

**Акционерное общество
"Досжан темир жолы (ДТЖ)"**

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ МЕМОРАНДУМ

Финансовый консультант АО «First Investment»

г. Алматы 2006 год

Содержание

| | |
|---|-----|
| Сведения о выпуске облигаций | 4 |
| I. Общие сведения об Эмитенте | 9 |
| II. Органы управления общества и учредители (акционеры) | 10 |
| 1. Структура органов управления эмитента | 10 |
| 2. Члены Совета директоров Эмитента | 13 |
| 3. Исполнительный орган эмитента | 13 |
| 4. Организационная структура эмитента | 134 |
| 5. Акционеры и аффилированные лица эмитента | 14 |
| 6. Сведения по юридическим лицам, в которых эмитент владеет пятью и более процентами оплаченного уставного капитала | 15 |
| 7. Информация о промышленных, банковских, финансовых группах, холдингах, концернах, ассоциациях, консорциумах, в которых участвует эмитент | 15 |
| 8. Сведения о других аффилированных лицах эмитента | 15 |
| 9. Операции с участием аффилированных лиц | 17 |
| III. Описание деятельности эмитента | 17 |
| 1. Краткое описание общих тенденций в деятельности эмитента, в том числе наиболее важные для эмитента | 20 |
| 2. Сведения о контрактах, соглашениях, заключенных эмитентом, которые в последствии могут оказать существенное влияние на деятельность эмитента | 21 |
| 3. Сведения о лицензиях, патентах, разрешениях, полученных эмитентом для осуществления его деятельности | 25 |
| 4. Объемы реализованной продукции (выполненных работ, услуг) за три последних года или за период фактического существования в принятых физических или количественных единицах измерения | 25 |
| 5. Факторы, позитивно и негативно влияющие на доходность продаж (работ, услуг) по основным видам деятельности эмитента | 25 |
| 6. Деятельность эмитента по организации продаж своих услуг | 28 |
| 7. Ключевые факторы, влияющие на деятельность эмитента | 36 |
| IV. Финансовое состояние | 37 |

Настоящий Инвестиционный Меморандум содержит информацию об акционерном обществе «Досжан темир жолы (ДТЖ)» (далее по тексту АО «ДТЖ», Общество, Компания, Концессионер или Эмитент) и основные параметры выпуска в обращение облигаций АО «Досжан темир жолы (ДТЖ)».

Предложенный вниманию Инвестиционный Меморандум подготовлен в соответствии с требованиями АО «Казахстанская Фондовая Биржа», и отражает необходимую и важную информацию, относящуюся к деятельности АО «ДТЖ». Компания принимает на себя полную ответственность за всю информацию, содержащуюся в настоящем Инвестиционном Меморандуме.

Любое третье лицо, использующее настоящий Инвестиционный Меморандум, должно полагаться на собственную оценку деятельности АО «ДТЖ» при принятии инвестиционного решения.

Сведения о выпуске облигаций

Сведения об облигациях:

| | |
|---|--|
| Вид выпускаемых облигаций | Именные купонные инфраструктурные бездокументарные |
| Общее количество выпускаемых облигаций | 30 000 000 (Тридцать миллионов) штук |
| Общий объем выпуска | 30 000 000 000 (Тридцать миллиардов) тенге. |
| Номинальная стоимость облигации | 1000 (одна тысяча) тенге |
| Вознаграждения (интерес) | <p>Купонная ставка – плавающая ставка купонного вознаграждения, зависящая от уровня инфляции.</p> <p>Ставка вознаграждения – плавающая, зависящая от уровня инфляции (индекса потребительских цен - ИПЦ), пересматриваемая один раз в год и рассчитывается следующим образом:</p> $r = i + m,$ <p>где:</p> <p>r – ставка вознаграждения, % годовых</p> <p>i – инфляция, рассчитываемая как прирост/снижение индекса потребительских цен в годовом выражении (за последние 12 месяцев), публикуемого Агентством Республики Казахстан по статистике за месяц, предшествующий 2 месяцам до даты начала следующего года обращения облигаций (значение индекса в процентах минус 100%).</p> <p>m – фиксированная маржа, действующая на протяжении всего срока обращения облигаций.</p> <p>В случае изменения названия, алгоритм расчета и др.ИПЦ, при расчете купонного вознаграждения будет применяться эквивалентный показатель, устанавливаемый Агентством Республики Казахстан по статистике.</p> <p>Фиксированная маржа определяется по результатам первой сделки по первичному размещению на специализированных торгах АО «Казахстанская фондовая биржа» согласно его правилам.</p> <p>В случае размещения облигаций по подписке или на аукционе размер фиксированной маржи устанавливается решением Правления Общества. Порядок определения фиксированной маржи устанавливается внутренними документами Общества.</p> <p>Ставка вознаграждения пересматривается Правлением общества (Эмитента) один раз в</p> |

| | |
|---|---|
| | <p>год, в течение всего срока обращения, на дату, совпадающую с датой начала следующего купонного периода для установления следующей купонной ставки вознаграждения.</p> <p>При этом, в случае изменения ставки вознаграждения, начисление и фактическая уплата Эмитентом вознаграждения с момента последнего пересмотра ставки вознаграждения до наступления нового срока пересмотра производится, исходя из ставки вознаграждения последнего пересмотра.</p> <p>Информацию о размере ставки купонного вознаграждения на предстоящий купонный период Эмитент доводит до сведения держателей облигаций через АО «Казахстанская фондовая Биржа» за день до даты начала следующего купонного периода.</p> |
| <p>Дата, с которой начинается начисление вознаграждения (купона)</p> | <p>С даты начала обращения.</p> <p>Начисление вознаграждения по облигациям производится в течение всего периода обращения, и заканчивается в день, предшествующий дню погашения.</p> <p>Обращение облигаций начинается с 5 календарного дня со дня государственной регистрации настоящего выпуска облигаций в регулирующем органе; отсчет указанного срока начинается со дня, следующего за днем государственной регистрации.</p> |
| <p>Порядок и условия выплаты купонного вознаграждения</p> | <p>Выплаты вознаграждения по облигациям производятся один раз в год из расчета временной базы 360/30 (360 дней в году / 30 дней в месяце), соответственно через каждый год, начиная с даты начала обращения облигаций, ежегодно до срока погашения.</p> <p>Выплата вознаграждения производится в тенге путем перевода денег на текущие счета держателей облигаций.</p> <p>На получение вознаграждения имеют право лица, зарегистрированные в реестре держателей облигаций по состоянию на начало последнего дня периода, за который осуществляются выплаты.</p> <p>Последняя выплата производится одновременно с погашением облигаций.</p> <p>Купонное вознаграждение на дату выплаты рассчитывается как произведение номинальной стоимости на годовую ставку вознаграждения. Количество знаков после запятой и метод</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>округления устанавливается регламентом АО «Казахстанская фондовая биржа».</p> <p>В случае если инвестором будет являться нерезидент Республики Казахстан, выплата будет производиться в долларах США по средневзвешенному курсу АО «Казахстанская Фондовая Биржа» на дату фактической выплаты. Конвертация суммы тенге в доллары США будет проводиться за счет инвестора.</p> |
| Порядок расчета при выпуске индексированных облигации | Облигации настоящего выпуска не являются индексированными. |
| Срок обращения | Срок обращения 23 (двадцать три) года с даты начала обращения. |
| Условия погашения | <p>Погашение облигаций производится по номинальной стоимости в тенге одновременно с последней выплатой вознаграждения по облигациям. Датой погашения облигаций считается дата последнего платежа, произведенного Эмитентом по погашению облигаций.</p> <p>Погашение облигаций осуществляется путем перечисления денег после окончания периода обращения на текущие счета держателей облигаций, зарегистрированных в реестре держателей облигаций по состоянию на начало последнего дня периода, за который осуществляются выплаты.</p> <p>В случае если инвестором будет являться нерезидент Республики Казахстан, выплата будет производиться в долларах США по средневзвешенному курсу АО «Казахстанская Фондовая Биржа» на дату фактической выплаты. Конвертация суммы тенге в доллары США будет проводиться за счет инвестора.</p> |
| Место исполнения обязательств по облигациям | Республика Казахстан, г. Алматы, ул.Зенкова, 80 |
| Способ погашения облигаций | Погашение суммы основного долга осуществляется путем перечисления денег на текущие банковские счета держателей облигаций. |
| Включение облигаций в официальный список ценных бумаг АО «Казахстанская фондовая биржа» | Включить выпускаемые облигации в листинг категории «А» АО «Казахстанская фондовая биржа». |
| Права держателей облигаций | Держатели облигаций имеют право на получение купонного вознаграждения по наступлению даты выплаты купонного вознаграждения, а также на получение суммы |

