " .

Авиакомпания занимает второе место в мире по объему выполняемых грузоперевозок, состоит в альянсе с известными авиакомпаниями как "Delta Air" и "Air France". В настоящее время авиакомпания осуществляет 24 рейса в неделю между Европой и Азией воздушными судами B-747-400 с максимальной взлетной массой 377 тонн, и рассматривается несколько аэропортов (в том числе Новосибирск и Алматы) для переноса пункта технической посадки на этом маршруте из Ташкента.

20-21 февраля 2002 года в г. Астане проведены переговоры с группой технических экспертов авиакомпании "Кориан Эйр" по вопросу рассмотрения аэропорта г. Астана в качестве потенциального партнера по обслуживанию международных грузовых перевозок авиакомпании.

Основным решающим фактором для авиакомпании в выборе аэропорта технической посадки является закупка дополнительного оборудования для обслуживания воздушных судов Б-747-400 на сумму 1,5 млн. долл. США.

Перечень необходимого оборудования, техники и работ

! Наименование техники, оборудования и работ !		Стоимость, тыс.
		т е н г е
1	Установка у ВПП 04/22 глиссадных огней для контроля точного захода ВС на посадку - РАРІ	35 442
2	Буксировочный трактор с тяговым усилием 380 тонн	32 220
3	Перегрузатель с основной палубой ВС В-747 грузоподъемностью до 20 тонн	55 580
4	Источник наземного питания "Houchin" на 140 кВт/А	11 277
5	Расширение перрона и ремонт существующего покрытия перрона в зоне руления ВС	38 664
6	Автомобильный топливозаправщик объемом 64 575 литров	24 165
7	Оборудование для системы обеспечения ГСМ	44 303
И т о г о		241 650

Реконструкция и приобретение основных средств должны быть произведены в текущем году в связи с предполагаемым началом полетов авиакомпании с января 2004 года.

Учитывая недостаточность собственных средств предприятия в текущем году для реализации указанных мер, средства для финансирования проекта предусмотрены в республиканском бюджете на 2003 год.

В рамках работ из собственных средств предприятия в 2003-2005 годы предполагаются ремонт и замена основных фондов (спецтехника, оборудование, места стоянок воздушных судов). В настоящее время, за исключением ряда вновь приобретенной техники, технический парк, оборудование, объекты электроснабжения,

теплоснабжения и водоснабжения изношены более чем на 83%. Поэтому, основное оборудование и спецтехника, не предусмотренные проектом реконструкции аэропорта из средств ЖВС, подлежат инвестированию из собственных средств предприятия.

Средства будут направлены на объекты комплексов авиационной безопасности, топливообеспечения, аварийно-спасательного обеспечения, приобретение ряда спецавтотранспорта и техники, предназначенной для обслуживания воздушных судов, пассажиров и содержания непосредственно объектов инфраструктуры аэропорта.

Учитывая данную ситуацию, инвестиции на приобретение основных средств за счет собственных ресурсов составят 50,1 млн. тенге в 2003 году, 100 млн. тенге в 2004-2005 годах. Источником собственных средств предполагаются чистый доход и амортизационные отчисления.

Важнейшие показатели на 2003-2005 годы по ЗАО "Международный Аэропорт Астана"

Форма-2-НК

 ***! ! един. ! 2001 ! 2002 ! 2002 ! 2003 ! 2004
 ! ! измер.! отчет ! оценка!в %% к!прогноз!прогноз
 ! ! ! ! ! 2 0 0 1 ! !

1			О б ъ е м				
			п р о и з в о д с т в е н н о й				
			п р о д у к ц и и				
			- в з л е т - п о с а д к а				
- всего	тонн		207614	223826	107,8	257059	711928
стоимость	тыс.тг.		223536	240287	107,5	271105	746679
			в т ч				
страны СНГ	тонн		35058	24050	68,6	43650	47142
стоимость	тыс.тг.		53062	39289	74,0	71308	72882
			д а л ь н е е				
зарубежье	тонн		36694	20500	55,9	24534	460801
стоимость	тыс.тг.	54910 33490	61,0 40081	501304			
			- т е х о б с л у ж и в а н и е				
- всего	тонн		26956	30606	113,5	35535	38378
стоимость	тыс.тг.		14138	17277	122,2	19081	20380
			в т ч с т р а н ы				
СНГ	тонн		1503	1924	128,0	3492	3771
стоимость	тыс.тг.		1235	1561	126,4	2833	2915
			д а л ь н е е				

