МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

АЛМАТИНСКИ Й ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ АБАЯ

Кафедра “МЕЖДУНАРОДНАЯ ЭКОНОМИКА И МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ”

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему: “Внешнеэкономическая деятельность авиакомпании

(на примере ЗАО “Эйр Казахстан”)”

СОДЕРЖАНИЕ

Введение 3

Глава 1. Внешнеэкономическая деятельность государства 7

1.1.сущность и виды внешнеэкономической деятельности 7

1.2.внешнеэкономическая деятельность

Республики Казахстан. 15

Глава 2. Анализ внешнеэкономической деятельности

авиакомпании ЗАО “Эйр Казахстан 31

2.1. Экономическая характеристика авиакомпании 31

* 1. Анализ производственной и финансовой деятельности

авиакомпании ЗАО “Эйр Казахстан” 42

* 1. Внешнеэкономическая деятельность

ЗАО “Эйр Казахстан” 55

Глава 3. Перспективы развития ЗАО “Эйр Казахстан”

на 2002 - 2005 годы 59

3.1. План развития ЗАО “Эйр Казахстан”

на период 2001 -2005 гг 59

3.2. Прогноз финансовых показателей и Программа

развития на период 2001-2005года 63

Заключение 68

Список литературы 72

ВВЕДЕНИЕ

Казахстан как суверенное государство активно ведет работу по формированию открытой эконо­мики. Основой построения экономики открытого типа является широкое участие страны в миро­хозяйственных связях, международном разделении труда. Последовательно осуществляя меры по уг­лублению экономических реформ, формированию социально ориентированной рыночной экономики, Казахстан исходит из того неоспоримого факта, что ры­ночная экономика — это свободная экономика, она носит открытый характер, ей чужды изолирован­ность и замкнутость. В связи с этим будущее на­шей экономики видится в интеграции ее с миро­вым хозяйством.

Не случайно одним из важных шагов пра­вового обеспечения подлинного суверенитета рес­публики стало конституционное закрепление Казахстан как самостоятельного субъекта между­народных отношений, определяющего внешнюю политику в своих интересах, имеющего право вступать в международные организации, системы коллективной безопасности, межгосударственные образования.

Республика Казахстан активно включилась в многосторонние международные механизмы экономического сотрудничества, вступила и начала проводить активную политику в авторитетных международных финансовых и экономических, организациях, таких как Организация Объединенных Наций и ее институты, Всемирный банк, Международный валютный фонд, Международная финансовая корпорация, Организация содействия экономическому развитию, Международная организация труда, Всемирная организация здравоохранения, и в других ведущих финансово-экономических организациях.

Многие международные организации — ООН, МВФ, Всемирный банк, Европейский банк реконструкции и развития, Комиссия Европейского Союза и другие открыли в республике свои региональные представительства и активно сотрудничают с казахстанскими партнерами.

Осуществляется ряд проектов, разработанных при участии Международного валютного фонда, Мирового банка, Международной финансовой корпорации и способствующих, в частности, развитию в республике малого и среднего бизнеса и финансового обеспечения проектов в приоритетных направлениях экономики.

Казахстан вместе с государствами Центральной Азии стал членом организации экономического сотрудничества, созданной Турцией, Ираном и Пакистаном. В рамках этой организации республика принимает активное участие в разработке и реализации проектов по совместному строительству межгосударственных транспортных коммуникаций, обеспечивающих для Казахстана выход к морским портам, к транснациональным транспортным сетям, мировым рынкам товаров и капитала.

Следует отметить, что сотрудничество Казахстана с международными организациями строилось и будет строиться исходя из цели, сочетающей как долгосрочные, так и текущие приоритеты.

Во-первых, это стратегическая интеграционная задача—непосредственное включение в международные валютно-финансовые и торговые механизмы на основе создания равноправных и отвечающих национальным интересам условий для взаимодействия всех хозяйствующих субъектов Казахстана с внешним миром.

Во-вторых, это прямое содействие решению текущих проблем республики, поддержка проводимых реформ путем получения финансовой, технической и консультативной помощи со стороны ряда указанных институтов на основе имеющегося международного опыта.

На начальном этапе осуществления реформ пришлось практически с нуля формировать современный внешнеэкономический комплекс республики, создать по существу новый механизм регулирования внешнеэкономической деятельности. За три года независимости реформа внешнеэкономических связей в Казахстане заметно продвинулась, прежде всего, в организационно-правовых аспектах.

С начала осуществления реформы изменился состав и структура участников внешнеэкономических связей. Право выхода на внешний рынок получили более двух тысяч хозяйствующих субъектов республики, в числе которых ассоциации, концерны, малые и частные предприятия.

Помимо внешней торговли, заметно активизировались другие формы внешнеэкономического сотрудничества, увеличивается число созданных и функционирующих на территории республики предприятий с иностранными инвестициями.

За первые годы независимости были приняты основные законодательные акты, изданы указы Президента и правительственные решения, заложившие правовые основы расширения внешних связей, либерализации всей внешнеэкономической деятельности, стимулирующие развитие экспортного потенциала республики.

Существенно был упрощен порядок создания совместных с иностранным капиталом предприятий, регистрации участников внешнеэкономической деятельности и лицензирования экспортиру­емой продукции. Все это позитивно повлияло на ак­тивизацию внешнеэкономической деятельности и на улучшение структуры экспорта и импорта.

Целью дипломной работы является изучение внешнеэкономической деятельности национальной авиакомпании “Эйр Казахстан”.

В задачи исследования входят:

-изучение теоретичеких аспектов внешнеэкономической деятельности;

-анализ основных экономических показателей компании;

-ознакомление с деятельностью компании с зарубежными партнерами;

-выявление направлений совершенствования функционирования компании и др.

Глава 1. ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ГОСУДАРСТВА

* 1. **Сущность и виды внешнеэкономической деятельности**

Понятие внешнеэкономической деятельности появилось в 1987 г. с переходом на новую систему управления и началом осуществления внешнеэкономических реформ. Суть их сводилась к децентрализации внешней торговли и переходу от межправительственных внешнеэкономических связей к внешнеэкономической деятельности на уровне предприятий. В результате в процессе внешнеэкономических реформ сложились два понятия: внешнеэкономические связи и внешнеэкономическая деятельность, последнее из которых изменило существующее ранее значение и характер внешнеэкономических связей.

Внешнеэкономическая деятельность представляет совокупность производственно-хозяйственных, организационно-экономических и оперативно-коммерческих функций экспортированных предприятий с учетом избранной внешнеэкономической стратегии, форм и методов работы на рынке иностранного партнера.

Внешнеэкономическая деятельность в отличие от внешнеэкономических связей осуществляется на уровне производственных структур (фирм, организаций, предприятий и т.д.) с полной самостоятельностью в выборе иностранного партнёра, номенклатуры товара для экспортно-импортной сделки, в определении цены и стоимости контракта, объёма и сроков поставки и является частью их производственно-коммерческой деятельности как с внутренними, так и с зарубежными партнерами. Таким образом, внешнеэкономическая деятельность представляет собой совокупность производственно-хозяйственных, организационно-экономических и коммерческих функций. Обязательными сопутствующими условиями внешнеэкономической деятельности являются выполнение определенных операций по обеспечению продвижения товара от продавца к покупателю; по своевременному предоставлению различного рода внешнеторговых услуг - транспортных, страховых, экспедиторских, банковских; по осуществлению платежно-расчетных операций, а также наличие коммерческой и валютно-финансовой информации о конъюнктуре внешних товарных и денежных рынков.

Внешнеэкономическая деятельность относится к рыночной сфере, базируется на критериях предпринимательской деятельности, структурной структурой связи с производством и отличается правовой автономностью и экономической, а также юридической независимостью от отраслевой ведомственной опеки.

Согласно Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах международной купли-продажи, международной (или внешнеторговой) считается сделка, заключаемая между контрагентами, то есть торговыми партнерами, коммерческие предприятия которых находятся в разных странах, или, иными словами, в юридическом адресе которых указаны разные государства.

Исходным принципом внешнеэкономической деятельности предприятий служит коммерческий расчет на основе принципов хозяйственной и финансовой самостоятельности и самоокупаемости с учетом собственных валютно-финансовых и материально-технических возможностей. Ответственность за результаты внешнеэкономической деятельности лежит на самом предприятии не только в части экспортных поставок, но и импортных закупок для развития экспортного и импортозамещающего производства, технической реконструкции.

Внешнеэкономическую деятельность и внешнеэкономические связи не следует рассматривать как две раздельных сферы функционирования и государственного регулирования. Основные задачи внешнеэкономической деятельности государства, такие как:

* таможенный контроль товаров, перемещаемых через государственную границу;
* нетарифное регулирование экспорта и импорта отдельных товаров общегосударственного значения (лицензирование и квотирование);
* меры оперативного регулирования внешних экономических связей, включая тарифное регулирование (налоги, пошлины и сборы). Существенно влияют на определение стратегии внешнеэкономической деятельности отраслевых министерств, ведомств, отдельных предприятий и объединений.

Внешнеэкономическая деятельность представляет собой процесс реализации внешнеэкономических связей, включающих торговлю, совместное предпринимательство, оказание услуг, со­трудничество.

Внешняя торговля начала быстро развиваться при капи­талистическом способе производства и достигла наибольшего развития при вхождении ряда крупнейших стран мира: США, Японии, ФРГ, Франции, Англии, Швеции, Италии и других в мировую рыночную экономическую систему.

Процесс бурного развития капиталистического способа производства способствовал решению технических проблем пере­броски крупных партий товаров на дальние расстояния ;за счет использования железных дорог, пароходов в XIX веке. В XX веке возможность широкого развития внешней торговли усилилась за счет постоянного совершенствования морского, речного, желез­нодорожного, автомобильного, авиационного и трубопроводного транспортов.

Интенсивное развитие различных видов машинного про­изводства делает необходимостью увеличение внешнеторговых обменных операций, так как необходимы новые и разнообразные виды сырья, топлива, материалов, научных разработок. Потреб­ность закупки нефти, леса, руд„мёталлов тем выше, чем интенсив­нее развивается экономика страны. Например, Япония не имеет богатых природных ресурсов, и ее промышленность может разви­ваться исключительно за счет внешней торговли. Интенсификация производства, в свою очередь, требует поисков большого, емкого рынка, что также способствует расширению внешнеэкономиче­ских связей и усилению внешнеэкономической деятельности.

Существенной предпосылкой развития внешнеэкономиче­ской деятельности является возможность повышения нормы при­были на основе внешнеторговых операций. Расширение внешней торговли удешевляет элементы постоянного и переменного капи­тала и таким образом способствует снижению издержек производ­ства. Благодаря конкуренции между производителями разных стран удается на мировом рынке довести мировые цены на товары до уровня их интернациональной стоимости, которая ниже на­циональной стоимости в менее развитых странах с невысокой производительностью общественного труда, но выше уровня на­циональной стоимости в развитых странах.

Важным фактором развития внешней торговли является вывоз капитала, на основе которого возникают транснацио­нальные корпорации, которые чаще всего бывают национальны­ми по капиталу и интернациональными по сфере деятельности. Появляются и межнациональные корпорации, которые являются интернациональными по сфере деятельности и по капиталу. Роль транснациональных корпораций в международной торговле весь­ма значительна, так как на долю их внутрикорпорационного обо­рота приходится около одной трети международного экспорта.

К ряду других общих факторов развития внешнеэкономи­ческой деятельности относятся:

*1. Неравномерность экономического развития различных стран мира.* Каждая страна имеет собственную структуру отрас­лей, свой. уровень развития промышленности сельского хозяйст­ва, транспорта, связи, сферы обслуживания, свою специализацию в экономике.

Специализация промышленного или сельскохозяйственно­го производства дает сильный толчок развитию внешней торгов­ли, что очень актуально для небольших по территории и числен­ности населения развитых капиталистических стран: Голландии, Норвегии, Бельгии, Финляндии и других. Эти страны имеют долю экспорта в валовом национальном продукте около 50 % и при­мерно такая же доля импортируется.

*2. Различие в людских, сырьевых, финансовых ресурсах.* Еже­годно в мире в поисках работы перемещается 25 млн. человек. Имеются страны с избыточными трудовыми ресурсами: Индия, Китай, Бангладеш, Пакистан, Нигерия и другие. А также есть ре­гионы: Западная Европа, США, Ближний Восток, Южная Амери­ка, которые нуждаются в притоке рабочих рук. Поэтому переме­щение работников из страны в страну, регулируемое Междуна­родной организацией труда, процесс объективно необходимый, способствующий развитию внешнеэкономической деятельности.

Большое разнообразие сырьевых ресурсов, основную долю которых составляют полезные ископаемые, объективно способст­вует установлению торговых отношений между странами мира.

Установлению внешнеэкономических -связей между госу­дарствами способствует возможность некоторых стран мира:

Японии, Сингапура, Гонконга, Панамы, Бахрейна и других - выделять средства для кредитования фирм, предприятий, банков, расположенных в различных странах.

3. *Характер политических отношений.* Укреплению внеш­неэкономической деятельности способствует наличие дружествен-

ных политических отношений между странами. И, наоборот, по­литическая конфронтация резко снижает внешнеторговый оборот, вплоть до разрыва экономических связей.

4. *Различный уровень научно-технического развития.* Фор­мированию внешнеэкономической деятельности способствует об­мен между странами студентами, стажерами, научными сотрудни­ками, преподавателями; проведение совместных исследований, экспериментов; участие в геологических и археологических экспе­дициях; выполнение контрактов по проведению проектных, науч­но-исследовательских и конструкторских работ.