| | |
|-------------------------------|---|
| | <p>долга по номинальной стоимости по наступлению даты погашения облигаций.</p> <p>Право на получение необходимой информации об Эмитенте посредством письменного к нему обращения.</p> <p>Прочие права, вытекающие из права собственности на облигации в соответствии с законодательством Республики Казахстан.</p> |
| События дефолта | <p>Дефолт по облигациям – это невыплата или неполная выплата купонного вознаграждения и/или, номинальной стоимости по облигациям на условиях и сроках установленных настоящим проспектом.</p> <p>При наступлении дефолта держатель облигации вправе потребовать исполнения обязательств в соответствии с действующим законодательством. В случае наступления дефолта Эмитент выплачивает держателям облигаций пеню за каждый день просрочки по официальной ставке рефинансирования Национального Банка РК на день исполнения обязательств.</p> <p>В случае наступления дефолта по облигациям, Эмитентом будут предприняты все необходимые меры для устранения причин, вызвавших дефолт.</p> |
| Информация об опционах | Заключение опционов не предусмотрено. |
| Досрочное погашение | Не предусмотрено. |
| Особые условия | <p>Правительство в лице Компетентного органа совместно с Обществом несет субсидиарную ответственность за выполнение обязательств в соответствии с поручительством по инфраструктурным облигациям, выпускаемым в рамках Концессионного соглашения, в сумме, соответствующей стоимости передаваемого государству Объекта, определяемой в соответствии с финансово-экономической моделью (пункт 7 раздела 6 Концессионного соглашения по строительству и эксплуатации новой железнодорожной линии "станция Шар-Усть-Каменогорск" от 06 июля 2005 года).</p> <p>В качестве обеспечения исполнения обязательств Общества по инфраструктурным облигациям, выпускаемым в рамках Концессионного соглашения, центральным уполномоченным органом по исполнению бюджета (Министерство финансов Республики Казахстан) предоставлено поручительство на</p> |

| | |
|---|---|
| | <p>основании постановления Правительства Республики Казахстан «О предоставлении Поручительства государства в рамках Концессионного соглашения по строительству и эксплуатации новой железнодорожной линии «Станция Шар–Усть-Каменогорск» от 25 августа 2005 года за № 875.</p> <p>Поручительство предоставлено посредством заключения в письменной форме договора поручительства между центральным уполномоченным органом по исполнению бюджета и представителем держателей облигаций.</p> <p>Компания может в любое время покупать облигации на открытом рынке или иным образом по любой цене.</p> |
| Конвертируемые облигации | Выпускаемые облигации не являются конвертируемыми. |
| Способ размещения облигаций | |
| Срок и порядок размещения | <p>Облигации размещаются в течение всего срока обращения путем подписки или проведения специализированных торгов на АО «Казахстанская фондовая биржа» в соответствии с действующим законодательством.</p> <p>В течение 10 календарных дней после государственной регистрации выпуска облигаций до начала размещения публикуется сообщение о размещении облигаций в газетах «Казахстанская Правда» и «Егемен Қазақстан» или через средства АО «Казахстанская фондовая биржа».</p> |
| Условия и порядок оплаты облигаций | Облигации оплачиваются путем перечисления покупной суммы в соответствии с условиями договора купли-продажи при подписке, аукционе или Внутренними Правилами АО «Казахстанская фондовая биржа» при проведении специализированных торгов на АО «Казахстанская фондовая биржа». |
| Сведения о представителе держателей облигаций | АО "АТФБанк", г. Алматы, ул. Фурманова, 100. |
| Порядок учета прав по облигациям | АО "Фондовый центр", г. Алматы, ул. Мауленова, 92. |
| Сведения об организациях, принимающих участие в размещении облигаций | АО "First Investment", г. Алматы, ул. Карасай батыра, 62. |
| Сведения о платежном агенте | АО "АТФБанк", г. Алматы, ул. Фурманова, 100 |

| | |
|--|---|
| Использование денег от размещения облигаций | На строительство и эксплуатацию новой железнодорожной линии "Станция Шар-Усть-Каменогорск". |
|--|---|

I. Общие сведения об Эмитенте

1. Наименование эмитента

Полное наименование:

на государственном языке: "Досжан темір жолы (ДТЖ)" акционерлік қоғамы;

на русском языке: акционерное общество "Досжан темір жолы (ДТЖ)"

Сокращенное наименование:

на государственном языке: "Досжан темір жолы (ДТЖ)" АК;

на русском языке: АО "Досжан темір жолы (ДТЖ)".

Организационно-правовая форма: акционерное общество

В течение времени существования Эмитента его полное наименование не менялось, реорганизация не проводилась.

2. Регистрационный номер налогоплательщика

(РНН) 600900551386

3. Местонахождение:

Юридический адрес – Республика Казахстан, 050010 г. Алматы, ул. Зенкова, д. 80

Место нахождения – Республика Казахстан, 050010 г. Алматы, ул. Зенкова, д. 80

Телефон – (3272) 598 108

4. Банковские реквизиты эмитента:

Р/с 076467684 г. Алматы АФ АО «АТФБанк» БИК 190501956

5. Краткая история образования и деятельности эмитента. Цели создания и деятельности эмитента.

Общество создано для реализации проекта по строительству и эксплуатации железной дороги "Станция Шар – Усть-Каменогорск", предусмотренного Стратегическим планом развития Республики Казахстан до 2010 года, утвержденным Указом Президента Республики Казахстан от 4 декабря 2001 года № 735, в соответствии с планом мероприятий по реализации проекта строительства новой железнодорожной линии "Станция Шар – Усть-Каменогорск", утвержденным постановлением Правительства Республики Казахстан от 18 января 2005 года № 21.

Обществом заключено Концессионное Соглашение по строительству и эксплуатации новой железнодорожной линии "станция Шар-Усть-Каменогорск" с Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, действующего

от имени Правительства Республики Казахстан в соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 1 июля 2005 года № 668 "О заключении Концессионного соглашения по строительству и эксплуатации новой железнодорожной линии "станция Шар-Усть-Каменогорск".

6. Сведения о наличии рейтингов от международных и/или отечественных рейтинговых агентств.

Не присваивался.

7. Наименование, даты регистрации, местонахождение и почтовые адреса всех филиалов и представительств эмитента.

Эмитент филиалов и представительств не имеет.

II. Органы управления общества и учредители (акционеры)

1. Структура органов управления эмитента.

Органами управления Эмитента являются:

- а) Высший орган – Общее собрание акционеров;
- б) Орган управления – Совет директоров;
- в) Исполнительный орган – коллегиальный (Правление);
- г) Контрольный орган – служба внутреннего аудита.

К исключительной компетенции Общего собрания акционеров относятся следующие вопросы:

- 1) внесение изменений и дополнений в устав Общества или утверждение его в новой редакции;
- 2) добровольная реорганизация или ликвидация Общества;
- 3) принятие решения об изменении количества объявленных акций Общества;
- 4) определение количественного состава и срока полномочий счетной комиссии, избрание ее членов и досрочное прекращение их полномочий;
- 5) определение количественного состава, срока полномочий Совета директоров, избрание его председателя и членов и досрочное прекращение их полномочий, а также определение размера и условий выплаты вознаграждений членам совета директоров;
- 6) определение количественного состава, срока полномочий Правления, избрание его руководителя и членов, а также досрочное прекращение их полномочий;
- 7) определение аудиторской организации, осуществляющей аудит Общества;
- 8) утверждение годовой финансовой отчетности;
- 9) утверждение порядка распределения чистого дохода Общества за отчетный финансовый год, принятие решения о выплате дивидендов по простым акциям и утверждение размера дивиденда по итогам года в расчете на одну простую акцию Общества;

- 10) принятие решения о невыплате дивидендов по акциям Общества;
- 11) принятие решения об участии Общества в создании или деятельности иных юридических лиц путем передачи нескольких частей активов, в сумме составляющих двадцать пять и более процентов от всех принадлежащих Обществу активов;
- 12) утверждение решений о заключении Обществом крупных сделок и сделок, в совершении которых Обществом имеется заинтересованность;
- 13) принятие решения об увеличении обязательств Общества на сумму, составляющую 25 (двадцать пять) и более процентов от размера его собственного капитала;
- 14) определение формы извещения Обществом акционеров о созыве общего собрания акционеров и принятие решения о размещении такой информации в печатном издании;
- 15) утверждение методики определения стоимости акций при их выкупе Обществом в соответствии с законодательством Республики Казахстан о рынке ценных бумаг;
- 16) утверждение повестки дня общего собрания акционеров;
- 17) определение порядка предоставления акционерам информации о деятельности Общества, в том числе определение печатного издания;
- 18) определение порядка создания и использования резервного капитала Общества, а также определение размера отчислений в резервный капитал;
- 19) введение и аннулирование "золотой акции";
- 20) иные вопросы, отнесенные Законом "Об акционерных обществах" и уставом к компетенции общего собрания акционеров.