зарубежье	тонн	98	1640	1673,5	1963	2120
стоимость	тыс.тг.	58	1332	2316,5	1594	1639
- в с т р е ч а - в ы п у с к						
- всего	тонн	78498	79651	101,5	96018	103700
стоимость	тыс.тг.	21348	23826	111,6	25265	26690
в т . ч . с т р а н ы						
СНГ	тонн	26185	12266	46,8	22292	24075
стоимость	тыс.тг.	8567	3981	46,5	7236	7439
д а л ь н е е						
зарубежье	тонн	10872	10455	96,2	12530	13532
стоимость	тыс.тг.	3477	3397	97,7	4071	4184
- а в и а ц и о н н а я б е з о п а с н о с т ь						
- всего	тыс.тг.	33628	36043	107,2	40666	42962
в т . ч . с т р а н ы						
СНГ-стоимость	тыс.тг.	7959	5893	74,0	10696	10932
д а л ь н е е						
з а р у б е ж ь е -						
стоимость	тыс.тг.	8237	5024	61,0	6012	6152
- о т п р а в к а						
пассажиров	чел.	143345	155853	108,7	178560	192845
стоимость	тыс.тг.	124569	136834	109,8	153472	165743
в т . ч . с т р а н ы						
СНГ	чел.	18629	16925	90,9	21053	22737
стоимость	тыс.тг.	33890	31400	92,7	39058	42178
д а л ь н е е						
зарубежье	чел.	22110	20400	92,3	21794	23538
стоимость	тыс.тг.	37303	37847	101,5	40433	43663
-обработка груза	тонн	1331	1298	97,5	1557	1681
стоимость	тыс.тг.	13226	14334	108,4	15312	16514
в т . ч . с т р а н ы						
СНГ	тонн	189	337	178,2	611	660
стоимость	тыс.тг.	2216	4070	183,7	7380	7958
д а л ь н е е						
зарубежье	тонн	691	287	41,6	343	370
стоимость	тыс.тг.	8054	3474	43,1	4152	4474
- о б е с п е ч е н и е						
авиаГСМ	тонн	23691	21964	92,7	26670	115203
стоимость	тыс.тг.	108801	100549	92,4	115020	265661

						д а л ь н е е		
	зарубежье	тонн		679	276	40,7	330	357
	СТОИМОСТЬ	тыс.тг.	7923	3356	42,4	4011	4307	
4				И н в е с т и ц и и				в
				о с н о в н о й				
				ка п и т а л		з а		с ч е т
				в с е х		и с т о ч н и к о в		
				ф и н а н с и р о в а н и я -				
	всего	млн.		338	2849	842,9	14813	15051
				т е н г е				
				в		т . ч .		с р е д с т в
				г о с у д а р с т в е н н о г о				
	бюджета	млн.		0	412		3493	3809
				т е н г е				
	внешних займов	млн.		93	2319	2493,5	11270	11142
				т е н г е				
				с о б с т в е н н ы х				м л н .
	средств	тенге		245	118	48,2	50	100
	Доход-всего	млн.		1329	1448	109,0	1589	2271
		тенге						
5				Д о х о д				о т
				р е а л и з а ц и и				
				п р о д у к ц и и				м л н .
	-всего	тенге	1289	1374	106,6	1549	2228	
6				С е б е с т о и м о с т ь				
				р е а л и з о в а н н о й				
	продукции							
7				В а л о в ы й				д о х о д
		тенге	123	104	84,9	98	413	м л н .
8				Н а л о г о о б л а -				м л н .
	гаемый доход	тенге	-426	-187	43,9	-301	-39	
9				П о д о х о д н ы й				м л н .
	налог	тенге	0	0	0,0	0	0	
10				Ч и с т ы й				д о х о д
	(убыток)	тенге	-426	-187	43,9	-301	-39	м л н .
11				Д и в и д е н д ы				н а
				г о с у д а р с т в е н н ы е				
	пакеты акций							