*5.Особенности географического положения, природных и климатических условий.* К результатам развития внешнеэкономи­ческой деятельности в мировой экономике можно отнести:

* дальнейшее углубление международного разделения труда;
* экономию общественного труда в странах, активно осуществ­ляющих внешнюю торговлю, совместное предпринимательство и участие в других формах внешнеэкономических связей;
* интенсивный и рациональный обмен результатами труда;
* дальнейшее укрепление политических, научных, технических, культурных и других связей;
* увеличение числа стран мира, создающих рыночную экономи­ку;
* успешное функционирование транснациональных корпораций и концернов;

### расширение круга стран, достигших полной конвертируемости их валют

Виды внешнеэкономической деятельности:

1. экспорт и импорт товаров (продукции, услуг, работ, прав интеллектуальной собственности, капиталов, рабочей силы);
2. оказание субъектами внешнеэкономической деятельности услуг иностранным субъектам хозяйственной деятельности, в том числе производственных, транспортно-экспедиционных, страховых, консультационных, маркетинговых, экспортных, посреднических, брокерских, аудиторских, юридических и других не запрещенных законами государства;
3. научная, научно-техническая, научно-производственная, производственная, учебная и иная кооперация с иностранными субъектами хозяйственной деятельности, обучение и подготовка специалистов на коммерческой основе;
4. международные финансовые операции и операции с ценными бумагами в случаях, предусмотренных законами государства;
5. кредитные и расчетные операции между субъектами внешнеэкономической деятельности и иностранными субъектами хозяйственной деятельности, создание субъектами внешнеэкономической деятельности банковских, кредитных и страховых учреждений за пределами государства;
6. совместная предпринимательская деятельность между субъектами хозяйственной деятельности, включающая создание совместных предприятий различных видов и форм, проведение совместных хозяйственных операций и совместное владение имуществом на территории государства и за ее пределами;
7. предпринимательская деятельность на территории государства, связанная с предоставлением лицензий, патентов, ноу-хау, торговых марок и других нематериальных объектов собственности со стороны иностранных субъектов хозяйственной деятельности, аналогичная деятельность субъектов внешнеэкономической деятельности за пределами государства;
8. организация и осуществление деятельности в области проведения выставок, симпозиумов, аукционов, торгов, конференций, семинаров и других подобных мероприятий с участием субъектов внешнеэкономической деятельности;
9. организация и осуществление оптовой, консигнационной и розничной торговли на территории государства за иностранную валюту;
10. товарообменные (бартерные) операции и иная деятельность, построенная на формах встречной торговли;
11. арендные, в том числе лизинговые операции;
12. операции по приобретению, продаже и обмену валюты на валютных аукционах, биржах и на межбанковском валютном рынке;
13. работы на контрактной основе физических лиц государства с иностранными субъектами хозяйственной деятельности;
14. другие виды внешнеэкономической деятельности не запрещенные законами государства.

Приведенный перечень видов и форм внешнеэкономической деятельности является весьма полным и охватывает практически все известные в мировой практике виды. Однако следует отметить, что ведущую роль среди них играет такая форма внешнеэкономических связей как международная торговля, с помощью которой страны могут развивать специализацию, повышать производительность своих ресурсов, увеличивать общий объем производства, а также обеспечивать удовлетворение потребности в тех продуктах, производство которых внутри страны крайне не эффективно или невозможно вообще.

# **1.2.Внешнеэкономическая деятельность Республики Казахстан**

Становление Казахстана как независимого государства предполагает построение политических и экономических отношений с зарубежными странами, определение места страны в системе мировых хозяйственных связей и международного разделения труда.

До конца 1991 г. Казахстан не имел самостоятельной государственности. Развитие республики осуществлялось в условиях централизованной системы планирования и глубокой интеграции в рамках экономического пространства бывшего СССР. Именно в советский период была осуществлена индустриализация Казахстана и развитие его крупных зерноводческих хозяйств, причем экономика была специализирована на поставках в другие республики СССР топливно-энергетических и минеральных ресурсов, зерна и другой сельскохозяйственной продукции, т.е. носила сырьевой характер. В республике были также построены крупные металлургические заводы для первичной переработки минерального сырья, а также крупные машиностроительные заводы, большая часть которых входила в систему военно-промышленного комплекса СССР.

Распад СССР и разрушение единого экономического и денежного пространства особенно болезненно отразились на экономике Казахстана, во многом обострив спад производства и инфляционные процессы. Казахстан вышел на мировую арену как самостоятельное государство, находясь в состоянии глубокого экономического кризиса. Сложившиеся экономические деформации, полная ориентация всей экономики на пространство бывшего СССР, неадекватность системы экономических отношений внутри республики характеру мировых экономических связей -все это значительно ограничило возможности быстрой интеграции страны в мировую экономику. Кроме того, Казахстан, как страна, не имеющая выходов к морю и имеющая выходы на мировые транспортные магистрали только через пост социалистические страны с нестабильной экономикой, имел чисто объективные трудности в диверсификации своих экономических отношений.

Экономические реформы, направленные на переход к рыночным отношениям - это объективная необходимость для того, чтобы "вдохнуть жизнь" в экономику путем формирования новой системы стимулов производственной деятельности и ее регулирования. Бывшая централизованно планируемая экономика Казахстана должна претерпеть трансформацию, чтобы стать адекватной системе производственных отношений, сложившихся в мире, и интегрироваться в систему мировых хозяйственных связей, которые регулируются финансовыми потоками, отражающими действие рыночных сил.

Новая внешнеэкономическая политика республики формируется в контексте этих реформ и является их неотъемлемой частью. С одной стороны, переход к рыночными отношениям является необходимым условием вхождения страны в мировой рынок, с другой стороны, развитие внешнеэкономических связей стимулирует развитие рыночных отношений, способствуя созданию конкурентного рынка внутри республики и поступлению конкурентных сигналов к экспортерам, ускоряет процесс монетаризации экономических связей и формирования адекватной финансовой системы, дает мощный импульс процессам разгосударствления и приватизации. Таким образом, главные акценты во внешнеэкономической политике определяются этапами проведения экономической реформы .

На первом этапе необходимо стимулировать воздействие внешнеэкономических связей на ход рыночной реформы и макроэкономическую стабилизацию, что определяет главный курс на либерализацию внешнеэкономической деятельности. Внешнеэкономическая политика должна быть направлена также на рационализацию и диверсификацию экономических связей с другими странами, что позволит Казахстану постепенно снизить уровень экономической зависимости от стран бывшего СССР, прежде всего от России, и обеспечить большую устойчивость экономике.

На втором этапе акцент может быть сделан на продвижение продукции казахстанских экспортеров на мировой рынок, т.е. на повышение конкурентоспособности национальной экономики. Этот этап наступает, когда страна достигает макроэкономической и финансовой стабильности и начинает осуществлять инвестиции в производство.

В прошедшие годы основным содержанием внешнеэкономической политики Казахстана стала либерализация внешнеэкономической деятельности.

До 1993 г. вся внутренняя, межреспубликанская и внешняя торговля регулировалась системой государственных заказов. Экспортные лицензии и квоты распространялись почти на 200 наименований товаров, включая все энергетические ресурсы, черные и цветные металлы, продукты питания, зерно, строительные материалы, широкий спектр промышленных и потребительских товаров. Экспорт стратегических товаров осуществлялся только через монопольные внешнеэкономические структуры. Практически вся торговля со странами бывшего СССР регулировалась двусторонними межправительственными соглашениями и проводилась на клиринговой основе.

Первый значительный шаг в либерализации внешнеэкономической деятельности был сделан в 1992- 1993 г. внешнеэкономические операции в основном регулировались через систему государственных заказов, а экспорт стратегических товаров находился под монопольным контролем государства. Таможенная служба республики в этот период находилась на стадии формирования, и по объективным причинам, официальная таможенная статистика не велась. Характерной чертой торговых отношений этого периода являлась значительная доля бартерных сделок, прежде всего, между предприятиями стран СНГ, в силу отсутствия у них достаточного объема собственных финансовых средств.

Число квот было сокращено до 34 наименований, а лицензий - до 61 наименования. Были введены аукционы по продаже экспортных квот и лицензий. Объем межреспубликанской торговли по межправительственными соглашениями сократился на 60%, а систему государственного заказа, обеспечивавшую выполнение соглашений, сменила система государственных закупок, которая более полно отвечала рыночным условиям и формировалась на основе договорных цен. В то же время для выравнивания внутренних и внешних цен на экспортную продукцию были введены экспортные налоги на 145 видов, уплачивавшиеся в твердой валюте, в размере до 30 процентов. Средний размер экспортных налогов составлял 15%. Импортные лицензии распространялись на 5 наименований продукции, импорт облагался налогом в размере от 0,5 до 21% со средней ставкой 13%. Около 26 предприятий пользовались льготами по внешнеэкономической деятельности.

В 1994 г. 25,7 % экспортных поставок республики и 9% импортных поставок осуществлялись в порядке прямого товарообмена. Произошло дальнейшее уменьшение числа товаров, подлежащих лицензированию (до 34 наименований) и квотированию (до 7 наименований), по большинству товаров произошло выравнивание внутренних и мировых цен, что привело к снижению средней ставки налога на экспорт до 7%, причем экспортный налог уплачивался уже в тенге. Были отменены все льготы по налогообложению внешнеэкономической деятельности.

В 1993-1995 г. осуществляется существенная либерализация ВЭД, во внешней торговле утвердился принцип договорных цен, были подписаны соглашения о торгово – экономическом сотрудничестве со многими государствами, в том числе Соглашение о зоне свободной торговле государств – участников СНГ.

С 1995г. республика ежегодно имеет положительное сальдо торгового баланса (по данным таможенной статистики), при стабильном увеличении (за исключением 1998г.) экспортной составляющей внешнеторгового оборота республики (с 58% в 1995г. до 64,4% в 2000г).

Были отменены все экспортные квоты, отменены экспортные и импортные лицензии, за исключением короткого списка товаров, составленного по соображениям национальной и личной безопасности и здоровья (9 наименований - по экспорту и 11 наименований - по импорту); аннулирована

монополия на внешнюю торговлю стратегическими товарами; отменена обязательная продажа валютной выручки экспортеров; запрещена бартерная торговля; приняты меры для расширения биржевой торговли промышленной и сельскохозяйственной продукцией, установлен порядок реализации товаров на экспорт через аукционную торговлю на биржах, а также порядок выдачи товарными биржами сертификатов для таможенного оформления вывозимых товаров.

В январе 1995 г. Россия, Казахстан и Беларусь заключили договор о таможенном союзе. Первый этап - отмена таможенных барьеров между этими странами - был завершен в марте 1995 г. С начала октября 1995г. были введены единые таможенные тарифы. Максимальная ставка экспортного таможенного тарифа была снижена с 30% до 25%, а число товарных групп, облагаемых таможенным тарифом, сократилось с 70 до 27. Значительно снижены ставки импортных таможенных пошлин, хотя перечень налогооблагаемых товарных групп все еще включает 12 наименований.

Благоприятная конъюнктура мировых цен на экспортируемые товары, реализация политики импортозамещения позволили в 2000г достичь самого высокого положительного сальдо торгового баланса (без учета неорганизованной торговли) в размере 4087,4млн. долл. США.

По итогам 2000г. экспорт товаров в стоимостном выражении увеличился на 63%, импорт –на 37%.

В 2000г. большая часть экспортно-импортных операций осуществляется за СКВ: экспорт-90,2%, импорт – 60,7%. Доля бартера во внешнеторговых операциях стала незначительной: экспорт –1,3%, импорт-2,6%.

За 1995-2000гг. объем товарооборота со странами вне СНГ возрос в 2,5раза, а со странами СНГ снизился на7%. В структуре внешнеторговых связей Казахстана прослеживается тенденция увеличения доли стран вне СНГ (с 39% в 1995г.до 64% в 2000г.) и сокращение доли государств – членов Содружества (соответственно с 61до 36% ).

Для усиления контроля за внешнеэкономической деятельностью и исключения случаев недобросовестных сделок в 1995 г. Правительство наметило разработать Законы "Об экспортно-импортных сделках" и "Об экспорте капитала", а также гармонизировать таможенные тарифы с международными нормами. Вывоз зерна, хлопка-волокна, кожсырья, проката черных металлов будет осуществляться при их приобретении или регистрации контрактов по их продаже на республиканских товарных биржах. Вводится совместный банковский и таможенный контроль за поступлением валютной выручки от экспорта.

Либерализация внешнеэкономической деятельности коснулась не только внутренних процедур, но и доступа на рынки зарубежных стран для казахстанской продукции. Кроме вышеуказанного таможенного союза между Россией, Беларусью и Казахстаном, в соответствии с которым были отменены все таможенные барьеры на пути продвижения товаров, за эти годы значительно улучшился режим доступа на рынки стран ОЭСР. В отношении Казахстана сняты или снижены многие санкции, применявшиеся к странам с нерыночной экономикой, со стороны стран ОЭСР: дискриминационные тарифы, квоты, изменяющиеся уровни налогообложения, произвольно применяемые схемы лицензирования и другие нетарифные барьеры. Республика получила статус наибольшего благоприятствования на рынках Европейского Союза, Австрии, Скандинавских стран, Канады, США и Японии. В 1992 г. Канада, в 1993 г. ЕС и Австрия и в 1994 г. США включили Казахстан в систему Генеральных преференций. В настоящее время проводится подготовка вступлению Казахстана во Всемирную торговую организацию (ВТО), включая Генеральную систему торговли и тарифов (ГАТТ). Вместе с тем, экспорт Казахстана все еще не страдает от антидемпинговых мер, квотирования и других ограничений, поэтому ускорение рыночных реформ и вступление республики в ВТО являются важнейшими задачами для обеспечения выхода на мировые рынки.