К исключительной компетенции Совета директоров относятся следующие вопросы:

- 1) определение приоритетных направлений деятельности Общества;
- 2) принятие решения о созыве годового и внеочередного общих собраний акционеров Общества;
- 3) принятие решения о размещении акций Общества, способе и цене их размещения в пределах количества объявленных акций;
- 4) принятие решения о выкупе Обществом размещенных акций или других ценных бумаг;
- 5) предварительное утверждение годовой финансовой отчетности Общества;
- 6) определение условий выпуска облигаций и производных ценных бумаг общества;
- 7) определение размера оплаты услуг оценщика и аудиторской организации;
- 8) определение должностных окладов и условий оплаты труда и премирования руководителя и членов исполнительного органа;

- 9) утверждение документов, регулирующих внутреннюю деятельность Общества (за исключением документов, принимаемых Правлением в целях организации деятельности Общества) в том числе касающихся направления деятельности Общества, инвестиционной и производственной политики Общества и порядка списания активов Общества;
- 10) принятие решений о создании и ликвидации филиалов и представительств Общества, утверждение положений о них;
- 11) избрание руководителя филиала, представительства по собственной инициативе и/или по представлению руководителя исполнительного органа Общества;
- 12) увеличение обязательств Общества на величину, составляющую 10 (десять) и более процентов размера его собственного капитала;
- 14) определение информации об Обществе или его деятельности, составляющей служебную, коммерческую или иную, охраняемую Законом тайну;
- 15) принятие решения о заключении крупных сделок и сделок, в совершении которых имеется заинтересованность;
- 16) утверждение порядка по обеспечению сохранности служебной, коммерческой и иной охраняемой Законом тайны Общества, а также ее раскрытия;
- 19) избрание руководителя и членов службы внутреннего аудита Общества;
- 20) определение порядка работы службы внутреннего аудита, размера и условий оплаты труда и премирования работников службы внутреннего аудита;
- 21) временное приостановление действия любого решения Правления Общества, в том числе по вопросам, относящимся к внутренней деятельности Общества, до принятия соответствующего решения общим собранием акционеров или судом;
- 22) принятие решения об уступке требования Обществом другому лицу и финансирование под уступку денежного требования (факторинг);
- 23) утверждение учетной политики Общества;
- 24) временное приостановление полномочий члена (членов) Правления Общества, если его (их) действия (бездействия) причиняют ущерб акционерам или Обществу, а также в случае неисполнения решений общего собрания акционеров, совета директоров и Правления Общества до принятия общим собранием акционеров Общества соответствующего решения;
- 26) привлечение займов, инвестиций от третьих лиц либо установление для Правления Общества лимитов привлечения займов и инвестиций от третьих лиц;
- 27) утверждение годовой сметы расходов и доходов Общества, внесение в нее изменений и дополнений, утверждение отчетов об ее исполнении;
- 28) иные вопросы, предусмотренные Законом и Уставом, не относящиеся к исключительной компетенции общего собрания акционеров.

Исполнительный орган Общества – Правление является коллегиальным органом.

Правление вправе принимать решения по любым вопросам деятельности Общества, не отнесенным законодательными актами и уставом к компетенции других органов и должностных лиц Общества.

Правление обязано исполнять решения общего собрания акционеров и совета директоров Общества.

Служба внутреннего аудита

Для осуществления контроля за финансово-хозяйственной деятельностью Общества образуется служба внутреннего аудита, избираемая советом директоров. Работники службы внутреннего аудита не могут быть избраны в состав совета директоров и Правления. Служба внутреннего аудита непосредственно подчиняется совету директоров и отчитывается перед ним о своей работе.

2. Члены Совета директоров Эмитента
 - 1) Исаков Саулебек Максимович, 1957 года рождения;
Кизатов Ермек Ануарбекович, 1961 года рождения;
Маханов Нуржан Зарлыкович, 1969 года рождения;
Сисинбаев Тагир Мусаевич, 1948 года рождения (Председатель);
 - 2) Исаков Саулебек Максимович – 2002 – 2005 годы – АО "Корпорация АВЕ", Президент;
Кизатов Ермек Ануарбекович, с 2003 года – магистральная железнодорожная сеть АО "НК "КТЖ", управляющий Дирекцией; АО "НК "КТЖ", Советник Президента.
Маханов Нуржан Зарлыкович, 2002 – 2003 годы – Министерство финансов Республики Казахстан, директор департамента; октябрь 2003 года АО "Инвестиционный фонд Казахстана", директор департамента;
Сисинбаев Тагир Мусаевич, 2002–2003 годы – вице-министр финансов Республики Казахстан, с 2003 года по н/в – член Правления АО "Инвестиционный фонд Казахстана".
 - 3) Члены Совета директоров общества не имеют (акции/доли) в его уставном капитале;
 - 4) Согласно решению общего собрания акционеров Общества от 29 июня 2006 года было принято решение об изменении количественного состава Совета директоров с 3-х до 4-х человек и введении в его состав Кизатова Е.А.
3. Исполнительный орган эмитента.
 - 1) Маханов Нуржан Зарлыкович, 1969 года рождения;
Мендыбаев Сержан Хайруллаевич, 1950 года рождения;
Седов Михаил Викторович, 1961 года рождения.
 - 2) Маханов Нуржан Зарлыкович, 2003 год – Министерство финансов Республики Казахстан, директор департамента; октябрь 2003 года АО "Инвестиционный фонд Казахстана", директор департамента.
Мендыбаев Сержан Хайруллаевич, 2003 год – Алматинский завод ЖБИ № 1, директор; 2004 год – ОАО "Ремпуть" АО "НК "Казакстан темир жолы", Вице-

президент, 2005 – 2006 годы – АО "Инвестиционный фонд Казахстана", управляющий директор.

Седов Михаил Викторович, 2003 год – АО "Желдорстрой", главный инженер; с ноября 2003 года по н/в АО "Корпорация АВЕ", Вице-Президент.

3) Члены Правления общества в оплаченном уставном капитале общества долей не имеют.

4. Организационная структура эмитента.

1) Структурные подразделения эмитента:

- Финансово-административное управление;
- Дирекция по строительству:
- производственно-технический отдел;
- отдел сметного контроля и экспертизы;
- отдел по техническому надзору.
- Управление снабжения и маркетинга.

2) Руководители структурных подразделений.

Главный бухгалтер – Байгужина Слушаш Жаптаевна, 1977 г. р.;

Директор дирекции по строительству – Мендыбаев Сержан Хайруллаевич, 1950 г.р.;

Начальник отдела по тех.надзору – Байдаулетов К. Б., 1959 г.р.;

Начальник ПТО – Жансеркеев Аскар Болатович, 1975 г. р.;

Начальник отдела сметного контроля и экспертизы – Семенова Марина Викторовна, 1962 г. р.;

Начальник управления снабжения и маркетинга – Борамбаев Абдал Бердибекович, 1954 г. р.

3) Общее количество работников Эмитента на 01.07.2006 года составляет 28 человек.

5. Акционеры и аффилированные лица эмитента

5.1 Акционеры эмитента, владеющие пятью и более процентами акций в оплаченном уставном капитале эмитента.

Акционерное общество "Инвестиционный фонд Казахстана", местонахождения: Республика Казахстан, г. Алматы, ул. Зенкова, 80;

Акционерное общество "Корпорация АВЕ", местонахождения: Республика Казахстан, г. Алматы, ул. Панфилова, 98/60;

Акционерное общество "Зангар Инвест Групп", местонахождения: Республика Казахстан, г. Алматы, ул. Горная, 500.

Открытое акционерное общество «Экспресс», местонахождение: Республика Казахстана, г. Усть-Каменогорск, ул. Горького, 46

5.2 Сведения о лицах, не являющихся акционерами эмитента напрямую, но контролирующими тридцать и более процентов оплаченном уставном капитале – не имеется.

6. Сведения по юридическим лицам, в которых эмитент владеет пятью и более процентами оплаченного уставного капитала
Сведений нет.
7. Информация о промышленных, банковских, финансовых группах, холдингах, концернах, ассоциациях, консорциумах, в которых участвует эмитент.

Эмитент не участвует в промышленных, банковских, финансовых группах, холдингах, концернах, ассоциациях, консорциумах.
8. Сведения о других аффилированных лицах эмитента.