1 2				Ч и с л е н н о с т ь			
работников	чел.	770	800	103,9	810	840	
1 3				Ф о н д з а р а б о т н о й			
платы	т.тенге	195853	234925	119,9	257944	295050	
1 4				С р е д н е м е с я ч н а я			
плата	тенге	21196	24471	115,5	26537	29271	
1 5				Т а р и ф ы (ц е н ы)			
				н а е д и н и ц у			
				- в з л е т - п о с а д к а			
ВВЛ	тенге			875	875	100,0	1679 1679
				- в з л е т - п о с а д к а			
МВЛ	тенге			1541	1541	100,0	1679 1679
				- о б е с п е ч е н и е			
				а в и а ц и о н н о й			
безопасности	тенге			15	15	100,0	19 19
				- т е х н и ч е с к о е			
обслуживание	тенге			605	605	100,0	1252 1252
-встреча-выпуск	тенге			242	242	100,0	512 512
				- о б с л у ж и в а н и е			
				п а с с а ж и р о в н а			
ВВЛ	тенге			525	525	100,0	1391 1391
				- о б с л у ж и в а н и е			
				п а с с а ж и р о в н а			
МВЛ	тенге			1849	1849	100,0	3462 3462
				- о б р а б о т к а			
груза на ВВЛ	тенге			10977	10977	100,0	13122 13122
				- о б р а б о т к а			
груза на МВЛ	тенге			12059	12059	100,0	15844 15844
				- о б е с п е ч е н и е			
ВС авиаГСМ	тенге	4953	4953	100,0	7294	7294	
				И з м е н е н и е			
				т а р и ф о в к			
предыдущему году	%	-	-				
1 6				Д о л г о с р о ч н а я			
				д е б и т о р с к а я			
задолженность	тенге			194	105	54,2	140 133
				и з н е е :			
				- з а д о л ж е н н о с т ь			
				м л н .			

покупателей	тенге	164	105	64,0	140	133
		- о т		и н в е с т и -		
	ц и о н н о г о	м л н .				
проекта	тенге	15 0 0,0	0 0			
1 7		К р е д и т о р с к а я				
		з а д о л ж е н н о с т ь				
		м л н .				
-всего	тенге	1134	1093	96,4	3271	5381
		и з н е е :				
		- п о р а с ч е т а м с				
		п о с т а в щ и к а м и и				
		м л н .				
подрядчик	тенге	294	220	75	186	172
		- п о к р е д и т а м				
		м л н .				
банка	тенге	828	683	82	478	285

Продолжение таблицы

***!	!	един.!	2005	!	2005	!	2005	!
!	!	измер.!	прогноз!	в	%% к	!	в	%% к
!	!	!	!	!	2001	!	2002	!

1		О б ь е м				
		п р о и з в о д с т в е н н о й				
		п р о д у к ц и и				
		- в з л е т - п о с а д к а				
- всего	тонн		739691		356,3	330,5
стоимость	тыс.тг.		787478		352,3	327,7
		в т . ч .				
страны СНГ	тонн		51856		147,9	215,6
стоимость	тыс.тг.		80169		151,1	204,0
		д а л ь н е е				
зарубежье	тонн		463450		1263,0	2260,7
стоимость	тыс.тг.	517567	942,6	1545,4		
		- т е х о б с л у ж и в а н и е				
- всего	тонн		42216		156,6	137,9
стоимость	тыс.тг.		22418		158,6	129,8
		в т . ч . с т р а н ы				
СНГ	тонн		4148		276,0	215,6
стоимость	тыс.тг.		3206		259,6	205,4
		д а л ь н е е				