Внешнеэкономические связи Казахстана были значительно диверсифицированы. Разрыв хозяйственных связей с республиками бывшего СССР, обусловленный в первые годы после его распада центробежными тенденциями и нарушением платежного механизма, наряду со многими негативными последствиями имел и положительный результат: вследствие необходимости адаптации к новым условиям и переориентации товарных потоков произошла рационализация хозяйственных связей. Искусственно поддерживаемые плановой экономикой, но не рациональные товарные потоки были переориентированы, а наметившаяся в последние два года тенденция к реинтеграции позволяет восстановить те связи, которые являются взаимовыгодными для стран-партнеров.

В настоящее время Казахстан торгует со 124 странами мира. Значительно изменилась страновая структура внешнеторгового оборота -доля стран СНГ снизилась до 56-60%. Главными торговыми партнерами Казахстана сегодня являются: Россия (40,5% экспорта и 42,6% импорта), Узбекистан (4% экспорта и 6,7% импорта), Украина (2% экспорта и 3% импорта), Кыргызстан (1,8% экспорта и 2,3% импорта), Нидерланды (11% экспорта), Швейцария (5% экспорта и 2,5% импорта), Германия (3,7% экспорта и 6,7% импорта), Китай (6,0% экспорта и 1,2% импорта), Турция (1,6% экспорта и 3,5% импорта), Республика Корея (1,3% экспорта и 1,5% импорта) и США (1,0% экспорта и 2,3% импорта).

За период с 1995г.по 1999г. доля минеральных продуктов в Казахстанском экспорте возросла с 29% до 44%, а в 2000г. по сравнению с1999г. удельный вес минеральных продуктов в общем объеме экспорта вырос еще на 11 процентных пунктов .

Оценивая реальные экспортные возможности Казахстана, приходится констатировать, что в ближайшие годы республика будет выходить на внешние рынки в основном с сырьевой продукцией. Обрабатывающая промышленность республики сегодня неконкурентоспособна, и потребуется время, чтобы провести мероприятия и осуществить инвестиции, которые позволят производить конкурентоспособную продукцию. Такая ситуация обусловлена технологической отсталостью и изношенностью оборудования, несоответствием мощностей предприятий имеющимся ресурсам, высокой энерго - и материалоемкостью производства, отсутствием технологий глубокой переработки, что делает казахстанскую промышленную продукцию неконкурентоспособной даже по ценовому фактору, а также грузом социальных проблем, что также ведет к повышению цен. Если металлургические предприятия республики даже в современных условиях имеют неплохие экспортные возможности, то в машиностроении ситуация исключительно сложная. Здесь главная задача - в кратчайшие сроки провести реформирования предприятий и конверсионные мероприятия, направить интеллектуальный, научный и технологический потенциал военно-промышленного комплекса на цели повышения конкурентоспособности продукции.

Одной из главных статей казахстанского экспорта является нефть сырая, доля которой в экспорте возросла с 15%в 1995г.до 44,2% в 2000г. В 2000г. по сравнению с 1995г. более чем в три раза увеличился удельный вес нефти и газового конденсата в экспорте республики, на ряду с уменьшением удельного веса отдельных товаров. Казахстан входит в число крупнейших производителей нефти в мире, а устойчивый спрос на это сырье на мировом рынке позволяет рассматривать экспорт нефти как важнейший потенциальный источник доходов страны. Однако сегодня возможности экспорта нефти ограничены отсутствием прямого доступа на мировой рынок и зависят от квот, устанавливаемых Россией на транспортировку нефти по ее трубопроводам. Так, в 1999 году квота, установленная Казахстану для транспортировки нефти на рынки дальнего зарубежья, составляла 7 млн. тонн, что, безусловно, гораздо ниже его экспортных возможностей.

В настоящее время важнейшими статьями казахстанского экспорта являются черные металлы, медь и медная продукция. Богатые месторождения с качественными и дешевыми ресурсами создают Казахстану первичные конкурентные преимущества в экспорте этой продукции. Однако, конкурентный потенциал черной и цветной металлургии постепенно подтачивается из-за износа оборудования, отсутствия инвестиций в реконструкцию и техническое перевооружение предприятий, несоответствия мощностей предприятий рудной базе, повышения стоимости энергоресурсов, отсутствия оборотного капитала. Кроме того, технологическая отсталость производства не позволяет производить продукцию в соответствии с мировыми стандартами. Поэтому недостаточные инвестиции в экспортные производства могут привести к большим потерям в будущем.

Товарная структура казахстанского экспорта характеризуется преобладанием 8-10 товаров на долю которых приходится более 80% стоимостного объема экспорта.

Товарная структура импортируемых республикой товаров достаточно разнообразна: наибольшую долю занимают машины и оборудование, химические товары и минеральные продукты.

В рыночной экономике государство осуществляет регулирование международной торговли и внешней экономической деятельности (ВЭД) в целях обеспечения безопасности страны и защиты общенациональных интересов. Деятельность государственных органов по регулированию ВЭД осуществляется практически во всех странах мира, но ее масштабы, формы и методы, конкретные цели и задачи определяются каждой страной исходя из ее масштабов, положения в современном мире, внешней политики государства.

Государственное регулирование ВЭД осуществляется различными методами, которые в зависимости от классификационных признаков (критериев), подразделяются на экономические и административные, тарифные и нетарифные.

Экономические методы регулирования международной торговли базируются на использовании экономических инструментов торговой политики (таможенных пошлин, налогов НДС, акциза и др.) и таможенных сборов. Используя эти инструменты, государство воздействует на экономические интересы ВЭД и, следовательно, на их поведение, сохраняя вместе с тем за ними полную оперативную самостоятельность. Они в большей степени соответствуют природе рыночных отношений и поэтому играют главную роль в регулировании ВЭД в современных условиях.

Административные методы включают государственные правила, нормативы, запреты, с помощью которых государство осуществляет непосредственное воздействие на субъектов ВЭД, регламентирует различные стороны их деятельности в интересах общества. Административные методы в большинстве случаев противоречат природе рыночных отношений и поэтому сфера их применения постепенно сужается.

Тарифные методы являются основой экономического регулирования ВЭД. Исключительная роль таможенных тарифов в регулировании международной торговли определила целесообразность их особого рассмотрения, вне связи с другими методами экономического регулирования.

Тарифное регулирование направленно преимущественно на защиту внутреннего рынка от иностранной конкуренции. В системе тарифного регулирования решающую роль играют ввозные пошлины.

Экспортные пошлины противоречащими природе рыночных отношений, международные и региональные союзы и соглашения не рекомендуют их использовать в международной торговле.

Ассортимент товаров, завозимый в Казахстан из разных стран разнообразен и постоянно обновляется. Некоторые товары поступают на казахстанский рынок только завоза их из других стран. Но в большинстве случаев импортные товары имеют отечественные аналоги и составляют конкуренцию последним. Ввозные таможенные пошлины на такие товары должны определяться с учетом складывающихся соотношений между мировыми и национальными издержками и ценами.

Соотношения между этими издержками и ценами могут по группам и видам продукции, как правило, колебаться в весьма широком диапазоне, что определяет необходимость дифференциации ставок ввозных пошлин по группам и видам продукции.

При ограниченном ассортименте завозимой продукции и массовости завоза, ставки таможенных пошлин могут устанавливаться индивидуально для конкретных изделий или с ориентированием на их индивидуальные выходные главные параметры.

Например, таможенные пошлины на автомобили и перевозочные средства устанавливаются с учетом объема цилиндров двигателя и количества лет с момента их выпуска, что может служить показателем их морального и физического износа. Целесообразно при импорте товаров, бывших в употреблении и имеющих значительный моральный и физический износ, применять повышенные ставки ввозных пошлин, что ограничивает завоз такой продукции, поскольку это не способствует научно-техническому прогрессу общества.

Таможенные пошлины являются важнейшим экономическим регулятором внешнеэкономической деятельности, с помощью которого реализуется техническая политика государства в области внешнеполитического обмена, и поэтому ставки ввозных пошлин не могут быть инертными к техническому уровню и физическому состоянию импортируемых машин и оборудования, а тем более создавать преимущества для импорта морально устаревших и физически изношенных машин и оборудования.

Последовательное и целенаправленное осуществление Республикой Казахстан активной внешнеэкономической деятельности опирается на открытость экономики, полноправное участие в международном разделении труда и интеграцию в систему мирового хозяйства, выступает в качестве одного из главных факторов стратегического плана - обеспечения устойчивого экономического роста.

Внешняя торговля со странами СНГ.

Динамика внешнеторгового оборота Казахстана со странами СНГ складывалась неоднозначно. В 1997-1999гг. наблюдалась тенденция снижения объемов внешней торговли со станами Содружества. Однако в 2000г произошло существенное повышение объемов экспортно-импортных операций со всеми странами – основными торговыми партнерами из числа стран Содружества.

В 2000г. доля стран СНГ в общем объеме казахстанского экспорта составила 26%.

В страны Содружества, казахстанскими поставщиками было экспортировано товаров на 2390,4 млн.долларов (160% к предыдущему году).Произошло существенное повышение объемов экспорта: на Украину – в 2,3раза,в Беларусь – на 66%, в Россию- на 57%, в Азербайджан – на 54%. Незначительное сокращение объема экспорта наблюдалось в Кыргызстан (менее 2%). Поставки в Туркменистан сократились на 45%.

Таблица 1

###### Динамика экспорта Республики Казахстан в страны СНГ (млн. долл.США)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование страны | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
| ВСЕГО  из него: | 5250,2 | 5811,0 | 6497,0 | 5435,8 | 5598,0 | 9139,5 |
| СТРАНЫ СНГ | 2883,5 | 3178,9 | 2981,9 | 2169,5 | 1492,4 | 2398,4 |
| Таможенный союз | 2535,3 | 2702,9 | 2452,0 | 1738,6 | 1256,3 | 1914,8 |
| Беларусь | 54,2 | 46,2 | 43,0 | 22,2 | 12,1 | 20,1 |
| Кыргызстан | 74,9 | 111,6 | 66,2 | 62,8 | 59,5 | 58,5 |
| Российская Федерация | 2365,8 | 2484,4 | 2287,8 | 1611,4 | 1138,6 | 1783,9 |
| Таджикистан | 40,4 | 60,7 | 55,0 | 42,2 | 46,1 | 52,3 |
| Страны вне Таможенного союза | 348,2 | 476,0 | 529,9 | 430,9 | 236,1 | 475,6 |
| Азербайджан | 23,1 | 9,6 | 23,2 | 29,8 | 30,7 | 47,4 |
| Армения | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,8 | 7,0 | 4,2 |
| Грузия | 0,3 | 10,1 | 2,1 | 4,7 | 3,3 | 7,7 |
| Молдова | 2,5 | 3,1 | 2,8 | ' 0,9 | 0,2 | 1,1 |
| Туркменистан | 47,5 | 38,8 | 49,8 | 12,3 | 13,5 | 7,4 |
| Узбекистан | 153,1 | 201,8 | 148,4 | 119,2 | 66,4 | 139,2 |
| Украина | 121,5 | 212,5 | 303,5 | 263,2 | 115,0 | 268,6 |

В первом полугодии 2001г.доля стран СНГ в общем объеме экспорта Республики составила 31%(в январе-июне 2000г.-28,2%). Внешнеторговый оборот со странами СНГ составил 3173,9 млн.долларов США, что на 32,1 % выше уровня аналогичного периода 2000г., в том числе экспорт – 1382,2млн. долларов, импорт – 1791,7млн. долларов.

Российская Федерация в силу исторически сложившихся процессов экономического сотрудничества с Казахстаном продолжает оставаться основным торговым партнером и основным потребителем казахстанской продукции. Удельный вес Российской Федерации в объеме экспорта в страны СНГ в 2000г. составил 75%. Наибольший удельный вес в структуре экспорта в Российскую Федерацию занимают: минеральное топливо, оксид и гидроксид алюминия, руды и концентраты, недрагоценные металлы и изделия из них, пшеница и мука. В 2000г. по сравнению с1999г. экспортные поставки в РФ увеличились по основным товарным группам. Так, в 2 раза повысился экспорт транспортных средств, свинца и изделий из черных металлов, экспорт минерального топлива. Вместе с тем, сократились поставки в Россию мяса и субпродуктов ( по данным 2000г. 96% от общего экспорта данного товара было поставлено в Россию) – в 13 раз, овощей (93%) – в 2раза, шерсти(21%) – на 11%.

В 2000г. доля стран СНГ в общем объеме импорта Казахстана составила 55%.

В импорте из стран Содружества преобладают поставки машин, оборудования и транспортных средств, топливно-энергетических ресурсов, продукции химической и металлургической промышленности. В 2000г. по сравнению с 1999г. поставки в Казахстан из Российской Федерации возросли на 82%, Азербайджана и Туркменистана – в 2,3раза, Украины – на 35%, Кыргызстана и Беларусь на 2%. В то же время из Узбекистана – сократились на 16% (табл.2).

Внешняя торговля со странами вне СНГ.

В Казахстане в 1995-2000гг. наблюдалась устойчивая динамика роста внешнеторгового оборота со странами вне СНГ. Причем высокими темпами росли объемы экспорта. Пик экспортной активности в торговле со странами дальнего зарубежья пришелся на 2000г., когда было продано продукции на 6749,1 млн.долларов (164% к уровню 1999г) (табл.3).

Доля стран вне СНГ в общем объеме казахстанского экспорта в 2000г. составила 74%.