Крупные акционеры Общества:
 1. АО "Инвестиционный фонд Казахстана" является крупным акционером в следующих организациях:
 - 1) АО "RAMS PIPE";
 - 2) АО "КазРуно";
 - 3) АО "Лисаковский стекольный завод";
 - 4) АО "Булгарконсервпродукт";
 - 5) АО "Раимбек Инвест";
 - 6) АО "Уркер Косметик";
 - 7) АО "EURASIAFLOR";
 - 8) АО "Капс Интел";
 - 9) АО "Зайсан Рыба Продукт";
 - 10) АО "Мырзабек-АЛТЫН ТАС Групп";
 - 11) АО "ЭкоПродуктГрупп";
 - 12) АО "Досжан темир жолы (ДТЖ)";
 - 13) АО "Heaven House";
 - 14) АО "Мунаймаш";
 - 15) АО "Казахская стекольная компания";
 - 16) АО "SMS Engineering";
 - 17) ОАО "Кадамжайский сурьмяной комбинат";
 - 18) АО "Западно-казахстанская корпорация стройматериалов";
 - 19) АО "АктобеСтройИндустрия";
 - 20) АО "Казахстан Инвест Комир";
 - 21) АО "Sewon-Vertex Heavy Industry";
 - 22) АО "Раннила-Казахстан";
 - 23) ООО "Завод Ламель";
 - 24) АО "Агрохолдинг Ел-Инвест";
 - 25) АО "Карагандинский деревообрабатывающий комбинат".
 2. АО "Корпорация АВЕ" является крупным акционером в следующих организациях:
 - 1) АО "Аксайавтотранс";
 - 2) АО «Желдорстрой»;
 - 3) ТОО "КТЖ Темиржол Курылыс Аксай";

- 4) ТОО "Темиржол Курылыс Атырау";
 - 5) ТОО "Фирма ЖДС";
 - 6) ТОО "Ниистромпроект";
 - 7) ТОО "Национальная компания "Шёлковый путь Казахстан";
 - 8) ТОО "ABE Energy Services";
 - 10) ООО "ABE-Иссык Куль";
 - 11) ТОО "Кредитное товарищество "ABE Invest";
 - 12) ТОО «Желдорстрой»;
 - 13) ТОО "СМП-13";
 - 14) ТОО "ЗЖБК-2".
2. АО "Зангар Инвест Групп" является крупным акционером в следующих организациях:
- 1) АО "Азия Сахар";
 - 2) АО "Казкоммерц Инвест";
 - 3) ТОО "ZIG finance"
 - 4) ООО "Москоммерцинвест";
 - 5) АО АИФ "ZIG прямые инвестиции".

Должностные лица Общества:

- 1) Искаков Саулебек Максимович:
Искакова Марзия Садуакасовна (супруга), 1960 года рождения;
Искаков Айбек Саулебекович (сын), 1986 года рождения;
Искаков Арсен Саулебекович (сын), 1989 года рождения.
- 2) Маханов Нуржан Зарлыкович:
Маханова Айнуур Бактурсынқызы (супруга), 1972 года рождения;
Нуржанқызы Шуғыла (дочь), 2005 года рождения;
Маханов Зарлык (отец), 1930 года рождения;
Маханова Камиля Айтмухаметовна (мать), 1942 года рождения;
Маханов Мадии Зарлыкович (брат), 1971 года рождения;
Маханов Жайсанбек Зарлыкович (брат), 1973 года рождения;
Маханова Жамал Зарлыковна (сестра), 1978 года рождения;
Маханова Алия Зарлыковна (сестра), 1980 года рождения;
Маханова Дина Зарлыковна (сестра), 1984 года рождения;
Амиртаева Галия Амиртаевна (мать супруги), 1950 года рождения;
Рахимов Айбек Амиртаевич (брат супруги), 1971 года рождения;
Смагулова Нургуль Бактурсыновна (сестра супруги), 1974 года рождения;
Смагулов Серик Бактурсынович (брат супруги), 1976 года рождения;
Смагулов Меир Бактурсынович (брат супруги), 1979 года рождения.
- 3) Сисинбаев Тагир Мусаевич:
Сисинбаева Джениса Гвайдуловна (супруга), 1958 года рождения;
Сисинбаев Руслан Тагирович (сын), 1976 года рождения;

- Сисинбаев Казбек Тагирович (сын), 1980 года рождения;
Сисинбаева Мария Нарешевна (мать), 1921 года рождения;
Джалмуханова Галина Максимовна (сестра), 1950 года рождения.
Гатаулинова Усиля Васильевна (мать супруги), 1941 года рождения;
Гатаулинова Гульбану Гвайдуловна (сестра супруги), 1960 года рождения;
Шамишева Падиша Гвайдуловна (сестра супруги), 1962 года рождения;
Гатаулинов Зейнула Гвайдулович (брат супруги), 1965 года рождения.
- 4) Кизатов Ермек Ануарбекович:
Кизатова Айгуль Байдулловна (супруга), 1962 года рождения;
Кизатов Расул Ермекович (сын), 1983 года рождения;
Ермеков Султан Ермекович (сын), 1992 года рождения;
Кизатов Ерлан Ануарбекович (брат), 1966 года рождения;
Кизатов Артур Ануарбекович (брат), 1972 года рождения;
Укенова Кульсима Укеновна (мать), 1939 года рождения;
Таева Майра Байдулловна (сестра супруги), 1959 года рождения;
Махметова Сайран Байдулловна (сестра супруги), 1964 года рождения;
Бердимуратова Айман Байдулловна (сестра супруги), 1966 года рождения;
Таева Роза Байдулловна (сестра супруги), 1968 года рождения;
Таев Болат Байдуллович (брат супруги), 1971 года рождения.
- 5) Мендыбаев Сержан Хайруллаевич:
Мендыбаева Зура Калманбаевна (супруга), 1951 года рождения;
Мендыбаев Арман (сын), 1975 года рождения;
Мендыбаева Айжан (дочь), 1977 года рождения;
Мендыбаева Ажар (дочь), 1977 года рождения;
Утенов Альжапар Калманбаевич (брат супруги), 1937 года рождения;
Утенов Садык Калманбаевич (брат супруги), 1933 года рождения;
- 6) Седов Михаил Викторович:
Седова Елена Васильевна (супруга), 1963 года рождения;
Седов Сергей Михайлович (сын), 1987 года рождения;
Седова Мария Михайловна (дочь), 1988 года рождения.
9. Операции с участием аффилированных лиц.
25 июля 2005 года за № 48 заключен договор на строительство новой железнодорожной линии "Станция Шар – Усть-Каменогорск" с АО "Желдорстрой".

III. Описание деятельности эмитента

Общество создано исключительно в целях строительства и эксплуатации новой железнодорожной линии ст. Шар – Усть-Каменогорск на территории Восточно-Казахстанской области Республики Казахстан на основе Концессионного соглашения, заключаемого между Обществом и Правительством Республики Казахстан. Правительство Республики Казахстан предоставляет Концессионеру

исключительное право на строительство и эксплуатацию железнодорожной линии ст. Шар-Усть-Каменогорск. Общество осуществляет финансирование строительства и обеспечивает выполнение всех обязательств, возникших в период реализации проекта.

Строительство и эксплуатация новой железнодорожной линии ст. Шар – Усть-Каменогорск включает следующее:

- обеспечение разработки проектно-сметной документации и проектно-изыскательских работ;
- привлечение подрядных организаций для осуществления строительных, ремонтных и пуско-наладочных работ;
- организация экспертизы проектной документации и выполненных подрядных работ, а также приемки новых инфраструктурных объектов;
- привлечение средств, необходимых для осуществления строительства и эксплуатации железнодорожной линии "Станция Шар – Усть-Каменогорск" путем организации выпусков и размещения ценных бумаг Общества;
- эксплуатация железнодорожной линии "Станция Шар – Усть-Каменогорск" и иных объектов железнодорожной инфраструктуры;
- обслуживание и погашение обязательств, принятых Обществом при реализации инфраструктурных проектов;
- привлечение перевозчиков, грузоотправителей и пассажиров к пользованию услугами новых инфраструктурных объектов;
- обеспечение удовлетворительного технического состояния инфраструктурных объектов в течение периода эксплуатации обществом;
- организация представительств, филиалов, структурных подразделений, дочерних и зависимых организаций общества в соответствии с целью и предметом деятельности;
- рациональное природопользование договорной территорией для обеспечения экологической культуры на инфраструктурных объектах.

Строительство новой железнодорожной линии «Станция Шар – Усть-Каменогорск» осуществляется в соответствии со Стратегическим планом развития Республики Казахстан до 2010 года, утвержденным Указом Президента Республики Казахстан от 4 декабря 2001 года № 735.

На сегодняшний день железнодорожная связь Восточного Казахстана с другими регионами республики осуществляется через станцию Локоть с проездом по территории России на протяжении 82 км. Для предприятий - грузоотправителей республики это сопровождается дополнительными транспортными расходами, оплатой таможенных сборов, потерей времени.