зарубежье	тонн	2332	2379,6	142,2
СТОИМОСТЬ	тыс.тг.	1803	3135,7	135,4
- в с т р е ч а - в ы п у с к				
- всего	тонн	114070	145,3	143,2
СТОИМОСТЬ	тыс.тг.	29359	137,5	123,2
в т . ч . с т р а н ы				
СНГ	тонн	26483	101,1	215,9
СТОИМОСТЬ	тыс.тг.	8183	95,5	205,6
д а л ь н е е				
зарубежье	тонн	14886	136,9	142,4
СТОИМОСТЬ	тыс.тг.	4602	132,3	135,5
- а в и а ц и о н н а я б е з о п а с н о с т ь				
-всего	тыс.тг.	47258	140,5	131,1
в т . ч . с т р а н ы				
СНГ-стоимость	тыс.тг.	12025	151,1	204,0
д а л ь н е е				
з а р у б е ж ь е -				
СТОИМОСТЬ	тыс.тг.	6768	82,2	134,7
- о т п р а в к а				
пассажиров	чел.	212129	148,0	136,1
СТОИМОСТЬ	тыс.тг.	182317	146,4	133,2
в т . ч . с т р а н ы				
СНГ	чел.	25011	134,3	147,8
СТОИМОСТЬ	тыс.тг.	46395	136,9	147,8
д а л ь н е е				
зарубежье	чел.	25891	117,1	126,9
СТОИМОСТЬ	тыс.тг.	48030	128,8	126,9
-обработка груза	тонн	1849	138,9	142,4
СТОИМОСТЬ	тыс.тг.	18166	137,4	126,7
в т . ч . с т р а н ы				
СНГ	тонн	726	383,9	215,4
СТОИМОСТЬ	тыс.тг.	8755	395,1	215,1
д а л ь н е е				
зарубежье	тонн	407	59,0	142,0
СТОИМОСТЬ	тыс.тг.	4920	61,1	141,6
- о б е с п е ч е н и е				
авиаГСМ	тонн	118084	498,4	537,6
СТОИМОСТЬ	тыс.тг.	281643	258,9	280,1

			В	Т . Ч .	С Т Р А Н Ы		
	СНГ		ТОНН	5380	133,6	215,6	
	СТОИМОСТЬ		ТЫС.ТГ.	34104	144,1	205,4	
				Д А Л Ь Н Е Е			
	зарубежье		ТОНН	89424	2097,2	4204,5	
	СТОИМОСТЬ	ТЫС.ТГ. 166827	445,7	1177,7			
2				Э К С П О Р Т			
				- О Т П Р А В К А			
	пассажиров		чел.	212129	148,0	136,1	
	СТОИМОСТЬ		ТЫС.ТГ.	182317	146,4	133,2	
			В	Т . Ч .	С Т Р А Н Ы		
	СНГ		чел.	25011	134,3	147,8	
	СТОИМОСТЬ		ТЫС.ТГ.	46395	136,9	147,8	
				Д А Л Ь Н Е Е			
	зарубежье		чел.	25891	117,1	126,9	
	СТОИМОСТЬ	ТЫС.ТГ. 48030	128,8	126,9			
	-обработка груза		ТОНН	142	138,2	142,4	
	СТОИМОСТЬ		ТЫС.ТГ.	1399	136,7	126,8	
			В	Т . Ч .	С Т Р А Н Ы		
	СНГ		ТОНН	10	134,5	142,4	
	СТОИМОСТЬ		ТЫС.ТГ.	117	138,3	155,6	
				Д А Л Ь Н Е Е			
	зарубежье		ТОНН	15	135,8	142,4	
	СТОИМОСТЬ	ТЫС.ТГ. 184	140,7	156,0			
3				И М П О Р Т			
				- П Р И Н Я Т О			
	пассажиров		чел.	197280	148,5	136,1	
			В	Т . Ч .	С Т Р А Н Ы		
	СНГ		чел.	21259	134,1	147,8	
				Д А Л Ь Н Е Е			
	зарубежье	чел. 18383	116,7	126,9			
				- О Б Р А Б О Т К А			
	груза		ТОНН	1707	139,0	142,4	
	СТОИМОСТЬ		ТЫС.ТГ.	16767	137,4	126,7	
			В	Т . Ч .	С Т Р А Н Ы		
	СНГ		ТОНН	716	393,7	216,9	
	СТОИМОСТЬ		ТЫС.ТГ.	8638	405,2	216,2	