Таблица 2

Динамика экспорта Республики Казахстан в страны вне СНГ

(млн. долл.США)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование страны | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
| ВСЕГО | 2366,7 | 2732,1 | 3515,1 | 3266,3 | 4105,6 | 6749,1 |
| ЕВРОПА | 1597,6 | 1621,2 | 2174,5 | 2271,1 | 1910,2 | 2799,5 |
| СТРАНЫ ЕС | 1116,2 | 1095,4 | 1707,5 | 1690,5 | 1284,3 | 2073,8 |
| СТРАНЫ ВНЕ ЕС | 481,4 | 525,8 | 467,0 | . 580,6 | 625,9 | 725,7 |
| АЗИЯ | 647,6 | 1006,7 | 1134,9 | 726,8 | 847,3 | 1208,3 |
| АМЕРИКА | 108,6 | 95,0 | 179,2 | 220,0 | 1319,1 | 2719,6 |
| АФРИКА | 12,5 | 8,8 | 25,5 | 47,4 | 27,7 | 19,5 |
| АВСТРАЛИЯ И ОКЕАНИЯ | 0,4 | 0,4 | 1,0 | 1,0 | 1,3 | 2,2 |

На протяжении последних лет увеличиваются объемы поставок казахстанской продукции в страны Азиатского региона. Увеличились экспортные поставки в Китай – на 42%, в Турцию на – 78%, в Иран в – 2раз. При этом сократились объемы экспорта в Республику Корею на 5%, в Японию – на 58%.

В станы Азиатского региона, по данным 2000г, было экспортировано 57% черных металлов и изделий из них (в 1999г-65%). Преобладает, главным образом, плоский прокат черных металлов, основными потребителями которого в 2000г. были Китай, Иран, Турция, Таиланд. В минувшем году большинство из этих стран значительно увеличили объемы импорта казахстанского проката черных металлов: Китай-11%, Иран-2,4раза, Турция –48%. В 2000г. по сравнению с 1999г . поставки в Китай алюминия необработанного возросли в 7 раз, меди рафинированной –на 69%, отходов и лома медных – на59%.

За 2 предыдущих года произошло резкое увеличение экспорта в страны Америки, главным образом, за счет продажи нефти на Бермудские и Виргинские острова. С каждым годом увеличивается экспорт в США, которые являются основным торговым партнером нашего государства в американском регионе.

В 2000г.доля стран вне СНГ в общем объеме импорта составила 45%.

Импорт из стран вне СНГ, по данным таможенной статистики, увеличился по сравнению с предыдущем годом на 10% и составил 2294,7млн.долларов.

Большая часть импортных товаров завозится на казахстанский рынок из Германии, Великобритании, Италии, Нидерландов.

Страны азиатского региона в общем объеме импорта в Казахстане в 2000г. составил 12%. Основные поставщики данного региона: Китай, Япония, Турция, Республика Корея.

**Глава 2. АНАЛИЗ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАКОМПАНИИ «ЭЙР КАЗАХСТАН»**

# **Экономическая характеристика ЗАО «Эйр Казахстан»**

Авиакомпания «Эйр Казахстан» образована в 1996году.Взлет авиакомпании начинался, можно сказать, с абсолютно нелетной погоды 1996 года, когда самолеты НАК «Казахстан ауе жолы»фактически проиграли экономическую войну за собственное воздушное пространство немецким, голландским и российским асам гражданской авиации. Наследники прославленного КУГА не справились с управлением, которое перестало быть централизованно плановым, и в результате не только посадили казахстанский «борт» в 10-миллиардную долговую яму, но и оставили после себя изношенный на 80 процентов самолетомоторный парк, снизивший в 5 раз пассажиропоток, отделившиеся аэропорты, утраченные рейсы и практически отданный «чартам» рынок авиауслуг. Вывести национальную авиацию из такого штопора могло только оперативное применение новых, более современных методов управления.

Движение, прогресс в той застойной атмосфере появились лишь с образованием авиакомпании «Эйр-Казахстан». Это предприятие в короткие сроки сумело, не прибегая к помощи зарубежных управляющих и иностранных займов, не только вывести из кризисного состояния всю оставшуюся летную систему, но и поднять ее на должную высоту. Команда менеджеров стремилась к главному, созданию совершенно новой системы, в которой бы не возможно были ошибки, приводящие к разрушению компании (как это случилось с предшествиниками)

Достаточно сказать, что, например, в прошлом году доля нашего национального авиаперевозчика на этом рынке, несмотря на известную конкуренцию, составила уже 80 процентов. Такой высокий показатель – следствие эффективной экономической политики компании, которая в отличие от множества «умирающих» предприятий смогла найти резервы и инвестиции, а главное, управленческую «мудрость движения». И буквально за год-два добиться возрождения технической базы, восстановления регулярности надежности полетов, увеличения их частоты и возвращения утраченных рейсов. Более того, проложить новые маршруты самой различной протяженности и создать сервисную службу на уровне мирового.

Последнее особенно немаловажно. Ведь открытость всех границ способствовала формированию новой психологии нашего авиапассажира, которого уже не удовлетворяет устаревший «аэрофлотовский» сервис.

Поэтому поступательное движение «Эйр-Казахстан» выразилось в массе нововведений. Это была разработка гибкой тарифной сетки, содержащей девять видов расценок на услуги в зависимости от ситуации на рынке;и ввод в действие системы продажи и бронирования авиабилетов «Габриэль» в десяти городах страны, а также спутниковой системы передачи данных; создание собственного отдела туризма для оптимизации наиболее популярных маршрутов; проведение специальной программы «Персонал», повысившей профессионализм сотрудников компании до международных стандартов; и даже усовершенствование системы бортового питания с учетом диетических и религиозных потребностей пассажиров.

Но главным фактором успешного продвижения на воздушном рынке, безусловно, является уровень технической оснащенности авиакомпании, состояния ее самолетомоторного парка. А в случае с национальным авиаперевозчиком -это еще и престиж государства. Ведь в настоящее время Казахстан настолько полно интегрировался в мировое сообщество, что стал практически воздушным мостом между Востоком и Западом. И это не могло повлиять на рост требований к состоянию лайнеров, их оснащенности, комфортабельности, безопасности, экономичности. Ведь не секрет, что аэропорты многих государств с неохотой принимают заметно отставшие по вышеуказанным параметрам самолеты советского, российского производства. Не жалуют их и зарубежные пассажиры, которых сейчас не -мало на наших авиалиниях, - не только в силу привычки к более высокому уровню комфорта, но и традиционно психологической приверженности к «своей» марке самолета. К тому же и отечественный пассажир уже прекрасно различает недостатки и преимущества в сравнительной дилемме «москвич - мерседес» , и его предпочтение здесь не однозначно. Конечно, технические специалисты «Эйр-Казахстан» придерживаются несколько иного мнения по поводу меньшей безопасности и экономичности в эксплуатации самолетов российского производства. Тем более, что пилот современного авиалайнера, говорят они, по своей подготовке больше похож на оператора атомной станции, чем водителя автомобиля. И в «Эйр-Казахстан» без обеспечения 100-процентной безопасности полета ни один самолет не взлетит.

Однако веяния времени несут необходимость обновления летного парка. Поэтому в прошлом году он пополнился двумя лайнерами Боинг-737, на подготовку шести экипажей, для которых авиакомпания затратила тогда 90 тысяч долларов. Но движение продолжается. «Эйр Казахстан» приобрел аэробус А-310. Этот наиболее популярный сейчас в мире тип самолета – плод инженерной мысли западноевропейского промышленного консорциума «Эрбас Индастри», в которую входят такие крупнейшие авиационно - космические фирмы, как «Аэроспасьяль» (Франция), «Даймлер – Бенц Аэроспейс Эрбас» (Германия), «Бритиш Аэроспейс» (Великобритания) и CASA (Испания).

ЗАО «Эйр Казахстан» создано постановлением Правительства Республики Казахстан № 1030 от 20.08.1996 года «О мерах по экономической стабилизации гражданской авиации Республики Казахстан» в целях экономического оздоровления и приоритетного развития гражданской авиации, создания конкурентоспособного национального перевозчика, представляющего интересы Республики Казахстан на международном рынке. Уставный фонд общества был образован путем внесения части государственного имущества, ранее находившегося на правах пользования у НААК «Казахстан Ауе Жолы».

В соответствии с Мировым соглашением между ЗАО «Эйр Казахстан Групп», ОАО «Казкоммерцбанк» и ЗАО «Эйр Казахстан» одобренным постановлением Правительства Республики Казахстан № 1581 от 23.10.2000 года 50% акций ЗАО «Эйр Казахстан» передано в собственность ОАО «Казкоммерцбанк», оставшаяся часть акций (50%) находится в собственности государства.

Демонстрируя готовность ЗАО «Эйр Казахстан» в полномасштабном участии в глобальной авиационной системе, в 1997 году ЗАО «Эйр Казахстан» зарегистрировалось в Международной организации гражданской авиации (International Civil Aviation Organization - ИКАО) под кодами KZK, а в 1998 году вступило в Международную ассоциацию воздушного транспорта (International Air Transport Association - ИАТА), где было зарегистрировано с кодами 9Y и 452.

ЗАО «Эйр Казахстан» является активным членом Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) и участником ее Конференций по координации тарифов и расписания, членом Клиринговой Палаты ИАТА. Авиакомпания вступила в члены МИТА (Многостороннее Интерлайн Соглашение), в рамках которого заключила соглашения о признании перевозочной документации с более чем 40 ведущими авиакомпаниями мира, одновременно заключив ряд специальных прорейтовых соглашений.

В течение 1998-2000 годов в ЗАО «Эйр Казахстан» с целью оптимизации была проделана определенная работа по разработке и принятию единой тарифной сетки, поэтапному сокращению штатов авиакомпании, развитию системы оплаты труда.

Схема организационного построения компании представлена на рисунке 1.

**Президент**

Вице-президент по коммерции и маркетингу

Вице-президент по производству

Вице-президент по правовым и административным вопросам

Вице-президент по финансам

Финансовое управление Летный отряд

Бухгалтерия Юридический отдел Коммерческое

управление

Отдел бюджетного планирования

Отдел экономического анализа и производственного учета

ЦВР

Управление обеспечения

авиаперевозок и

обслуживания на борту

**Рис.1. Организационная структура ЗАО “Эйр Казахстан”**

## Финансовое управление является одним из важнейших подразделений ЗАО.

Центр Взаиморасчетов (ЦВР)- обеспечивает контроль продажи авиаперевозок авиакомпании, своевременности и полноты получения выручки, учета доходов и расходов, связанных с авиаперевозками, ведет взаиморасчеты с партнерами по авиа бизнесу.

* Осуществляет учет и контроль финансовой деятельности Представительств Авиакомпании;
* Ведет учет движения и остатков бланков строгой отчетности (БСО) в подразделениях Авиакомпании, представительствах и независимых фирмах;
* Проводит обработку полетной и расчетно – финансовой документации.

Сотрудники отдел бюджетного планирования:

* осуществляют технологию планирования, учета и анализа финансовых результатов;
* определяют стратегию развития предприятия в целом и отдельных его подразделениях;
* моделируют бизнес-процессы.

Основными задачами отдела является:

* разработка бюджетных технологий, бюджетных программ; Формирование бюджета компании, всех структурных подразделений;
* анализ фактического и планируемого бюджета;
* контроль исполнения бюджета; Выработка рекомендаций;
* создание бизнес модели;
* формирование плана по доходам;
* расчет финансовых показателей (фин. устойчивость, платежеспособность, рентабельность, деловая активность, прибыльность);
* формирование экономического мышления руководителей всех структурных подразделений посредством бюджетирования;

Цели отдела «Управленческий и производственный учет» сводятся к следующим;

1. Определение методики учетной политики совместно с бухгалтерией, формирующей себестоимость;
2. 2.Анализ экономической эффективности деятельности авиакомпании и ее структурных подразделений;
3. Анализ производственных затрат и определение способов их минимизации;
4. Учет и анализ финансовых результатов при выполнении долгосрочных планов;
5. Анализ и учет курсовых разниц и дисконтирования денежных потоков;
6. Анализ и использования чистой прибыли;
7. Планирования и контроль уровня запасов.

А функции отдела включают:

* составление правительственных отчетов авиакомпании;
* предоставление информации по управленческому и производственному анализу руководству и структурных подразделений авиакомпании;
* расчет основных нормативных показателей экономической эффективности.

Отдел труда и заработной платы - занимается составлением штатного расписания авиакомпании, составлением статистических отчетов, установлением должностных окладов.

Коммерческое управление осуществляют следующие отделы:

Отдел расписания - составляет расписание движения воздушных сил.

Отдел организации авиакомпаний – составление и заключение договоров на аэропортовое обслуживание, аэронавигацию, наземное и техническое обслуживание.

Управление по организации полетов и движения воздушных сил- поддерживают связь с бортом на протяжении всего полета и сопровождают до места стоянки.

Управление материально – технического обеспечения и наземного обслуживания – занимается материально техническим снабжением для обслуживания и ремонта АТ, а также снабжением спец.одежды летного состава, бумагой и канцелярскими товарами и др. Осуществляет текущий ремонт воздушных судов, следит за состоянием ВС.

Управление сервиса на борту- занимается подготовкой борт/проводников, заключением договоров на бортовое питание.

Управление по летной эксплуатации – к нему относится летный отряд (командиры ВС, штурманы, 2-е пилоты, борт/инженера и борт /механики), занимается оформление заданий на полет.

Юридическое управление –рассматривает претензии и иски как внутри авиакомпании, так и направленные в адрес авиакомпании, занимается правовым обеспечением деятельности авиакомпании.