Оператор магистральной железнодорожной сети (МЖС) несет расходы, связанные с содержанием и ремонтом линии Локоть-Защита, имеющей высокую изношенность и высокий уклон. С уменьшением нагрузки на эту линию появляется возможность снижения расходов по ее содержанию и эксплуатации.

Перевозчик оплачивает дополнительные локомотиво-часы, связанные с увеличением расстояния, с простоями на границе, использованием второго локомотива на участке линии Локоть-Защита, увеличением времени прохождения из-за понижения скорости; увеличивается время оборота вагонов.

Новая железная дорога примет на себя перевозки грузов, в настоящее время осуществляемые по маршруту Защита (Усть-Каменогорск) - Локоть (Россия)-Семипалатинск (западное и южное направления).

Восточно-Казахстанская область является одним из основных промышленных регионов республики и занимает ведущее место в индустрии лесозаготовки и деревообработки, производства цемента, цветных металлов, обладает стратегически важными видами отраслей промышленности и имеет высокий экспортный потенциал.

Проект имеет общегосударственное значение. Правительство Республики Казахстан выпустило ряд постановлений «О мерах по строительству и эксплуатации новой железнодорожной линии «Станция Шар – Усть-Каменогорск».

Для осуществления финансирования строительства новой железнодорожной линии «Станция Шар – Усть-Каменогорск» (далее - Объект) будет применено проектное финансирование по схеме BOT (build, operate, transfer – строительство, эксплуатация, передача).

Основные этапы реализации Проекта по принципу BOT:

- Частные инвесторы создают компанию, которая на основании концессионного соглашения с государством в качестве концессионера осуществляет организацию работ по проектированию, строительству и эксплуатации железной дороги;
- По окончании строительства концессионер эксплуатирует Объект и получает доход от его эксплуатации в период, достаточный для возврата вложенных инвестиций. Основные параметры, влияющие на доходы от эксплуатации и конечную кредитоспособность концессионера, оговариваются в концессионном соглашении и в финансово-экономической модели проекта. Государство как сторона соглашения обеспечивает соответствие прогнозных параметров (грузопотоки, уровень тарифа) действительным в период эксплуатации;
- По окончании срока концессии (2028г.) Объект передается в собственность государства.

Между Правительством в лице Министерства транспорта и коммуникаций (МТК) и компанией, созданной в целях реализации проекта (АО «Досжан темір жолы»), заключается концессионное соглашение на строительство и эксплуатацию железнодорожной линии «Станция Шар – Усть-Каменогорск».

Данным Соглашением регламентируются вопросы строительства и эксплуатации новой железнодорожной линии «Станция Шар – Усть-Каменогорск» на основе принципов взаимного сотрудничества частного капитала с государством.

Расходы на строительство в момент государственной регистрации собственности должны составить сумму, соответствующую проектно-сметной документации с учетом вознаграждения, начисленного и выплаченного в период строительства до начала периода эксплуатации.

Основные сроки согласно концессионному соглашению, заключенному между Правительством Республики Казахстан в лице Министерства транспорта и коммуникаций и Эмитентом:

Период строительства – 3,5 года.

Начало строительства – август 2005г.

Год ввода в эксплуатацию железной дороги - 2009г.

В концессионном соглашении указаны пессимистические сроки. По итогам работ по организации строительства Эмитент планирует завершить строительство дороги в следующие сроки:

Период строительства – 2,5 года.

Начало строительства – июль 2005г.

Год ввода в эксплуатацию железной дороги - 2008г. Финансирование проекта будет производиться в соответствии этими сроками.

Источники финансирования проекта: акционерный капитал и облигационный займ.

Таблица 1. Акционерный капитал и заемные средства в финансировании проекта

| Инвестиции | млрд. тенге |
|---------------------|--------------------|
| Акционерный капитал | 1,3 |
| Облигационный займ* | 30,0 |
| ИТОГО | 31,3 |

*Может варьироваться в зависимости от условий размещения. Стоимость строительства железнодорожной линии оценена в 29 290,00 млн. тенге согласно СНиП РК, утвержденным в 2001 году Комитетом по делам строительства Министерства индустрии и торговли Республики Казахстана. Также была проведена альтернативная оценка строительства на основании ресурсного метода, которая была утверждена Государственной вневедомственной экспертизой Комитета по делам строительства Министерства индустрии и торговли Республики Казахстана. Стоимость строительства согласно данной оценке равняется 21,427 млрд. тенге. Учитывая, что период строительства составляет 3,5 года (согласно базовым параметрам концессионного соглашения), и общество в это время не сможет генерировать денежные потоки для выплаты вознаграждения, дополнительно в сумму облигационного займа были включены расходы на выплату вознаграждения за этот и начальный период (первые 1,5 года) эксплуатации. Также в сумму облигационного займа закладывается рост стоимости строительных материалов, работ и услуг.

1. Краткое описание общих тенденций в деятельности эмитента, в том числе наиболее важные для эмитента.

Рост экономики Казахстана и рост товарооборота способствует поддержанию высоких темпов роста грузооборота по всем видам транспорта. За период 1999 по 2004 гг. ежегодный рост грузооборота составил 10%, а его общий объем превысил уровень середины 90-х годов более чем на 37%. В 2005 г. объем перевозок грузов увеличился по сравнению с 2004 годом на 3,3%, грузооборот – на 5,1%. Количество перевезенных пассажиров увеличилось на 0,3%, а пассажирооборот при этом увеличился на 2,4%.

Снижение темпов роста грузоперевозок по железной дороге компенсируются быстрым ростом железнодорожных тарифов. За 1 полугодие 2006 г. тарифы на железнодорожные перевозки внутри республики Казахстан выросли на 22%. Доходы от объемов перевозок на железной дороге в 2005 году составили 278,0 млрд. тенге.

Железнодорожный транспорт, выполняя основную часть перевозок грузов и пассажиров, является основой транспортной системы Казахстана. В перевозках таких массовых грузов как уголь, руда, металлы, зерно реальной альтернативы в республике железнодорожному транспорту нет. По объему грузооборота железнодорожный транспорт сегодня прочно удерживает первое место: на его долю приходится более 71% грузооборота, тогда как на долю трубопроводного

транспорта – около 28,4%, автомобильного – 0,5%; доля же речного и воздушного транспорта в перевозках грузов составляет десятые доли процента. По пассажирообороту железнодорожный транспорт также занимает первое место (60,6%), далее следует автомобильный транспорт – 29,1% и воздушный – около 10,3%.¹

Обширность территории Казахстана, неразвитость автодорожной инфраструктуры, низкие в сравнении с другими видами транспорта тарифы делают роль железнодорожного транспорта в экономике страны чрезвычайно важной в настоящее время и в обозримом будущем.

Прогнозные данные:

- Общий тариф для перевозчика на новой железнодорожной линии и альтернативный тариф будут равны за счет существенной экономии на услугах локомотивной тяги и аренды вагонов, экономия времени является дополнительным преимуществом, не учитываемым в тарифе.

2. Сведения о контрактах, соглашениях, заключенных эмитентом, которые в последствии могут оказать существенное влияние на деятельность эмитента.

1) Эмитентом заключено Концессионное Соглашение по строительству и эксплуатации новой железнодорожной линии «станция Шар-Усть-Каменогорск» с Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, действующего от имени Правительства Республики Казахстан в соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 1 июля 2005 года № 668 «О заключении Концессионного соглашения по строительству и эксплуатации новой железнодорожной линии «станция Шар-Усть-Каменогорск».

Взаимоотношения государства и концессионера (АО «ДТЖ») в рамках проекта регулируются данным соглашением. Основные положения концессионного соглашения включают:

1. Правительство РК (в лице Министерства транспорта и коммуникаций РК) наделяет АО «ДТЖ» исключительным правом на строительство и эксплуатацию Объекта;
2. Правительство РК предоставляет территорию необходимого размера для строительства Объекта и обязуется оказывать содействие при решении регулятивных и административных вопросов, связанных со строительством Объекта;
3. Концессионер организует финансирование строительство Объекта, используя средства, полученные при размещении акций, инфраструктурных облигаций, других ценных бумаг, а также другие заемные средства;
4. Государство несет субсидиарную ответственность по обязательствам, возникшим в результате размещения инфраструктурных облигаций концессионером;
5. По завершении строительных работ государством и концессионером осуществляется государственная регистрация права собственности концессионера на Объект, Объект вводится в эксплуатацию;
6. Концессионер получает Объект в эксплуатацию сроком на 20 лет;
7. Государство обеспечивает благоприятную правовую и экономическую среду для реализации финансово-экономической модели Проекта;

¹ Данные Агентства РК по статистике.