					д а л ь н е е			
	зарубежье	тонн			392	57,7	142,0	
	СТОИМОСТЬ	тыс.тг.	4736	59,8	141,1			
4					И н в е с т и ц и и			в
					о с н о в н о й			
					к а п и т а л			з а с ч е т
					в с е х			и с т о ч н и к о в
					ф и н а н с и р о в а н и я -			
	всего	млн.			100	29,6	3,5	
								т е н г е
					в			т . ч . с р е д с т в
								г о с у д а р с т в е н н о г о
	б ю д ж е т а	млн.						0 , 0
								т е н г е
	внешних займов	млн.						0 , 0
								т е н г е
								с о б с т в е н н ы х
	средств	тенге			100	40,8	84,7	млн .
	Доход-всего	млн.			2466	185,6	170,3	
	тенге							
5					Д о х о д			о т
					р е а л и з а ц и и			
					п р о д у к ц и и			млн .
	-всего	тенге	2421	187,8	176,2			
6					С е б е с т о и м о с т ь			
					р е а л и з о в а н н о й			
	продукции							
7					В а л о в ы й			д о х о д
	тенге		355	340,1				млн .
8					Н а л о г о о б л а -			млн .
	гаемый доход	тенге	-111	59,6				
9					П о д о х о д н ы й			млн .
	налог	тенге						
10					Ч и с т ы й			д о х о д
	(убыток)	тенге	-111	59,6				млн .
11					Д и в и д е н д ы			н а
	пакеты акций				г о с у д а р с т в е н н ы е			

1 2	Ч и с л е н н о с т ь			
работников	чел.	924	120,0	115,5
1 3	Ф о н д з а р а б о т н о й			
платы	т.тенге	341756	174,5	145,5
1 4	С р е д н е м е с я ч н а я			
	з а р а б о т н а я			
плата	тенге	30822	145,4	126,0
1 5	Т а р и ф ы (ц е н ы)			
	н а е д и н и ц у			
	- в з л е т - п о с а д к а			
ВВЛ	тенге		1679	191,9
	- в з л е т - п о с а д к а			
МВЛ	тенге		1679	109,0
	- о б е с п е ч е н и е			
	а в и а ц и о н н о й			
безопасности	тенге		19	126,7
	- т е х н и ч е с к о е			
обслуживание	тенге		1252	206,9
-встреча-выпуск	тенге		512	211,6
	- о б с л у ж и в а н и е			
	п а с с а ж и р о в н а			
ВВЛ	тенге		1391	265,0
	- о б с л у ж и в а н и е			
	п а с с а ж и р о в н а			
МВЛ	тенге		3462	187,2
	- о б р а б о т к а			
груза на ВВЛ	тенге		13122	119,5
	- о б р а б о т к а			
груза на МВЛ	тенге		15844	131,4
	- о б е с п е ч е н и е			
ВС авиаГСМ	тенге	7294	147,3	147,3
	И з м е н е н и е			
	т а р и ф о в к			
	п р е д ы д у щ е м у г о д у %			
1 6	Д о л г о с р о ч н а я			
	д е б и т о р с к а я			
	м л н .			
задолженность	тенге		127	65,5
	121,0			
	и з н е е :			
	- з а д о л ж е н н о с т ь			
	м л н .			

покупателей	тенге	127		121,0
			- от	инвести-
	ционного			млн.
проекта	тенге	0		
17			Кредиторская	
			задолженность	млн.
- всего	тенге	5399	476,2	493,9
			из	нее:
			- по	расчетам
			поставщиками	и
подрядчик	тенге	155		70,5
				млн.
			- по	кредитам
банка	тенге	208		30,5
				млн.

Утверждены
постановлением Правительства
Республики Казахстан
от 18 апреля 2003 года N 369

Важнейшие показатели
ЗАО "МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ АСТАНА" на 2003 год
форма 1 НК / 1

***!
! ! ! ! ! 2002 ! 2003
! ! един. ! 2001 ! 2002 ! 2003 ! в %% к ! в %% к
! ! измер. ! отчет ! оценка ! прогноз ! 2001 ! 2002

1		Объем производ-					
		ственной про-					
		дукции					
		- взлет - посадка -					
всего	тонн	207614	223826	257059	107,8	114,8	
стоимость	тыс.тг.	223536	240287	271105	107,5	112,8	
		в т.ч. страны					
СНГ	тонн	35058	24050	43650	68,6	181,5	
стоимость	тыс.тг.	53062	39289	71308	74,0	181,5	
		да л ь н е е					
зарубежье	тонн	36694	20500	24534	55,9	119,7	
стоимость	тыс.тг.	54910	33490	40081	61,0	119,7	

СНГ	тонн	189	337	611	178,2	181,3
стоимость	тыс.тг.	2216	4070	7380	183,7	181,3
д а л ь н е е						
зарубежье	тонн	691	287	343	41,6	119,5
стоимость	тыс.тг.	8054	3474	4152	43,1	119,5

- о б е с п е ч е н и е

авиаГСМ	тонн	23691	21964	26670	92,7	121,4
стоимость	тыс.тг.	108801	100549	115020	92,4	114,4