Хозяйственная служба - занимается капитальным и текущим ремонтом зданий и сооружений (склады, доки и др.). Осуществляет контроль за средствами индивидуальной защиты, хозяйственного инвентаря и т.д.

Управлениепо работе с персоналом осуществляется через следующие подразделения;

Отдел кадров- осуществляет контроль за правильностью оформления документов при приеме на работу и следит за соблюдение выполнения трудового кодекса.

Отдел охраны труда – проводит инструктаж и обучение по техники безопасности при поступлении на работу, инструктаж на рабочем месте (плановый и внеплановый), следит за содержанием запасных выходов и пожарного оборудования.

Метрологическая служба – проводит проверку приборов, находящихся непосредственно на ВС.

Итоги деятельности ЗАО «Эйр Казахстан» по оперативным данным свидетельствуют об улучшении финансового состояния в отчетном периоде. Этому способствовало проведение ряда организационных мероприятий в сфере производственной и финансовой деятельности. По итогам работы за 12 месяцев 2001 года прибыль составила 1171,4 млн.тенге ($7,8 млн.). По итогам прошлого года компания имела убытки в размере - 3792 млн.тг ($26,7 млн.). Все предпринятые компанией меры позволили обеспечить выполнение обязательств перед бюджетом по налоговым платежам. Всего за отчетный период в бюджет перечислено налогов в размере 514,0 млн. тт ($3,4 млн.).

В течение 1998-2000 годов в ЗАО «Эйр Казахстан» с целью оптимизации была проделана определенная работа по разработке и принятию единой тарифной сетки, поэтапному сокращению штатов авиакомпании, развитию системы оплаты труда.

Таблица 3

Динамика изменения штатных единиц

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 01.01.98 г. | 01.01.99 г. | 01.01.00 г. | 01.01.01 г. |
| Количество штатных единиц | 3 259 | 2 625 | 2 158 | 1 430 |
| Доля ФОТ в общих расходах | 12,7% | 9,6% | 5,5% | 3,6% |

По состоянию на 01.10.2001 года на балансе ЗАО «Эйр Казахстан» сумма основных фондов составляет:

Таблица 4

Стоимость основных фондов ЗАО Эйр Казахстан на 2001

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование** | **Тыс. тенге** | **%** |
| Здания и сооружения | 655 149 | 5,4% |
| Машины, оборудование, передаточные устройства | 147 637 | 1,2% |
| Спец. Транспорт | 114 878 | 1,0% |
| Воздушные суда | 10 377 413 | 86,0% |
| Двигатели | 681 864 | 5,6% |
| Прочие | 92 679 | 0,8% |
| **Всего** | **12 069 620** | **100%** |

Как видно из данной таблицы 4, основная доля основных фондов ЗАО «Эйр Казахстан» приходится на «воздушные суда» – 86%.

В 2001 году ЗАО «Эйр Казахстан» эксплуатировало 32 направления. Полеты выполнялись в следующие страны ближнего и дальнего зарубежья: Китай, Германию, Венгрию, Турцию, Объединенные Арабские Эмираты, Таиланд, Южную Корею, Израиль, Индию, Россию, Азербайджан. В 2001 году выполнено 2 830 регулярных рейса, из них 58% по Республике Казахстан, 18% – страны СНГ, 23% – страны дальнего зарубежья.

Кадровый потенциал, труд и заработная плата.

Производственные и социальные отношения между работодателем и трудовым коллективом ЗАО “Эйр Казахстан” регулируется коллективным договором.

Трудовые отношения между работодателем и работником регулируются индивидуальным трудовым договором, по которому работник обязуется выполнять работу по определенной специальности, квалификации, должности с исполнением актов работодателя, работодатель обязуется своевременно и в полном объеме выплачивать работнику заработную плату и иные выплаты в соответствии с действующими в ЗАО “Эйр Казахстан” Положениями, актами работодателя, обеспечивать условия труда, предусмотренные законодательством о труде и коллективным договором.

При найме, на работников заключается индивидуальный договор в письменной форме. В индивидуальном трудовом договоре предусматривается различные доплаты и надбавки за профессиональное мастерство и высокую квалификацию, за классность и высокую степень. Также оговаривается продолжительность ежегодного отпуска.

Уровень заработной платы работников Общества определяется структурными составляющими заработной платы: должностным окладом (месячной тарифной ставкой), системой премирования.

Составляющими элементами дополнительной заработной платы является также доплаты и надбавки к должностным окладам, прочие виды выплат.

Заработная плата бывает: повременная, сдельная.

Кадровый состав авиакомпании может быть охарактеризован.

Таблица 5

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | 1999 | 2000 |

# **Общая численность работников** 1968 чел. 1875чел

Текучесть кадров за 1998/1999 составила: 11% 13,3%

- всего уволено по собственному желанию 184чел. 215чел.

- всего уволено по нарушению

трудовой дисциплины 33чел. 35чел.

- всего работающих женщин 808 900

Всего работает по основным специальностям

- КВС ВС 230чел. 200чел

- Борт/механики 165чел 150чел

- Борт/ проводники 300 чел 250чел

- Борт/инженера 165чел 150чел

- Инженера по обслуживанию ВС 150чел 100чел

- Авиатехники 200чел 130чел

# **Анализ производственной и финансовой деятельности**

# **ЗАО «Эйр Казахстан».**

Проведенные компанией в 2001 году меры, направленные на оптимизацию действующего расписания полетов ВС, ликвидация неэффективных направлений и увеличение частоты рейсов на прибыльных направлениях, позволило обеспечить устойчивое изменение основных производственных показателей в положительную сторону.

В 2001 году компания обеспечила увеличение регулярного годового налета (23322 часов), по сравнению с прошлым годом (22732 часа) на 1,5%. При этом увеличение налета произошло несмотря на количественное сокращение общего парка ВС, задействованных в расписании 2001 года по сравнению с 2000 годом (на 3 единицы), что характеризует увеличение интенсивности и эффективного использования действующего парка ВС, что положительным образом сказалось на средней пассажирской загрузке самолетов - 55% против 52% в 2001 и 2000 годах соответственно.

Таблица 6.

*Динамика изменения налета часов.*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Период | 2000 год | 2001 год |
| Налет, час. | 22732 | 23322 |

При фактическом увеличении налета часов самолетов, количество регулярных самолето-вылетов составило 8527, что на 4,2% больше аналогичного показателя (8041) прошлого года.

Таблица 7*.*

Динамика изменения количества самолето-вылетов.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Период | 2000 год | 2001 год |
| Самолето-вылеты, ед. | 8041 | 8527 |

В текущем году продолжена, наметившаяся с 2000 года тенденция увеличения количества пассажиров перевозимых самолетами компании. За отчетный период рост числа пассажиров составляет 5,5% по сравнению с итогами прошлого года.

В 2001 году авиакомпания осуществляла регулярные полеты по 7-ми маршрутам внутренних воздушных авиалиний, 4-м в страны СНГ и 19-ти направлениям дальнего зарубежья.

В целях повышения рентабельности и сокращения расходов, компания в 2001 году провела оптимизацию действующего расписания регулярных полетов, для чего было сокращено количество неэффективных направлений, в частности было ликвидировано 6 внутренних маршрутов, 4 в дальнее зарубежье и 2 в страны СНГ, при этом была увеличена частота полетов по прибыльным авиалиниям. Проведенные мероприятия позволили сэкономить средства на сумму порядка 420,0 млн.тенге ($2,8 млн.).

Выполнение производственных показателей обеспечено парком ВС в количестве 14 самолетов, в том числе Ан-24 - б. Ту-154Б -1, Ту-154М - 1, А-310 - 2, Б737 - 4. Практическое использование парка ВС в 2001 году показало, что данное количество самолетов, задействованных в регулярных полетах, является наиболее оптимальным, т.е. позволяет в полном объеме обеспечивать перевозку существующего пассажиропотока и в тоже время дает возможность своевременно финансировать и выполнять работы связанные с модернизацией и поддержанием исправности ВС.

Вместе с тем, в 2001 году авиакомпания при выполнении регулярных полетов эксплуатировала четыре ВС типа Б-737. В то же время, исходя из анализа экономической эффективности использования ВС данного типа следует, что эксплуатация такого количества (четырех) ВС, учитывая условия договоров лизинга, нерентабельна. Существующий рынок авиаперевозок не позволяет обеспечить необходимую загрузку и эффективный налет для такого числа Б-737.

В связи с этим, а также принимая во внимание, что размеры лизинговых ставок, согласно условиям договоров, гораздо выше рыночных и не выгодны для авиакомпании, принято решение об отказе одного ВС Б-737.

Основные производственные показатели ЗАО “Эйр Казахстан” отражены в таблице 8.

Таблица 8.

Основные производственные показатели ЗАО «Эйр Казахстан»

за период 1998 – 2000 годы и 9 месяцев 2001 года

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Наименование** | **1998г.** | **1999г.** | **2000г.** | **2001г.**  **(9 мес.)** |
|  | Эксплуатируемых, шт. | 21 | 32 | 24 | 18 |
| 2 | Количество эксплуатируемых направлений, шт. | 35 | 39 | 28 | 32 |
| 3 | Количество выполненных регулярных рейсов, шт., в т.ч.: |  | 4 011 | 3 653 | 2 830 |
|  | Республика Казахстан |  | 2 618 | 2 108 | 1 653 |
|  | страны СНГ |  | 808 | 614 | 516 |
|  | дальнее зарубежье |  | 585 | 931 | 661 |
| 4 | Налет часов, час. | 29 936 | 24 623 | 24 348 | 17 907 |
| 5 | Количество самолето-вылетов | 13 285 | 9 068 | 8 628 | 6 474 |
| 6 | Количество перевезенных пассажиров, ед., в т.ч.: | 575 901 | 435 376 | 477 961 | 388 046 |
|  | по внутренним рейсам | 328 421 | 249 784 | 229 933 | 187 582 |
|  | по международным рейсам | 247 480 | 185 592 | 248 028 | 200 464 |
| 7 | Пассажирооборот, тыс. пкм | 1 223 108 | 989 413 | 1 213 244 | 1 014 338 |
| 8 | Коэффициент пассажирской загрузки, % | 49 | 47 | 52 | 59 |
| 9 | Количество перевезенных грузов, багажа, почты, тонн | 3 116 | 3 265 | 5 626 | 3 309 |
| 10 | Грузооборот, тыс. ткм | 9 784 | 11363 | 21 175 | 11 777 |

Как видно из таблицы 8, за период 1998 – 2000 наблюдается рост международных перевозок и спад внутренних, что связано с переориентацией ЗАО «Эйр Казахстан» на международные направления и ориентацию на сотрудничество с авиакомпаниями выполняющими республиканские авиаперевозки.

С 1998 года по 2000 год включительно ЗАО «Эйр Казахстан» на республиканских и международных рейсах было перевезено 1 489 238 пассажиров и 12 007 тонн грузов.

Таблица 9

Основные показатели финансово-хозяйственной деятельности

ЗАО «Эйр Казахстан» за период 1998-2000 годы и 9 месяцев 2001 года

*(тыс. тенге)*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование** | **1998** | **1999** | **2000** | **2001**  **(9 мес.)** |
| Доход от реализации продукции (работ, услуг) | 6 340 093 | 7 838 585 | 12 391 137 | 10 267 710 |
| Себестоимость реализованной продукции (работ, услуг) | 5 811 907 | 8 734 906 | 13 801 826 | 9 012 349 |
| Валовой доход | 528 186 | -896 321 | -1 410 689 | 1 255 361 |
| Доход от не основной деятельности | 101 927 | 1 411 473 | 2 051 840 | 172 306 |
| Расходы периода, в том числе | 1 248 235 | 2 350 744 | 3 678 438 | 936 270 |
| Общие и административные расходы | 1 153 127 | 2 108 049 | 3 312 831 | 506 535 |
| **ИТОГО Доход (+), Убыток (-)** | - 1 199 409 | -3 353 605 | -3 791 583 | 199 272 |
| Кредиторская задолженность, в том числе | 3 689 362 | 10 444 093 | 16 141 214 | 15 301 776 |
| - задолженность по налогам | 122 710 | 572 286 | 1 384 030 | 1 085 133 |
| Дебиторская задолженность | 2 299 821 | 1 147 225 | 925 336 | 820 953 |

Период с1998 по 2000г.г. характеризуется значительным ухудшением финансово-экономического положения ЗАО «Эйр Казахстан», нерентабельностью ее производственной деятельности. Несмотря на двукратный рост доходов от реализации, убытки ЗАО «Эйр Казахстан» возросли с 1 199 млн. тенге (1998 г.) до 3 791 млн. тенге (2000 г.). Прирост затратной части («себестоимость реализованной продукции» + «расходы периода») в 1,55 раза опережал прирост доходов от реализации, в результате себестоимость реализованной продукции превысила доходы от ее реализации. В 1999 и 2000 годах реализация продукции (работ, услуг) осуществлялась ниже ее себестоимости. Также немаловажную роль в получении убытков сыграл рост «расходов периода» с 1 248 млн. тенге до 3 678 млн. тенге. Доля «расходов периода» в общих затратах возросла с 16,3% (1998 г.) до 20,2% (2000 г.).

Анализ коэффициентов финансовой устойчивости, рассчитанные на основе балансов ЗАО «Эйр Казахстан» за период 1998 – 2000 годы, свидетельствует о неудовлетворительной структуре баланса в указанном периоде. Возросла финансовая зависимость авиакомпании и, как следствие, произошло увеличение долей привлеченного капитала и задолженности в структуре активов. Коэффициенты финансовой устойчивости и ликвидности значительно ниже нормативных показателей.