8. Под реализацией финансово-экономической модели подразумевается достижение соответствия действительных результатов от реализации Проекта следующим показателям:

- Покрытие всех расходов на управление и содержание Объекта в период действия Соглашения;
- Формирование резервов для осуществления капитального ремонта (в случае необходимости);
- Покрытие выплат по вознаграждению по облигационным и другим займам и кредитам;
- Полное погашение основного долга концессионера до истечения срока Соглашения;
- Обеспечение положительного денежного потока концессионеру после выплат по всем расходам, налогам и сборам, а также минимального уровня возвратности на акционерный капитал.

2) Эмитентом заключен Договор на строительство новой железнодорожной линии «станция ШАР – Усть-Каменогорск» № 48 от 25 июля 2005 года с АО «Желдорстрой», который является генеральным подрядчиком. Местонахождение АО «Желдорстрой»: 010003, г.Астана, ул,Карасай батыра, д.2.

3) Эмитентом заключен контракт с комитетом по инвестициям по предоставлению инвестиционных налоговых преференций АО «Досжан темир жолы (ДТЖ)» №0567-12-2005 от 20.12.05г., для реализации проекта «Строительство и эксплуатация новой железнодорожной линии «Станция Шар – Усть-Каменогорск»:

- по корпоративному подоходному налогу предоставляется освобождение от уплаты корпоративного подоходного налога, сроком действия на 5 (пять) календарных лет со дня принятия в эксплуатацию объектов производственного назначения государственными приемочными комиссиями;
- по налогу на имущество предоставляется освобождение от уплаты налога на имущество по вновь введенным в эксплуатацию фиксированным активам в рамках инвестиционного проекта, сроком действия на 5 (пять) лет со дня принятия в эксплуатацию объектов производственного назначения государственными приемочными комиссиями;
- предоставление государственного натурального гранта: государственный натуральный грант на праве временного безвозмездного пользования на земельные участки, расположенные на территории г.Усть-Каменогорска, Жарминского и Уланского районов Восточно-Казахстанской области, общей площадью 518,9 га, оценочной стоимостью 109,2 млн тенге по оценке Восточно-Казахстанского дочернего государственного предприятия ГОСНПЦЗЕМ на праве хозяйственного ведения (Усть-Каменогорский и Семипалатинский филиалы).

Предлагаемая схема реализации Проекта BOT является наиболее распространенной в мировой практике схемой строительства новых инфраструктурных объектов. В этой схеме реализуется форма взаимного государственно-частного партнерства (PPP – Public Private Partnership).

В основе этой схемы заложены следующие принципы:

- Привлечение специально созданной организацией (SPV, special purpose vehicle, в данном случае – АО «ДТЖ») финансовых средств частного капитала и институциональных инвесторов;
- Наделение АО «ДТЖ» правом на строительство и эксплуатацию Объекта;
- Эксплуатация Объекта специально созданной организацией;
- Передача Объекта в собственность государства;

Основными преимуществами выбранной схемы финансирования и структурирования Проекта являются:

1. После завершения срока эксплуатации государство получает инфраструктурный объект, не инвестируя в его строительство, нет нагрузки на бюджет РК;
2. На финансовый рынок выводятся новые ценные бумаги, соответствующие требованиям накопительных пенсионных фондов, спрос на которые в настоящий момент значительно превышает предложение;
3. Субсидиарная ответственность предполагает справедливое распределение рисков по Проекту.

Объем инвестиций в строительство (расходы на проектно-изыскательские работы, затраты на строительство, приобретение материалов, прочие расходы) составляет 21 427 млн. тенге. освоение инвестиций осуществляется в течение 2,5 лет - с 2005 по 2007г.

График освоения инвестиций показан в таблице 2.

Таблица 2. График освоения инвестиций

| Тенге | | |
|--------------------|-------------------|-----------------------|
| Целевое назначение | Дата | Сумма |
| СМР ² | Август 2005 | 200 000 000 |
| СМР | Сентябрь 2005 | 300 000 000 |
| СМР | Октябрь 2005 | 200 000 000 |
| СМР | Ноябрь 2005 | 200 000 000 |
| СМР | Декабрь 2005 | 250 000 000 |
| СМР | Всего 2005 | 1 150 000 000 |
| СМР | Январь 2006 | 150 000 000 |
| СМР | Февраль 2006 | 125 000 000 |
| СМР | Март 2006 | 1 366 254 010 |
| СМР | Апрель 2006 | 1 717 302 365 |
| СМР | Май 2006 | 1 174 741 000 |
| СМР | Июнь 2006 | 1 219 411 000 |
| СМР | Июль 2006 | 1 626 448 999 |
| СМР | Август 2006 | 2 000 000 000 |
| СМР | Сентябрь 2006 | 2 000 000 000 |
| СМР | Ноябрь 2006 | 749 064 110 |
| СМР | Декабрь 2006 | 507 258 000 |
| СМР | | 12 635 479 484 |

² СМР – затраты на строительные услуги и материалы.

| Целевое назначение | Дата | Сумма |
|---------------------------------------|---------------|-----------------------|
| СМР | Январь 2007 | 275 000 000 |
| СМР | Апрель 2007 | 886 949 000 |
| СМР | Июнь 2007 | 916 837 800 |
| СМР | Июль 2007 | 796 837 800 |
| СМР | Август 2007 | 716 837 800 |
| СМР | Сентябрь 2007 | 741 290 735 |
| СМР | Ноябрь 2007 | 700 000 000 |
| СМР | Декабрь 2007 | 1 338 630 551 |
| | | 6 372 383 686 |
| Административные расходы ³ | 2005-2007 | 1 269 136 830 |
| | ИТОГО | 21 427 000 000 |

*Общая сумма – согласно проектно-сметной документации. С 1 января 2006 г. вступили в силу изменения в Налоговый кодекс РК, освобождающие оборот по реализации в рамках инфраструктурных проектов от НДС. Стоимость строительства с корректировкой по НДС - 20 435 млн. тенге.

Общий размер акционерного капитала предполагается на уровне 1 300 млн. тенге. 49% акции приобретает АО «Инвестиционный фонд Казахстана» за деньги и другие активы (проектно-изыскательская документация, капитализированные расходы по Проекту).

Размер Уставного капитала АО «Досжан темир жолы», оплаченного учредителями и акционерами на 01.01.2006 года составляет 1 170 миллионов тенге.

Выпуск и размещение инфраструктурных облигаций будет осуществляться концессионером в соответствии с проспектом выпуска облигаций. Условия привлечения облигационных займов следующие:

- Ставка вознаграждения по облигационным займам рассчитывается по следующей формуле – инфляция + фиксированная маржа;
- Срок обращения облигаций равен 23 годам.

Деньги, привлеченные от размещения облигаций, будут направлены исключительно на строительство и эксплуатацию новой железнодорожной линии "станция Шар-Усть-Каменогорск" в соответствии с концессионным соглашением, заключенным между Правительством Республики Казахстан и Эмитентом.

Учитывая, что период строительства составляет 3,5 года, и Эмитент в это время не сможет генерировать денежные потоки для выплаты вознаграждения, дополнительно в сумму облигационного займа включены расходы на выплату вознаграждения на период строительства и начальный период (первые 1,5 года) эксплуатации.

По итогам работ по организации строительства согласно графику работ, представленного генеральным подрядчиком, Эмитент планирует завершить строительство Объекта за 2,5 года, что позволит начать эксплуатацию Объекта с 2008 года. С учетом этого, начиная с 2009 г., Эмитент планирует постепенный выкуп инфраструктурных облигаций на рынке с возможным дальнейшим

³ Содержание дирекции - авторский надзор, ПИР, отвод земли, снос зданий, возмещение сельскохозяйственных потерь.

погашением. К 2021 году Эмитент планирует полностью выкупить облигаций на рынке у облигационеров и таким образом погасить все обязательства перед облигационерами.

3. Сведения о лицензиях, патентах, разрешениях, полученных эмитентом для осуществления его деятельности.

В настоящее время Эмитент не имеет лицензий, патентов и разрешений.

4. Объемы реализованной продукции (выполненных работ, услуг) за три последних года или за период фактического существования в принятых физических или количественных единицах измерения.

За период фактического существования Общество не имеет объемов реализованной продукции (выполненных работ, услуг).

5. Факторы, позитивно и негативно влияющие на доходность продаж (работ, услуг) по основным видам деятельности эмитента.