в т . ч . с т р а н ы

СНГ	тонн	4027	2495	4529	62,0	181,5
стоимость	тыс.тг.	23665	16600	30132	70,1	181,5

д а л ь н е е

зарубежье	тонн	4264	2127	2545	49,9	119,7
стоимость	тыс.тг.	37430	14166	16950	37,8	119,7

2

Э к с п о р т

- о т п р а в к а

пассажиров	чел.	143345	155853	178560	108,7	114,6
стоимость	тыс.тг.	124569	136834	153472	109,8	112,2

в т . ч . с т р а н ы

СНГ	чел.	18629	16925	21053	90,9	124,4
стоимость	тыс.тг.	33890	31400	39058	92,7	124,4

д а л ь н е е

зарубежье	чел.	22110	20400	21794	92,3	106,8
стоимость	тыс.тг.	37303	37847	40433	101,5	106,8

- о б р а б о т к а

груза	тонн	103	100	120	97,0	120,0
стоимость	тыс.тг.	1023	1103	1179	107,9	106,8

в т . ч . с т р а н ы

СНГ	тонн	7	7	8	94,4	120,0
стоимость	тыс.тг.	84	75	90	88,9	120,0

д а л ь н е е

зарубежье	тонн	11	11	13	95,3	120,0
стоимость	тыс.тг.	131	118	141	90,2	120,0

3

И м п о р т

- п р и н я т о

пассажиров	чел.	132826	144943	166061	109,1	114,6
в т . ч . с т р а н ы						

	СНГ	чел.	15857	14386	17895	90,7	124,4
						д а л ь н е е	
	зарубежье	чел.	15757	14484	15474	91,9	106,8
						- о б р а б о т к а	
	груза	тонн	1228	1198	1437	97,5	120,0
	стоимость	тыс.тг.	12203	13231	14133	108,4	106,8
						в т . ч .	с т р а н ы
	СНГ	тонн	182	330	603	181,5	182,6
	стоимость	тыс.тг.	2132	3995	7290	187,4	182,5
						д а л ь н е е	
	зарубежье	тонн	679	276	330	40,7	119,5
	стоимость	тыс.тг.	7923	3356	4011	42,4	119,5
4						И н в е с т и ц и и	в
						о с н о в н о й	
						к а п и т а л	з а с ч е т
						в с е х	и с т о ч н и к о в
						ф и н а н с и р о в а н и я -	
	всего	млн.тг.	338	2849	14813	842,9	519,9
						в т . ч .	с р е д с т в
						г о с у д а р с т в е н -	
	ного бюджета	млн.тг.		412	3493		847,7
	внешних займов	млн.тг.	93	2319	11270	2493,5	486,0
						с о б с т в е н н ы х	
	средств	млн.тг.	245	118	50	48,2	42,5
5						Д о х о д	о т
						р е а л и з а ц и и	
	продукции-всего	млн.тг.	1289	1374	1549	106,6	112,8
6						С е б е с т о и м о с т ь	
						р е а л и з о в а н н о й	
						п р о д у к ц и и	
	- всего	млн.тг.	1166	1269	1451	108,9	114,3
7	Валовый доход	млн.тг.	123	104	99	84,8	94,5
8						Н а л о г о о б л а -	
	гаемый доход	млн.тг.	-426	-187	-301	43,9	161,0
9						П о д о х о д н ы й	
	налог	млн.тг.	0	0	0		
10						Ч и с т ы й	д о х о д
	(убыток)	млн.тг.	-426	-187	-301	43,9	161,0