За 2000 год общий доход ЗАО «Эйр Казахстан» составил 14 443 млн. тенге, в том числе от основной деятельности – 12 391 млн. тенге (86% от общей суммы дохода), от не основной деятельности – 2 052 млн. тенге (14% от общей суммы).

Общие расходы составили 18 235 млн. тенге, из них себестоимость реализованной продукции 13 801 млн. тенге (75,7% к общим расходам), расходы периода – 3 678 млн. тенге (20,2%), в том числе общие и административные – 3 313 млн. тенге (18,2% к общим расходам), расходы по процентам – 365 млн. тенге или 2% соответственно.

Убыток от основного вида деятельности составил 1 410 млн. тенге.

Общий убыток по итогам 2000 года составил 3 791 млн. тенге.

В целом на финансовом результате ЗАО «Эйр Казахстан» за 1998-2000 годы негативно отразился плохой менеджмент в авиакомпании, неэффективное использование имеющегося парка воздушных судов, низкий уровень учета и контроля расходов, отсутствие должного уровня бюджетной системы.

За 9 месяцев 2001 года намечается тенденция значительного улучшения финансово-экономического состояния ЗАО «Эйр Казахстан».

За счет улучшения коммерческой деятельности, повышения финансовой дисциплины и осуществления режима экономии и оптимизации расходной части, достигнута рентабельность производственной деятельности. Удельный вес себестоимости реализованной продукции в общих расходах по сравнению с 2000 годом возросла с 75,7% до 88%. Расходы периода снизились более чем в три раза с 3 678 млн. тенге до 936 млн. тенге, в том числе общие и административные в 6,5 раз.

Если в 2000 году авиакомпания имела валовый убыток, то за 9 месяцев 2001 года валовый доход составил 1 255 млн. тенге. В целом, за 9 месяцев 2001 года получен чистый доход в размере 199 млн. тенге.

Общая сумма обязательств по балансу на 31.12.2000 года составила 16 141 млн. тенге. На 01.10.2001 года сумма обязательств составила 15 301 млн. тенге или уменьшение на 5%.

Улучшение результатов финансово-хозяйственной деятельности за 2001 год достигнуто благодаря ряду мер по улучшению финансового положения ЗАО «Эйр Казахстан». Была произведена консолидация финансовых потоков, централизованы доходы от авиаперевозок, установлен ежедневный учет поступления и расходования денежных средств. Проведена работа по управлению оборотным капиталом, организации более действенного управления товарно-материальными запасами. Важным шагом в управлении финансовыми ресурсами явилось внедрение бюджетной системы, которая позволяет четко и своевременно отслеживать баланс между поступлением и расходованием средств, управлять издержками путем построения сбалансированной системы бюджетов.

Положительное влияние на снижение общих расходов оказало решение компании о закупке товаров и услуг на тендерной основе. Проведение таких мероприятий позволило отказаться от фирм-посредников и производить покупку товаров и продукции по приемлемым ценам. Пересмотрены ранее действовавшие договора на оказание услуг в части снижения стоимости, ставок и тарифов.

Увеличение объема перевезенных пассажиров позволило повысить уровень доходов компании, в частности от12391млн.тг.($87,3млн.) в течении 2000года до 15099 млн.тг.($106,6 млн.) за период 2001года. Рост доходов составил-15%. При этом уровень действующих в 2001году тарифов оставался практически на уровне 2000года.

## Активы авиакомпании это объекты, принадлежащие ЗАО «Эйр Казахстан»:

1. Здания и сооружения, связанные с организацией производства;
2. Административные корпуса с прилежащим земельным участком;
3. Воздушные суда;
4. Оборудование для наземного обслуживания пассажиров и воздушных судов (трапы, буксировочные машины и др. спецавтотранспорт);
5. Комплексы ГСМ для обеспечения топливом полетов;
6. Комплексы по обеспечению бортового питания;
7. Здания и инфраструктуры агентств по продаже авиаперевозок, включая системы связи: телекоммуникационная и резервационная («GABRIEL», «Сирена»).

## Производство услуг.

Основная производственная деятельность ЗАО «Эйр Казахстан» осуществляется по следующим видам:

* регулярные авиаперевозки пассажиров по внутренним и международным направлениям;
* регулярные авиаперевозки грузов по внутренним и международным авиалиниям.

Не основная производственная деятельность ЗАО «Эйр Казахстан» осуществляется по следующим видам:

* нерегулярные (чартерные) авиаперевозки;
* услуги по метрологическому обслуживанию;
* информационные услуги (аренда каналов связи, обучение работе с информационными системами бронирования и продаж);
* услуги по техническому обслуживанию воздушных судов в аэропортах РК;
* медицинские услуги;
* аренда воздушных судов и прочего имущества;
* осуществление продаж перевозок.

В настоящее время ЗАО «Эйр Казахстан» активно рекламирует свои услуги во многих печатных изданиях и на телевидении. В целях интеграции в мировые информационные системы в ЗАО «Эйр Казахстан» функционирует Web-сайт с постоянно обновляющейся информацией об ЗАО «Эйр Казахстан». С целью стимулирования сбыта в ЗАО «Эйр Казахстан» широко применяется система поощрения агентов по продажам, бонусная система, программа часто летающих пассажиров, широкий спектр тарифов.

### Системы продаж и бронирования.

ЗАО «Эйр Казахстан» имеет центр бронирования, базирующийся в Алматы. Авиакомпания использует международную систему SITA Gabriel для продажи билетовпо международным и внутренним маршрутам.

ЗАО «Эйр Казахстан» имеет соглашения об участии со всеми крупными дистрибутивными системами продаж, такими как Amadeus, Galileo, Abacus, WorldSpan, «Сирена 2-3», «Сирена 2000» и регулярно повышает свой уровень участия в этих системах. В настоящее время рассматривается вопрос установки собственного Центра Обработки Данных системы «Сирена 2-3». В мае 2001 года завершены работы по внедрению «Системы автоматизированной билетопечати «Ticketing» в рабочем режиме (получение статистических отчетов) в ЗАО «Эйр Казахстан» и ТОО «Эйр Казахстан Тур».

Внедрены новые технологии подключения системы бронирования «Gabriel» ЗАО «Эйр Казахстан» через INTERNET в странах дальнего зарубежья (Сеул, Дубаи, Москва).

С января 2001 года ЗАО «Эйр Казахстан» начала самостоятельно управлять базой данных тарифов «Air Fare», в которой размещаются все тарифы и правила их применения на пассажирские и грузовые перевозки ЗАО «Айр Казахстан».

Динамика изменения тарифов за 1998-2000 год была определена как внутренними факторами, так и общим состоянием экономики страны: изменение курса валют, спрос населения, появление конкурентов на воздушных линиях.

### Анализ применения пассажирских тарифов.

ЗАО «Эйр Казахстан» при построении тарифной политики руководствуется законодательными актами Республики Казахстан.

Основными принципами построения ценовой политики в ЗАО «Эйр Казахстан» являются:

1. установление тарифов на перевозку пассажиров, почты, грузов не ниже себестоимости авиаперевозок.
2. обеспечение конкурентоспособности тарифной политики с учетом удовлетворения спроса различных категорий пассажиров (разработка сквозных тарифов, льготных тарифов).

Ценовая политика ЗАО «Эйр Казахстан» ориентируется на:

* различные сегменты рынка;
* действующих конкурентов и их потенциал;
* сезонные и суточные колебания спроса;
* контингент летающих пассажиров;
* совершенствование систем и льгот продаж.

В настоящее время в ЗАО «Эйр Казахстан» действует система тарифов, правил их применения обеспечивающая продажу авиаперевозок в соответствии с расписанием движения воздушных судов на прямых и сквозных направлениях. Широко используются возможности применяемых автоматизированных систем бронирования (Сирена, Габриэль).

## О направлениях инвестирования в ЗАО “Эйр Казахстан” говорят данные следующей таблицы:

Таблица 10

Инвестиции ЗАО “Эйр Казахстан” в основные средства

(тыс. тенге)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование позиции** | **1998** | **1999** | **2000** |
| Земля |  | 91,9 |  |
| Здания и сооружения | 2 145,6 | 2 815,2 |  |
| Машины, оборудование, передаточные устройства | 19 750,5 | 137 575,6 | 26 823,1 |
| Специальный транспорт |  | 22 814,0 |  |
| Легковой транспорт | 14 100,4 | 3 441,8 | 6 351,9 |
| Прочие | 11 284,9 | 16 398,2 | 11 579,6 |
| Техническая литература | 3 390,1 | 39,8 |  |
| Воздушные суда | 668 348,1 | 5 112 900,0 | 1 961 617,9 |
| Двигатели | 100 333,7 | 94 057,7 | 70 825,2 |
| **ИТОГО** | **819 353,3** | **5 390 134,2** | **2 077 197,7** |

Таким образом, инвестиционная политика ЗАО «Эйр Казахстан» в основном направлена на приобретение и модернизацию воздушного парка, что необходимо для обеспечения нормального производственного процесса. Прочие инвестиции (в основном в основные средства) осуществляются по необходимости в соответствии с программами обеспечения производства.

Взаимоотношения с бюджетом.

Многие причины нестабильности национального перевозчика кроются в ужесточенном режиме и несовершенстве национального налогового законодательства.

В связи с тем, что в Республике Казахстан отсутствует авиапромышленность, необходимая для эксплуатации и технической поддержки самолетного парка, существует необходимость в привлечении поставщиков запасных частей к воздушным судам, а также подрядчиков по обслуживанию и технической поддержке воздушных судов из стран дальнего и ближнего зарубежья, что приводит к возникновению ряда налоговых процедур, обязывающих импортера оплачивать непосильное бремя налоговых платежей.

Одной из особенностей деятельности авиакомпании является образование таких расходов, как расходы за аэропортовое, техническое, коммерческое обслуживание международных рейсов и, как следствие, формирование дополнительных расходов в виде подоходного налога с нерезидентов у источника выплаты. Однако в соответствии с международными конвенциями, регулирующими международное налогообложение было достигнуто значительное уменьшение налогового бремени таких видов услуг как аэропортовские услуги в международных аэропортах, обслуживание ВС, аэронавигационное обеспечение, что привело к снижению задолженности в бюджет по подоходному налогу с нерезидентов за 2001 год на 339,2 млн. тенге.

Проведена работа по реструктуризации общей задолженности в бюджет. В соответствии с нормами налогового законодательства РК авиакомпании предоставлена отсрочка по уплате налогов. Существующая задолженность погашается согласно графика погашения, утвержденного Министерством государственных доходов РК и Налоговым комитетом по г.Астана. Обязательства авиакомпании обеспечиваются договором залога, заключенного с Налоговым комитетом по г.Астана. На сегодняшний день авиакомпанией обязательства по выполнению графика погашения задолженности соблюдаются в полном объеме. Также погашена задолженность по обязательным пенсионным взносам в накопительные пенсионные фонды за 1999-2001 годы.

Таким образом, из вышеизложенного можно сделать вывод, что предпринимаемые меры по реструктуризации долга приведут к полному погашению ЗАО «Эйр Казахстан» задолженности в бюджет.

## Маркетинговые исследования рынка.

Авиационный транспорт является одним из индикаторов экономического состояния государства и перспективы его развития тесно связаны с реальным ростом национального дохода и благосостояния населения. По данным Межгосударственного Авиационного Комитета (МАК), в период с 1990 года общее падение объемов авиаперевозок по странам СНГ составило 90%. Соответственно произошло снижение объемов авиаперевозок, осуществляемых казахстанскими перевозчиками.

После известных трагических событий, произошедших в Соединенных Штатах Америки 11 сентября 2001 года, мировая гражданская авиация переживает самый глубокий кризис за всю историю своего существования. Необходимо определенное время для стабилизации. Исходя из последних событий, можно ожидать, что 2002 год будет сложным для гражданской авиации и прогноз ИАТА о ежегодном росте объемов пассажиров на 5-10% вряд ли оправдается.

В соответствии с прогнозами ожидается некоторое оживление экономики стран региона Азии, Тихого океана и Карибского моря. С учетом этого ЗАО «Эйр Казахстан» будет строить политику развития и дальнейшего усиления присутствия ЗАО «Эйр Казахстан» на авиационном рынке Юго-Восточной Азии и дальнейшее расширение сети продаж на Японию, Австралию, Канаду и США.

Наряду с вышеуказанным, еще более ожесточится конкуренция, особенно в области тарифов, обслуживания пассажиров и обеспечения безопасности полетов.

Целенаправленная деятельность ЗАО «Эйр Казахстан» по созданию и развитию обширной сети и стабильной системы внутренних рейсов, обеспечивающих удобные стыковки с международными рейсами, и рейсами других казахстанских авиакомпаний, дало определенные положительные результаты.

### Внутренний рынок.

Несмотря на тенденцию общего снижения внутренних перевозок, (удельный вес внутренних перевозок снизился с 70% в 1997 году до 55,4% в 2000 году) имеется потенциал развития внутреннего рынка, обусловленный геодемографическим фактором - 14 миллионов населения на территорию 2,7 млн. кв. км.

Внутренние воздушные перевозки будут иметь тенденцию к росту в ближайшем будущем, поскольку Казахстан развивает свои экономические и энергетические ресурсы. Пассажирский сегмент на внутренних перевозках увеличивается вследствие развития нефтегазовой и других отраслей экономики Казахстана.

Основным авиатранспортным узлом является аэропорт г. Алматы, через который в 2000 году прошло более половины всего пассажиропотока.

Города Астана, Актау, Атырау, Уральск следует рассматривать как наиболее перспективные рынки развития внутренних авиаперевозок. Другие важные центры перевозок: Актюбинск на западе, Усть-Каменогорск и Павлодар на северо-востоке, Кустанай на северо-западе, Шымкент на юге.