Результаты грузоперевозочной деятельности Эмитента зависят от многих факторов, которые условно можно разделить на «объективные» (внешние по отношению к Эмитенту) и «субъективные». Следующие факторы являются «объективными» по отношению к Эмитенту:

- Общая экономическая ситуация в Казахстане, оказывающая влияние на внутренние перевозки грузов и пассажиров. Грузоперевозки Эмитента положительно коррелированы с уровнем производства основных перевозимых грузов. К перевозке по железным дорогам Казахстана предъявляется к отправлению 92-98% произведенного в республике угля, 35-40% нефти и нефтепродуктов, 56-71% стали и проката черных металлов.
- Основными видами грузов для железных дорог (2005 г.) является каменный уголь (38,2% от общего объема), нефтяные грузы (11,5%), железная и марганцевая руда (10,4%). В 2005 г. годом объемы перевозок практически всех видов грузов увеличились: **цветной руды и серного сырья – на 1 806 тыс. тонн (на 13,6%)**, нефтяных грузов - на 1304 тыс. тонн (на 5,4%), строительных грузов - на 562 тыс. тонн (на 3,2%), лесных грузов - на 363 тыс. тонн (на 15,9%). В 2005 году по сравнению с предыдущим годом объем перевозки грузов в контейнерах возрос на 133 тыс. тонн (на 11,0%).
- Экономическое состояние на мировых товарных рынках и в соседних странах, оказывающее влияние на спрос на услуги Эмитента со стороны экспортоориентированных отраслей Казахстана и предприятий, направляющих грузы в Казахстан – данный фактор влияет на показатели вывоза, ввоза и транзита.

Позитивные факторы:

1) Потенциал промышленных предприятий Восточного Казахстана, в особенности предприятий цветной металлургии, не используется должным образом. Одним из факторов, влияющих на это, является сложная транспортная схема по линии «Усть-Каменогорск – Локоть – Семипалатинск». Введение в строй новой линии «Станция Шар - Усть-Каменогорск» позволит для предприятий ВКО снизить транспортные расходы и сроки грузооборотов. Появятся реальные

возможности для ввода в строй новых производств и расширения действующих освоения новых в районе тяготения.

Железная дорога: железнодорожный транспорт обеспечивает регулярные грузовые и пассажирские перевозки, независимо от климатических условий, сезонов года или времени. Он обладает высокой пропускной способностью по сравнительно низкой цене как грузовых, так и пассажирских услуг, так как пассажирские услуги относятся к социальным видам услуг в Казахстане и стоимость проезда пассажиров удерживаются на низком уровне в целях предоставления доступных цен. Регулярность услуг обеспечивает соответствующую высокую интенсивность при перевозке насыпных грузов на длинные и средние расстояния. Железнодорожный транспорт конкурирует с другими видами транспорта по регулярности обслуживания и безопасности, и занимает третье место после воздушного и автомобильного транспорта по скорости и доставке груза. Железная дорога также занимает третье место по транспортным расходам после речного и трубопроводного транспорта.

Основные виды транспорта в Казахстане приведены ниже:

Автомобильный транспорт: Казахстан имеет автомобильные дороги протяженностью 85 647 километров. Большая часть этих дорог находится в неудовлетворительном состоянии. Несмотря на то, что стоимость проезда автомобильного транспорта гораздо ниже железнодорожных тарифов, альтернативные услуги коммерческих автобусов не могут конкурировать на многих маршрутах, обслуживаемых железнодорожной сетью. При этом надо учесть, что скорость доставки грузов автомобильным транспортом является намного выше скорости доставки железной дорогой. Кроме того, благодаря разветвленной сети автомобильных дорог в Казахстане, существует возможность обеспечения доставки груза “от двери до двери”, от склада грузоотправителя до склада грузополучателя без необходимости использования иных трансфертных операций.

Нефтепроводный транспорт: Перевозки нефтепроводным транспортом не зависят от погоды или климатических условий. Функционирование и управление нефтепроводами менее сложно по сравнению с другими видами перевозок, так как высокий уровень механизации и автоматизации операций означает, что обеспечение трубопроводных услуг является эффективным в плане трудовых издержек. Стоимость транспортировки низкая, и капиталовложения на перевозимую единицу ниже, чем у других видов перевозок. Однако только жидкие и газообразные грузы могут перевозиться по нефтепроводу и на объем перевозок по нефтепроводу существуют ограничения.

Авиатранспорт: Воздушные перевозки – это высокоскоростное обслуживание, которое предоставляет за короткие сроки поставку грузов и перелет пассажиров. В Казахстане находится 22 аэропорта, 14 из которых предоставляют международные перевозки. Воздушный транспорт непосредственно конкурирует с железнодорожным транспортом по своей пропускной способности, ежегодная пропускная способность одного воздушного самолета с 180-200 местами составляет пассажирооборот от 250 до 270 млн. пассажиро-км. в год по сравнению с пассажирооборотом 110–120 млн. пассажиро-км., осуществляемым скорым поездом (приблизительно 5 млн. пассажиро-км. на вагон). Авиaperевозки стоят дорого и зависят от погодных условий. Также существуют ограничения на размеры и вес грузов, перевозимых воздушным транспортом.

Морской (речной) транспорт: В Казахстане имеется три морских (речных) порта, из них два порта находятся в Каспийском море. Речные маршруты составляют 3,791.0 километров. У водного транспорта высокая пропускная способность в глубоководных реках при сравнительно низкой стоимости перевозок, особенно насыпных грузов. Однако водный транспорт подвергается различиям во времени перевозки и увеличения расходов на топливо, зависящие от направлений рек и основных грузопотоков, и характеризуется низкой скоростью поставки грузов по сравнению с железнодорожными и другими видами перевозок. Кроме того, перевозки на корабле зависят от изменений погодных условий.

В 2000 году средняя дальность перевозки грузов в Казахстане составляла 727.6 километров, что в два раза превышает среднюю дальность перевозки грузов в Европе и почти на половину выше средней дальности перевозки грузов в США и Канаде. Учитывая длинные расстояния и большие объемы перевозимых через страну, угля и других насыпных грузов, железные дороги лидируют среди грузовых перевозок в Казахстане, составляя приблизительно 71% от грузооборота в 2000 году. В то время как, нефтепроводы составляют 28,4%, автомобильные дороги – 0,5%, а морские и воздушные перевозки – 0,1%. Железнодорожные перевозки являются единственным практичным видом транспортировки угля, руды и металлов.

Главными конкурентными преимуществами нового участка железной дороги «Шар-Усть-Каменогорск» являются:

- создание нового транспортного направления, исключая двойное пересечение государственной границы и прохождение таможенных процедур - грузоотправители испытывают сложности, связанные с таможенной проверкой и формальностями на границе, которые требуют от них погрузки и разгрузки транзитных товаров при регистрации грузов на территориальных границах с Казахстаном, которые в свою очередь вызывают увеличение затрат и задержку транспортировки;
- сокращение дальности транспортировки на 328 км в южном направлении и на 92 км в западном направлении;
- ускорение доставки грузов на 12-14 часов;
- небольшие эксплуатационные затраты, затраты на текущий и капитальный ремонт по сравнению с участком Локоть-Защита (затраты на участке Локоть – Защита составили свыше 2 млрд. тенге в год);⁴
- использование транспортных коммуникаций для развития дополнительной коммерческой деятельности.

Негативные факторы:

Возможны негативные изменения в общей экономической ситуации в стране, что может повлечь за собой снижение общего объема грузоперевозок, а также, изменения в законодательстве, которые могут повлечь ухудшения положения Эмитента. В этих случаях Эмитент согласно Концессионному соглашению заключенное им с Правительством РК будет предпринимать соответствующие мероприятия с целью устранения появившихся негативных условий.

⁴ По фактическим данным АО «НК Казакстан Темир жолы» за 2004 г.

6. Деятельность эмитента по организации продаж своих услуг.
- 1) Деятельность подвержена колебаниям, вызванных сезонным характером ряда промышленных и сельскохозяйственных производств;
 - 2) На дату представления инвестиционного меморандума Общество не осуществляет деятельности по эксплуатации железнодорожной линии и не имеет поставщиков;
 - 3) На дату представления инвестиционного меморандума эмитент не осуществляет деятельности по эксплуатации железнодорожной линии и не имеет потребителей. Согласно прогнозам, крупными потребителями услуг Общества будут предприятия цветной металлургии (АО «Казцинк» и золотодобывающие предприятия), индустрии строительных материалов (АО «Восток-Цемент» и др.), теплоэлектростанции.

Предполагаемая трасса проектируемой железнодорожной линии:

Станция Шар (расстояние до следующего пункта – 18, 29 км);

Разъезд Сарыжал (28,40 км);

Станция Шалобай (23,87 км);

Разъезд Бурсак (17,97 км);

Станция Екаша (26,2 км);

Станция Завидное (19, 083 км);

Разъезд Молодежный (17,106 км);

Станция Ново-Усть-Каменогорск.

Рынок района тяготения. В районе прохождения железной дороги действуют предприятия по разведке и добыче меди, цинка, свинца и руд других металлов.