1 1	Д и в и д е н д ы						н а		
	г о с у д а р с т в е н -						н ы е		
	п а к е т ы						а к ц и й		
1 2	Ч и с л е н н о с т ь								
работников	чел.	770	800	810	103,9	101,3			
1 3	Ф о н д				з а р а б о т -				
ной платы	т.тенге	195853	234925	257944	119,9	109,8			
1 4	С р е д н е м е с я ч н а я								
	з а р а б о т н а я								
плата	тенге	21196	24471	26537	115,5	108,4			
1 5	Т а р и ф ы				(ц е н ы)				
	н а				е д и н и ц у				
	- в з л е т - п о с а д к а								
ВВЛ	тенге			875	875	1679	100,0	191,9	
	- в з л е т - п о с а д к а								
МВЛ	тенге			1541	1541	1679	100,0	109,0	
	- о б е с п е ч е н и е								
	а в и а ц и о н н о й								
безопасности	тенге			15	15	19	100,0	126,7	
	- т е х н и ч е с к о е								
обслуживание	тенге			605	605	1252	100,0	206,9	
-встреча-выпуск	тенге			242	242	512	100,0	211,6	
	- о б с л у ж и в а н и е								
	п а с с а ж и р о в				н а				
ВВЛ	тенге			525	525	1391	100,0	265,0	
	- о б с л у ж и в а н и е								
	п а с с а ж и р о в				н а				
МВЛ	тенге			1849	1849	3462	100,0	187,2	
	- о б р а б о т к а								
груза на ВВЛ	тенге			10977	10977	13122	100,0	119,5	
	- о б р а б о т к а								
груза на МВЛ	тенге			12059	12059	15844	100,0	131,4	
	- о б е с п е ч е н и е								
ВС авиаГСМ	тенге	4953	4953	7294	100,0	147,3			
	И з м е н е н и е								
	т а р и ф о в				к				
	п р е д ы д у щ е м у								
году	%	-	-						

		д а ,	в т о м		
	числе:		490346	283873	353712
4 . 1	о б щ и е	и		а д м и -	
	расходы		346604	207696	193565
4 . 2	р а с х о д ы			п о	
	реализации		4944	10797	6600
4 . 3	р а с х о д ы			н а	
	процентов		138797	65380	153547
5		Д о х о д		(у б ы т о к)	
	(стр.3-стр.4)	о т		о с н о в н о й	
				д е я т е л ь н о с т и	
			-366887	-179521	-255138
6		Д о х о д		(у б ы т о к)	
	деятельности	о т		н е о с н о в н о й	
			-59087	-7462	-45820
7		Д о х о д		(у б ы т о к)	
	(стр5+(-)стр.6)	о т		о б ы ч н о й	
				д е я т е л ь н о с т и	
			-425974	-186983	-300959
8				П о д о х о д н ы й	
	н а л о г				0
9		Д о х о д		(у б ы т о к)	
		о т		о б ы ч н о й	
				д е я т е л ь н о с т и	
				п о с л е	
				н а л о г о -	
				о б л о ж е н и я	
	стр.8)			(с т р . 7 + (-)	
			-425974	-186983	-300959
1 0		Д о х о д		(у б ы т о к)	
		о т		ч р е з ы ч а й н ы х	
				с и т у а ц и й	
1 1		Ч и с т ы й		д о х о д	
				(у б ы т о к)	
	стр.10)			(с т р . 9 + (-)	
			-425974	-186983	-300959

**Прогноз движения денежных средств
ЗАО "Международный аэропорт Астана"**

Ф о р м а 4 Н К
т ы с . т е н г е

N	Наименование		показателя!			
	1	2	3	4		

	!	2001 год	!	2002 год	!	2003 год

	!	отчет	!	оценка	!	прогноз

I.		Движение			денежных	
		средств		от	операционной	
				деятельности		
1.		Поступление			денежных	
средств		1836403,32		1430229,00		1567648,48
		доход		от	реализации	
продукции (работ, услуг)		956736,76		770023,80		847026,18
авансы полученные		828673,67		680566,20		670622,30
				вознаграждение		
				(проценты)		
				дивиденды		
				роялти		
прочие поступления		50992,89	79639,00	50000,00		
2		Выбытие			денежных	
средств:		1775367,06		1404786,03		1450796,54
		по		счета поставщиков		
и подрядчиков		855455,74		435306,20		470005,20
авансы выданные		378974,96		286253,80		264315,20
по заработной плате		184729,16		247473,00		266534,20
по налогам		227238,24		323662,00		311650,00
		выплата			вознаграждения	
(процентов)		52610,80		92807,00		117928,00
прочие выплаты		76358,16	19284,03	20363,94		
3.		Увеличение				
	(+)	/	уменьшение		(-)	
	денежных		средств		в	