### *2.3*. Внешнеэкономическая деятельность ЗАО “Эйр – Казахстан”

В соответствии с заключенными межправительственными соглашениями о воздушном сообщении, регулярные полеты в Республике Казахстан осуществляют назначенные перевозчики России («Трансаэро», «Пулковские авиалинии», «Калининградавиа», «Ист Лайн»), Азербайджана («Имэйр», «Азал»), Узбекистана («Узбекистон Хаво Йуллори»), Туркмении, Таджикистана.

Полеты в Республику Казахстан российскими авиакомпаниями выполняются из Москвы, Санкт-Петербурга, Калининграда, Самары. Частота полетов в неделю составляет – 17 рейсов (в Алматы, Атырау, Астану, Караганду, Павлодар, Усть-Каменогорск, Актау).

Регулярные полеты назначенных авиакомпаний Узбекистана, Туркмении, Таджикистана в Алматы выполняется 12 рейсов. В данном случае это является резервом, который может быть использован путем достижении взаимного паритета, декларируемыми межправительственными соглашениями.

Итого еженедельно в Республике Казахстан выполняется 29 регулярных рейсов авиакомпаниями СНГ.

В качестве назначенных перевозчиков, казахстанские авиакомпании осуществляют регулярные полеты в Россию (Эйр Казахстан – в Москву, Минеральные воды, Атырау ауе Жолы – в Москву, Иртыш Авиа – в Москву, Новосибирск, Скат – в Новосибирск), а также в Азербайджан (Эйр Казахстан – в Баку), Украина (Саяхат – в Киев). Общее количество еженедельных полетов в Россию составляет – 17, а общее количество регулярных полетов казахстанских авиакомпаний в страны СНГ – 20 рейсов в неделю.

Таким образом, соотношение полетов между назначенными перевозчиками РК и РФ составляет 50%:50%.

. ЗАО «Эйр Казахстан» активно сотрудничает с авиакомпаниями стран СНГ, такими как «Аэрофлот», «Азал», «ИмЭйр», «Узбекистон Хаво Йуллори». Заключенные коммерческие соглашения позволяют вести продажу билетов на рейсы, выполняемые вышеуказанными авиакомпаниями и, в дальнейшем, планируется увеличение собственной сети маршрутов в страны СНГ.

Межправительственные соглашения о воздушном сообщении между РК и странами дальнего зарубежья на практике успешно реализуются назначенными авиакомпаниями РК и дальнего зарубежья.

В Алматы выполняют регулярные полеты авиакомпании Люфтганза (5 рейсов еженедельно на ВС А-340), Британские авиалинии (3 рейса на ВС Боинг - 767), КЛМ (4 рейса на Боинг - 767), Турецкие Авиалинии (4 рейса на ВС А-310), Иран Эйр (1 рейс на ТУ154), Синцзянские авиалинии (2 рейса на ВС Боинг 757). Итого 19 рейсов в неделю.

Все полеты в РК вышеперечисленных авиакомпаний дальнего зарубежья, кроме полетов авиакомпаний Люфтганза и Турецкие Авиалинии, выполняются в одностороннем порядке.

Казахстанские авиакомпании успешно освоили международные трассы, выполняя регулярные полеты в Германию (5 рейсов еженедельно, и в пиковые сезоны - до 13 в неделю), Израиль, Венгрию, Турцию (регулярно 2 рейса, плюс в сезон – дополнительно 2 рейса в Анталью), ОАЭ, Китай, Индию, Тайланд и Южную Корею (ввиду отсутствия межправительственного соглашения о воздушном сообщении между РК и Кореей, полеты выполняются на основании разрешений авиационных администраций обоих государств). Полеты выполняются авиакомпанией Эйр Казахстан на воздушных судах западного производства А-310, Боинг – 737, а также на самолетах российского производства Ил-86, ТУ 154М.

Общее количество международных регулярных рейсов ЗАО «Эйр Казахстан» составляет – 15 рейсов, а в пиковый сезон до 25 рейсов в неделю. Регулярные полеты на самолетах Ан-24 выполняются авиакомпанией Иртыш-Авиа в Монголию (Баян - Улегей).

Всего авиакомпаниями РК выполняется 16 еженедельных полетов в страны дальнего зарубежья. Таким образом, соотношение количества регулярных рейсов составляет 46%:54% в пользу авиакомпаний дальнего зарубежья. Учитывая увеличение регулярных перевозок ЗАО «Эйр Казахстан» в летний период, соотношение соответственно составит 57%:43% , в пользу казахстанской стороны.

Положительным достижением ЗАО «Эйр Казахстан» можно считать создание и развитие широкой международной сети авиаперевозок. Сегодня Авиакомпания выполняет регулярные рейсы в Германию, Венгрию, Израиль, Турцию, Индию, ОАЭ, КНР, Тайланд, Южную Корею. В общей совокупности регулярных международных рейсов, выполняемых в/из РК, на долю «Эйр Казахстан» приходится 53%.

Рисунок 2.



Более 50% доходов ЗАО «Эйр Казахстан» получает за счет полетов, осуществляемых в дальнее зарубежье.

# **Глава 3. ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЗАО «ЭЙР КАЗАХСТАН» НА 2002-2005 ГОДЫ**

**3.1.План развития ЗАО Эйр Казахстан на период 2001-2005г.г.**

Стратегическая цель Плана развития ЗАО «Эйр Казахстан» на период 2001 – 2005 годы заключается в создании жизнеспособной и авторитетной международной авиакомпании.

В связи с чем, в указанный период предстоит решение следующих задач:

* + - 1. Закрепление положительных тенденций финансово-хозяйственной деятельности ЗАО «Эйр Казахстан» достигнутых в 2001 году и создание финансово стабильной авиакомпании.
      2. Обеспечение получения максимально возможных доходов от авиаперевозок.
      3. Обеспечение высокого уровня сервиса.
      4. Достижения на конкурсной основе статуса назначенного и флагманского перевозчика.
      5. Наращивание доли участия на рынке воздушных перевозок и закрепление позиций на рынке регулярных авиаперевозок.
      6. Расширение и создание достаточного количества внутренних и международных направлений и обеспечение конкурентоспособности на рынке авиационных работ и услуг.
      7. Полное обеспечение выполнения требований авиационной безопасности и безопасности полетов.

Необходимо отметить, что одним из важных вопросов, стоящих перед ЗАО «Эйр Казахстан» в ближайшее время, является вопрос оптимизации самолетно-моторного парка, с целью включения более современных и экономичных в эксплуатации самолетов западного производства, что позволит конкурировать на более прибыльных международных маршрутах и будет способствовать осуществлению основных стратегических задач авиакомпании по становлению. В течение 2001 – 2002 годов ЗАО «Эйр Казахстан» предстоит процесс избавления от «железного ряда», избыточной, а также морально устаревшей и непригодной к дальнейшей эксплуатации авиационной техники.

Своевременное техническое переоснащение имеющихся воздушных судов в соответствии с требованиями ИКАО, JAA (Объединенная Авиационная Администрация стран ЕС) и FAA (Федеральная Авиационная Администрация США).

План расширения маршрутов будет осуществляться с учетом нового Закона Республики Казахстан «О государственном регулировании гражданской авиации». В связи с чем, ЗАО «Эйр Казахстан» намерено принимать участие в конкурсах по распределению международных и внутренних авиамаршрутов, с учетом имеющихся технических и финансовых возможностей (наличие парка воздушных судов, летно-технический ресурс и т.п.).

Также ЗАО «Эйр Казахстан» предполагает участие в конкурсах по авиамаршрутам, осуществляемым на основании решений Правительства Республики Казахстан, уполномоченного им органа или местных исполнительных органов, не обеспечивающие необходимого уровня дохода, но подлежащие субсидированию из средств соответствующих бюджетов.

С учетом этого, План развития ЗАО «Эйр Казахстан» предполагает закрепление достигнутых позиций на рынке внутренних и международных регулярных авиаперевозок, а также постепенное расширение их сети. При расширении маршрутов приоритеты будут распределяться следующим образом:

Укрепление достигнутого ЗАО «Эйр Казахстан» доминирующего положения на внутреннем рынке РК, при условии проведения политики сотрудничества в форме стратегических альянсов и других взаимосогласованных форм коммерческого сотрудничества с авиакомпаниями РК для формирования устойчивого, широкого и вполне доступного по ценам, для различных социальных слоев населения, диапазона услуг на внутренние авиаперевозки. Это также позволит расширить парк воздушных судов, оптимизировать расписание, регулярность полетов, повысить качество услуг. Для авиакомпаний это даст возможность совместно эффективно использовать международные системы продаж (Габриэль, Амадеус), членство в BSP, MITA и др. (Германия, Венгрия, Турция, ОАЭ, Китай).

Расширение присутствия на рынке СНГ.

Укрепление достигнутых позиций на рынке Юго-Восточной Азии, постепенное освоение маршрутов на Европу, Ближний Восток и Азиатско-тихоокеанский регион.

2002 год.

На внутреннем рынке, ЗАО «Эйр Казахстан» будет совместно с другими казахстанскими авиакомпаниями, такими как, «Атырау Ауе Жолы», «Евро - Азия Эйр», «Иртыш-Авиа», «Саяхат» обеспечивать развитие регулярного сообщения в стратегически важных регионах Атырау, Актау и Уральска.

Во второй половине 2002 года планируется открытие регулярных полетов по маршруту Шымкент – Москва, Актау – Москва.

ЗАО «Эйр Казахстан» будет развивать сеть международных рейсов из Астаны в регионы СНГ и дальнего зарубежья, во исполнение поручений Президента РК по обеспечению связи новой Столицы с дальним и ближним зарубежьем.

После завершения строительства нового терминала аэропорта г. Алматы, предполагается увеличение потока транзитных пассажиров и грузов, в связи с чем, учитывая имеющийся потенциал, планируется использование данного аэропорта как хаба при полетах из Европы в Юго-Восточную Азию и обратно.

2002 – 2003 годы. Принимая во внимание одностороннюю эксплуатацию авиакомпанией «Бритиш эйрвейз» маршрута Лондон – Алматы – Лондон, и заведомую убыточность при выполнении нами самостоятельных рейсов по данному маршруту, необходимо выполнение рейсов по совмещенному маршруту Дели – Алматы – Лондон с коммерческими правами на участке Дели-Лондон в качестве компенсации.

Данные полеты возможны только после достижения договоренностей между Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и авиационными властями соответствующих государств.

Также предполагается, путем сотрудничества с российскими авиакомпаниями, использование Московского аэроузла как крупнейшего авиаузла России при выполнении полетов из Юго-Восточной Азии в страны Европы и США.

По мере подписания соответствующих межправительственных соглашений по воздушному сообщению между РК и Кореей, РК и Японией в 2002 – 2003 годах, вполне реально осуществление перевозок по код шерингу с европейскими авиакомпаниями по маршруту Европа – Алматы – Сеул, Европа – Алматы – Япония. После подписания соглашений о воздушном сообщении с Италией и Испанией, возможно осуществление полетов в г.г. Римини, Рим, Милан, Барселону.

При внесении Гонконга, Макао в перечень пунктов, разрешенных для регулярных полетов в КНР, практически возможно открытие грузовых перевозок из Тель-Авива в Гонконг, Макао через Алматы.

2004 – 2005 годы.

Учитывая удобное геополитическое местоположение, а также факт строительства нового аэропорта г. Астана, привлекательным и экономически выгодным является сотрудничество с авиакомпаниями ближнего и дальнего зарубежья, путем заключения коммерческих соглашений или выплаты роялти, по выполнению полетов из Европы в Юго-Восточную Азию через Астану. Это значительно увеличило бы транзитно – трансфертный поток пассажиров и грузов, позволив Казахстану получить доступ в новые страны, не открывая собственных рейсов и не неся риск экономических потерь.

## 

## **3.2. Прогноз финансовых показателей и Программа развития**

## **ЗАО «Эйр Казахстан» на период 2001-2005 года**

В 2001 году ЗАО «Эйр Казахстан» планирует получить прибыль в размере 1 171 млн. тенге.

Общий доход составит 15 099 млн. тенге, в том числе доход от основной деятельности – 13 316 млн. тенге или 88% в общих доходах, доходы от прочей деятельности – 1 783 млн. тенге.

Расходы составят 13 928 млн. тенге, в том числе сумма оперативных расходов (от основной деятельности) 11 919 млн. тенге или 86% в общих расходах.

Расходы периода составят 2 010 млн. тенге, из них общие и административные расходы на сумму 764 млн. тенге, расходы по реализации 1,65 млн. тенге и расходы по процентам 822,2 млн. тенге.

Ожидаемый объем перевозок пассажиров составит в количестве 504 240 человек.

Таблица 11

Структура общих административных затрат

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование статьи | Затраты, дол. США | |
| 2001 год | 2002 год |
| ФОТ и отчисления | 1413720 | 1349798 |
| Коммунальные услуги | 157380 | 147681 |
| Текущий ремонт зданий и сооружений | 41166 | 36374 |
| Командировочные | 136883 | 55929 |
| Услуги связи | 209940 | 259476 |
| Транспортные | 47124 | 88750 |
| Переобучение специалистов | 17972 | 40377 |
| Процедурные | 719726 | 230293 |
| Хозяйственные | 29150 | 34911 |
| Прочие | 2001994 | 224652 |
| Содержание оргтехники и комплектующие | 186023 | 45552 |
| Содержание представительств | 1724255 | 2077709 |
| Амортизация | 95855 | 84000 |
| Налоги и обязат. платежи в бюджет | 3355039 | 840169 |
| **ИТОГО:** | **7394652** | **5515668** |

По прогнозам 2002 года ожидается получить прибыль в сумме 357 млн. тенге. При этом получить доходов 15 830 млн. тенге.