		результате	операционной	
	деятельности	61036,26	25442,97	116851,94
II.	Движение	денег	от	
		инвестиционной	деятельности	
1.	Поступление	денежных		
	средств:	602,33	-	-
	Доход от реализации нематериальных активов			
	доход от реализации основных средств	602,33	-	-
	доход от реализации других долгосрочных активов			
	доход от реализации финансовых инвестиций			
	доход от получения кредитов, полученных юридическими лицами			
	прочие поступления			
2.	Выбытие денежных средств:	309317,44	118000,00	50100,00
		приобретение нематериальных активов		
	средств	309317,44	118000,00	50100,00
		приобретение других долгосрочных активов		
		приобретение финансовых инвестиций		
		предоставление кредитов другим юридическим лицам		
	прочие выплаты			
3	Увеличение (+)/уменьшение (-) денежных средств в результате деятельности	-308715,11	-118000,00	-50100,00
III	Движение денежных средств	от	финансовой	

		д е я т е л ь н о с т и		
		П о с т у п л е н и е		д е н е ж н ы х
1.	средств:	423996,60	371161,00	-
	от выпуска акций и других ценных бумаг			
	получение кредитов банков	423996,60	371161,00	-
	прочие поступления			
2	Выбытие денежных средств:	184560,82	248597,00	100513,00
	погашение банковских кредитов	184560,82	248597,00	100513,00
	приобрет. собственных акций			
	выплата дивидендов			
	прочие выплаты			
3	Увеличение (+)/уменьшение (-) денежных средств в результате деятельности	239435,78	122564,00	-100513,00

		И т о г о :		У в е л и ч е н и е
		(+) / у м е н ь ш е н и е		(-)
	денежных средств	-8243,07	30006,97	-33761,06
	Денежные средства на начало отчетного периода	23140,10	14897,03	44904,00
	Денежные средства на конец отчетного периода	14897,03	44904,00	11142,94

**Расходы периода, прогнозные показатели
ЗАО "Международный аэропорт Астана"**

на 2003 год

Ф о р м а 5 Н К
т ы с . т е н г е

		! отчет !	! оценка !	! прогноз !
		! 2001 год!	2002 год !	2003 год
1	Всего	490346	283873	353712
	Общие и административные расходы, всего	335751	207696	193565

1.1	Материалы	6554	5695	6181
1.2	Оплата труда работников	36485	47099	65185
1.3	Отчисления от оплаты труда	6856	7929	12061
1.4	Амортизация основных средств и нематериальных активов	962	1330	1330
1.5	Обслуживание и ремонт основных средств и нематериальных активов	4362	2446	0
1.6	Коммунальные расходы	1974	2750	1204
1.7	Командировочные расходы, всего	10057	5282	5594
1.7.1	в пределах установленных норм	10057	5282	5594
1.7.2	сверх норм	0	0	0
1.8	Представительские расходы	2353	2489	2636
1.9	Расходы на повышение квалификации работников	2922	1845	1940
1.10	Расходы на содержание Советов директоров	0	0	0
1.11	Расходы по налогам	187516	89585	66132
1.12	Канцелярские и типографские расходы	2062	2350	2429
1.13	Услуги связи	4271	2869	2948
1.15	Консультационные (аудиторские) и информационные услуги	8088	6652	6779
1.16	Банковские услуги	9363	4121	4648
1.18	Штрафы, пени и неустойки за нарушение условий договора		8041	18000
1.19	Штрафы и пени за сокрытие (занижение) дохода			37124
1.20	Убытки от хищений, сверхнормативные потери, порча, недостача ТМЗ	1285	2300	3206
1.26	Прочие расходы	5476	4954	11292
2	Расходы по реализации, всего	15797	10797	6600
2.1	Материалы			1829
2.2	Оплата труда работников			2394
2.3	Отчисления от оплаты труда			502
2.4	Амортизация основных средств и нематериальных активов			91

2.5	Ремонт и обслуживание основных средств и нематериальных активов			0
2.6	Коммунальные расходы			71
2.9	Расходы на рекламу и маркетинг	10853	10797	6600
2.10	Расходы по аренде			0
2.11	Расходы на социальную сферу			0
2.12	Прочие расходы			55
3	Расходы по процентам, всего	138797	65380	153547
3.1	Расходы по вознаграждению (процентам) по кредитам банков	138797	65380	153547
3.2	Расходы по вознаграждению (процентам) по кредитам поставщиков			
3.3	Расходы по вознаграждению (процентам) по аренде			
3.4	Прочие расходы			