Рост ожидаемого в 2002 году пассажиропотока позволяет компании запланировать увеличение уровня доходов от авиаперевозок. Так доходы от авиаперевозок 2002 года составят - 92 млн. долларов США, что на 9% превысят уровень 2001 года. Общий доход составит 101,8 млн. долл. США.

Также в 2002 году планируется перевезти 551 370 человек, что на 8% больше в сравнении с 2001 годом.

Расходы составят 15 473 млн. тенге.

По прогнозам 2003 года прибыль составит 1 036 млн. тенге. При этом ожидается получить доходов 16 719 млн. тенге.

Расходы составят 15 682 млн. тенге.

В 2003 году планируется перевезти 571 120 человек, что на 4% больше в сравнении с 2002 годом.

По прогнозам 2004 года авиакомпания планирует получить прибыль в размере 1 158 млн. тенге. При этом ожидается получить доходов 17 724 млн. тенге.

Расходы составят 16 566 млн. тенге.

В 2004 году планируется перевезти 586 400 человек, что на 3% больше в сравнении с 2003 годом.

По прогнозам 2005 года авиакомпания планирует получить прибыль в размере 1 052 млн. тенге.

При этом ожидается получить доходов 18 984 млн. тенге.

Расходы составят 17 932 млн. тенге.

В 2005 году планируется перевезти 609 150 человек, что на 4% больше в сравнении с 2004 годом.

Планирование тарифов на услуги авиаперевозок.

Основными задачами тарифной политики на период 2001 – 2005 годы являются:

* получение максимальной прибыли, в целях безусловного выполнения доходной части бюджета авиакомпании;
* обеспечение выполнения объемов перевозок пассажиров, грузов и почты, в целях удержания лидирующего положения на рынке воздушных перевозок Республики Казахстан;
* обеспечение и удержание лидирующего положения по качеству перевозок
* повышение популярности авиакомпании среди населения через расширение доступности услуг авиаперевозок

## Инвестиционная программа.

В настоящее время авиакомпания поддерживает в состоянии летно-технической годности парк воздушных судов, только в том количестве, в каком это диктуется существующем на сегодня ограниченным рынком пассажирских и грузовых авиаперевозок в Казахстане.

## Программа профессиональной подготовки и решения социальных вопросов.

Работники авиакомпании, как правило, подготовленные специалисты, имеющие среднее профессиональное или высшее образование

В ЗАО «Эйр Казахстан» в соответствии с меняющимися технологическими требованиями, на основе анализа имеющегося квалификационного состава специалистов, ведется постоянная работа по направлению сотрудников авиакомпании на переподготовку (переобучение), курсы повышения квалификации. Обучение осуществляется в различных высших и средне специальных учебных заведениях (в основном профильных – Академия Гражданской Авиации, Колледж сервиса Гражданской Авиации и другие).

На период 2001 – 2005 годы запланировано повысить квалификацию в среднем ежегодно более 500 специалистам различных структурных подразделений авиакомпании.

Особое внимание в ЗАО «Эйр Казахстан» уделяется профессиональной подготовке и поддержанию высокого мастерства летного, инженерно-технического составов и бортпроводников. В связи с чем, кроме переподготовки, данная категория персонала систематически проходит тренажерную подготовку, курсы английского языка, занятия по подготовке к весенне-летней и осенне-зимней навигациям и т.п.

Социальная программа ЗАО «Эйр Казахстан» предусматривает создание всех условий для полноценного рабочего процесса и обеспечения бесперебойной деятельности предприятия. Решение основных социальных вопросов (заработная плата, охрана труда и техники безопасности, время труда и отдыха и т.п.) закреплено коллективным договором. Кроме того, в авиакомпании действует Положение об оказании материальной помощи работникам авиакомпании в связи с операционным лечением, а также в связи с кончиной членов семьи.

Большое внимание администрация авиакомпании оказывает ветеранам войны и труда, бывшим работникам Гражданской авиации. В дни проведения государственных и профессиональных праздников для них организуются праздничные обеды, подарки и материальная помощь.

## Мероприятия по охране окружающей среды

ЗАО «Эйр Казахстан» регулярно проводится организация работы по охране окружающей среды в соответствии с требованиями природоохранного законодательства.

Постоянно осуществляются мероприятия по Плану по снижению выбросов загрязняющих веществ в атмосферу согласно Проекту Нормативов предельно-допустимых выбросов (ПДВ) вредных веществ.

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Внешнеэкономическая деятельность предприятия – это сфера производственно-хозяйственной деятельности, связанная с международной и научно – технической кооперацией, с экспортом и импортов товаров и услуг.

Предприятие является основным звеном внешнеэкономической деятельности. Выход предприятия на международный рынок приводит к целому ряду положительных моментов как для самого предприятия, так и для экономики страны в целом. Во – первых, внешнеэкономическая деятельность является существенным фактором дополнительного стимулирования стабилизации национальной экономики. Во – вторых, предприятия могут гибко и оперативно реагировать на изменения внешнеэкономических факторов, оптимально мобилизовывать определенные производственные ресурсы в целях рационального использования преимуществ мирохозяйственных связей. В – третьих, существует и обратная связь: партнеры из разных стран в рамках хозяйственного сотрудничества существенно влияют на развитие предпринимательства, повышение его технического и технологического уровня, что в конечном итоге ведет к экономическому росту.

У гражданской авиации Казахстана есть будущее. Хотя бы потому, что такая обширная и мощная страна не может жить без авиации. У нашей страны завидное геополитическое положение. Транспортные потоки с Запада на Восток и в обратном направлении неизбежно будут проходить и уже проходят через территорию нашей страны. Об этом говорит и то, что многие иностранные авиакомпании стремятся занять свою нишу на рынке Казахстана.

Авиационный бизнес очень специфичен. Он сильно зависит от общей экономической и политической ситуации в стране. Экономический кризис, рост безработицы, низкая покупательская способность населения не дают развиваться авиаперевозкам, открывать новые направления.

Авиакомпания Эйр Казахстан образовалась 6 лет назад, когда казахстанскиий “борт” сидел в 10 миллиардной долговой яме. Эйр Казахстан в короткие сроки сумело, не прибегая к помощи зарубежных управляющих и иностранных займов, не только вывести из кризисного состояния всю оставшуюся летную систему, но и поднять ее на должную высоту.

В соответствии с Мировым соглашением между ЗАО «Эйр Казахстан Групп», ОАО «Казкоммерцбанк» и ЗАО «Эйр Казахстан» одобренным постановлением Правительства Республики Казахстан № 1581 от 23.10.2000 года 50% акций ЗАО «Эйр Казахстан» передано в собственность ОАО «Казкоммерцбанк», оставшаяся часть акций (50%) находится в собственности государства.

Демонстрируя готовность ЗАО «Эйр Казахстан» в полномасштабном участии в глобальной авиационной системе, в 1997 году ЗАО «Эйр Казахстан» зарегистрировалось в Международной организации гражданской авиации (International Civil Aviation Organization - ИКАО) под кодами KZK, а в 1998 году вступило в Международную ассоциацию воздушного транспорта (International Air Transport Association - ИАТА), где было зарегистрировано с кодами 9Y и 452.

ЗАО «Эйр Казахстан» является активным членом Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) и участником ее Конференций по координации тарифов и расписания, членом Клиринговой Палаты ИАТА. Авиакомпания вступила в члены МИТА (Многостороннее Интерлайн Соглашение), в рамках которого заключила соглашения о признании перевозочной документации с более чем 40 ведущими авиакомпаниями мира, одновременно заключив ряд специальных прорейтовых соглашений.

Итоги деятельности ЗАО Эйр Казахстан по оперативным данным свидетельствует об улучшении финансового состояния в отчетном периоде. Этому способствовало проведение ряда организационных мероприятий в сфере производственной и финансовой деятельности.

2000 год компания закончила с убытком в 3792 млн.тенге, имелись огромные долги по заработной плате, налогам, большая кредиторская задолженность. По итогам же 2001 года – впервые за все время существования - компания вышла с прибылью в размере 1033,1 млн. тенге, перечислено налогов в бюджет на сумму 514 млн. тенге, погашена задолженность по заработной плате и пенсионным отчислениям за 1999-2000годы. Снижены общие и административные расходы на 49%. И, что самое главное, количество авиационных инцидентов на летный час снижено на 34%, а это говорит о неуклонном повышении уровня безопасности полетов.

При фактическом увеличении налета часов самолетов, количество регулярных самолето-вылетов составило 8527, что на 4,2% больше аналогичного показателя (8041) прошлого года.

За отчетный период рост числа пассажиров составляет 5,5% по сравнению с итогами прошлого года.

В 2001 году авиакомпания осуществляла регулярные полеты по 7-ми маршрутам внутренних воздушных авиалиний, 4-м в страны СНГ и 19-ти направлениям дальнего зарубежья.

За период 1998 – 2000 наблюдается рост международных перевозок и спад внутренних, что связано с переориентацией ЗАО «Эйр Казахстан» на международные направления и ориентацию на сотрудничество с авиакомпаниями выполняющими республиканские авиаперевозки.

С 1998 года по 2000 год включительно ЗАО «Эйр Казахстан» на республиканских и международных рейсах было перевезено 1 489 238 пассажиров и 12 007 тонн грузов.

Для повышения эффективности деятельности авиакомпании был разработан стратегический план развития, который включает решение следующих задач:

1. Закрепление положительных тенденций финансово-хозяйственной деятельности ЗАО «Эйр Казахстан» достигнутых в 2001 году и создание финансово стабильной авиакомпании.

2. Обеспечение получения максимально возможных доходов от авиаперевозок.

3. Обеспечение высокого уровня сервиса.

4. Достижения на конкурсной основе статуса назначенного и флагманского перевозчика.

5. Наращивание доли участия на рынке воздушных перевозок и закрепление позиций на рынке регулярных авиаперевозок.

6.Расширение и создание достаточного количества внутренних и международных направлений и обеспечение конкурентоспособности на рынке авиационных работ и услуг.

7.Полное обеспечение выполнения требований авиационной безопасности и безопасности полетов.

Необходимо отметить, что одним из важных вопросов, стоящих перед ЗАО «Эйр Казахстан» в ближайшее время, является вопрос оптимизации самолетно-моторного парка, с целью включения более современных и экономичных в эксплуатации самолетов западного производства.

Также предполагается, путем сотрудничества с российскими авиакомпаниями, использование Московского аэроузла как крупнейшего авиаузла России при выполнении полетов из Юго-Восточной Азии в страны Европы и США.

Рост ожидаемого в 2002 году пассажиропотока позволяет компании запланировать увеличение уровня доходов от авиаперевозок. Так доходы от авиаперевозок 2002 года составят - 92 млн. долларов США, что на 9% превысят уровень 2001 года. Общий доход составит 101,8 млн. долл. США.

Также в 2002 году планируется перевезти 551 370 человек, что на 8% больше в сравнении с 2001 годом.

Расходы составят 15 473 млн. тенге.

В ближайшей перспективы в Казахстане будет 64 авиакомпании, что приведет к ужесточению конкуренции, а значит, к повышению качества авиасервиса.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Указ президента Р/С от 11.01.1995г. №2021. “Олиберализации внешнеэкономической деятельности»
2. Закон Р/С от 28.12.1998г. О мерах защиты внутреннего рынка при импорте товара.
3. Постановление правительства от 30.06.1997г. Олицензированииэкспорта и импорта в Р/С
4. Авдокушин Е.Ф. Международные экономические отношения. Учебное пособие. М.: Маркетинг, 1997.
5. Абрахманов М. Внешнеэкономический режим и его роль в развитии торговли (на примере РК), Алматы, У-т “Туран”, 1997
6. Ержанов А.Б. Международные экономические отношения. - Алматы.: У-т “Кайнар”, 1999. – 252 с.
7. Мадиярова Д.М. Стартегия формирования внешнеэкономической политики. Алматы: Экономика. – 1999. С. 184
8. Темиргалиев Б.Б. Основы внешнеэкономической деятельности Казахстана. Алматы, 1997
9. Борисов А.Б. Большой экономический словарь.-

М.;Книжный мир,1999.-895с

10.Бортовые журналы национальной авиакомпании”Эйр Казахстан”

11.Костромина Е.В. Экономика авиакомпаний в условиях рынка –

НОУ ВКШ “Авиабизнес”; 2001г –304с.

12.Гирш О.Л. Менеджмент предприятий гражданской авиации.

Учебное пособие Алматы Академия ГА 1999г, 106с.

13. Львов Д.С. путь в XXI; стратегические проблемы и перспективы российской экономики. Экономика.- М.: ОАО. Издательство «экономика» 1999.- 793с.

14.Экономика предприятия и отрасли промышленности. Учебники и учебные пособия; 4 –е изд.переработанные и доп.- Ростов н/д: Феникс 2001.-544.

15.Горфинкель В.Я, Швандера В.А.2-е изд, перераб. и доп.-М.: Банки и Биржи, Юнити. 1998.-742с.

16.Внешнеэкономическая деятельность в Казахстане. №23,22. 2000г.

17.Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия : 4-е изд., Минск: ООО “новое издание” 2000.- 688с.

18.Покровская В.В. Организация и регулирование внешнеэкономической деятельности. М., Юрист- 1999г.

19.Рубинская Э.Т. Управление внешнеэкономической деятельности М., Контур 1998.

20.Грачев Ю.Н. внешнеэкономическая деятельность