В недрах Восточного Казахстана сосредоточено 24% общереспубликанских балансовых запасов свинца, 40,6% - цинка, 47,9% - меди, 51,6% - молибдена.

В регионе насчитывается 27 предприятий горнорудной промышленности. Отрасль представлена такими предприятиями как АО «Казцинк», филиал «Востокказмедь» корпорации АО «Казахмыс» и ряд других.

В области действует 1383 предприятия обрабатывающей промышленности. Базовой отраслью обрабатывающей промышленности является металлургическая промышленность и обработка металлов. Предприятия области являются единственными в республике производителями цинка, титана, магния, на их долю приходится более 60% республиканского выпуска рафинированного свинца и аффинированного золота, более 20% - аффинированного серебра.

В районе тяготения железной дороги имеются месторождения золотосодержащих руд:

- действующее предприятие - «Бакырчикский ГОК» (п. Ауэзов);
- разведанное месторождение - «Большевик» (п. Шалобай);
- месторождение «Северное Костобе» (п. Октябрьский).

Металлургические предприятия. Цветная металлургия Восточного Казахстана - производители свинца, меди, цинка, титана, магния, тантала, аффинированного золота и серебра являются одним из крупнейших потребителей услуг новой железной дороги.

АО «Казцинк» – крупнейший производитель цинка в СНГ, входит в пятерку крупнейших производителей цинка в мире. За годы интенсивной эксплуатации

сырьевая база АО «Казцинк» в Восточном Казахстане истощилась, что заставило компанию начать масштабную программу диверсификации рудной базы. По данным Министерства энергетики и минеральных ресурсов наиболее перспективным регионом развития сырьевой базы для цветной металлургии является Центральный Казахстан, недра которого содержат 50% запасов свинца и цинка Казахстана. В перспективе по мере освоения месторождений ожидается рост грузопотока из Центрального Казахстана на предприятия АО «Казцинк».

Основным приоритетом в инвестиционных проектах в 2005 г. компания называет цинковый рудник Шаймерден. "Казцинк" в 2003 г. приобрел месторождение Шаймерден в Кустанайской области с подтвержденными запасами 3,7 млн. т. руды со средним содержанием в руде 21%.

Загрузка вельцкомплексов Усть-Каменогорского и Риддерского заводов до проектной мощности позволит получать до 60 тыс. т металлического цинка в год из шаймерденской руды. По плану первая руда шаймерденского месторождения должна поступить в Риддер и Усть-Каменогорск летом 2006 г.

В 2005 г. АО «Казцинк» увеличило производство основных видов продукции – цинка с 279 480 тонн до 287 198, меди – 66 802 до 75 792 тонн.

По оценкам АО «Казцинк» введение в эксплуатацию новой железнодорожной линии ст. Шар – Усть-Каменогорск при сохранении действующих тарифов даст экономию в размере 19,8 млн. долл. США за 10 лет (с учетом затрат на корпоративный подоходный налог). Единовременная экономия предприятия составит – 4,7 млн. долл. США, ежегодная – 2,5 млн. долл. США.

АО «Ульбинский металлургический завод» специализируется на выпуске материалов для атомной, аэрокосмической, электротехнической промышленности и приборостроения. Завод является основным производителем таблеток из низкообогащенного урана для реакторов ВВЭР и РБМК, а также разнообразной бериллиевой, танталовой и ниобиевой продукции, а также плавиковой кислоты. Сырьевая база производства урановой продукции расположена вне пределов Восточно-Казахстанской области – месторождения «Уванас», «Мынкудук» в Центральном Казахстане, «Канжуган», «Южный Мойынкум», «Северный Карамурун», «Южный Карамурун» в Южный Казахстане. До последнего времени АО «УМЗ» ограничено использовало мощности по производству тантала и ниобия из-за отсутствия адекватной ресурсной базы. Перспективным является освоение Сырымбетского месторождения олова (Северный Казахстан) с потенциальной производительностью ГОК до 1 млн. тонн руды ежегодно. Грузопоток пройдет по линии Аксу-Дегелен и новой железнодорожной линии ст. Шар-Усть-Каменогорск.

Рост производства урана на предприятиях АО «УМЗ» в 2005 г. по отношению к 2000 г. составил 360%, по отношению к 2004 г. – более 16%, бериллия – на 800%, тантала и ниобия на 220% и 370% соответственно.

Филиал АО «Казахмыс» «Востокказмедь» занимается добычей медной руды для Балхашского и Жезказганского медеплавильных заводов. За 1999-2003 гг. добыча руды на рудниках Восточного Казахстана увеличилась в 2 раза, соответственно увеличился грузопоток из Рудного Алтая в Центральный Казахстан.

АО «Усть-Каменогорский титано-магниевого комбинат» в настоящее время не полностью использует мощности по причине отсутствия достаточной сырьевой базы. Компания планирует расширение сырьевой базы за счет месторождения ильменитов Сатпаевского месторождения (ВКО), Обуховского месторождения

(Акмолинская область) и месторождения Шокаш (Актюбинская область). Месторождения поставлены на баланс, совместно с Правительством ведутся работы по организации освоения.

Индустрия строительных материалов. Строительная отрасль представлена такими предприятиями, как АО «Бухтарминская цементная компания», ТОО «Иртыштрансстрой», ТОО «Семипалатинский завод асбоцемизделий», АО «Семейцемент», ТОО «Силикат», которые в совокупности производят более 80% отраслевого объема. На рынок строительных материалов предприятия поставляют большой спектр продукции: цемент различных марок, шифер, силикатный и шлаковый кирпич, известь, товарный бетон, сборные строительные конструкции из бетона, керамические изделия, изделия из камня и т.д.

Восточный Казахстан занимает ведущее место в республике по производству цемента, силикатного кирпича и шифера. Продукция отрасли, в частности цемент и силикатный кирпич, востребована как в других регионах Казахстана, так и в России на строительстве промышленных и гражданских объектов. Крупные предприятия стройиндустрии в области прямо заинтересованы в сокращении дальности перевозок и времени в пути, что даёт им значительный экономический эффект.

АО «Бухтарминская цементная компания» имеет установленную мощность цементного производства в 1,6 млн. т в год, в 2004 г. производилось около 0,7 млн. т в год.

20 июня 2006 г. была запущена четвертая линия производства цемента мощностью 600 тыс. тонн в год, что позволило компании вывести уровень производства на проектную мощность в 1,6 млн. тонн в год.

В области планируется реализовать 13 проектов в строительной и деревообрабатывающей отраслях на общую сумму в 20,2 млрд. тенге. В частности, организация крупного производства ламинированных древесно-стружечных плит (до 140 тыс. куб.м. в год, из них не менее 50% - ламинированных), запуск завода по производству теплоизоляционных материалов мощностью 20 тыс. тонн, организация добычи и обработки природного камня.

Энергетика. За год в области добывается более 3,0 млн. т угля (п. Каражыра), около 2,5 млн. т потребляется в Рудном Алтае. Основные угольные грузопотоки следуют из Центрального Казахстана и запада ВКО (Экибастуз, Караганда, ст. Дегелен). В настоящее время мощности энергетических предприятий задействованы не полностью, из установленных 10,1 млрд. кВт мощности используется только 70%. По прогнозам энергетиков потребление угля в Рудном Алтае вырастет до 5 млн. т. в год в ближайшие 10 лет (по прогнозам АО «НК Казакстан темір жолы» - 3,6 млн. тонн).

Машиностроительный комплекс. АО «Востокмашзавод», АО «Нефтегазмаш», АО «Усть-Каменогорский конденсаторный завод», АО «Усть-Каменогорский арматурный завод» 100% готовой продукции реализует по железной дороге и по ней же обеспечивается сырьём и материалами. АО «Востокмашзавод» является крупнейшим производителем горно-шахтного, металлургического и спецтехнологического оборудования, АО «Усть-Каменогорск» производит трубопроводную промышленную, фонтанную, запорную и регулируемую арматуру для нефтедобывающей и энергетической отраслей. АО «Азия Авто» (предприятие по сборке автомобилей) в 2005 г. запустило линию по производству автомобилей «Шкода», в 2006 г. планируется выпустить 10 тыс. автомобилей, из них – 5 тыс. «Шкода». В перспективе мощность конвейера может быть увеличена

до 45 тыс. автомобилей в год. В настоящее время АО «Азия Авто» рассматривает возможность сборки китайских автомобилей.

Анализ социально-экономического развития ВКО показывает устойчивые положительные тенденции, ежегодно растут объемы промышленной продукции и внешнеторговый оборот, создаются новые производства.

Таблица 3. Основные показатели роста экономики Восточно-Казахстанской области за 2003-2005 гг.

| млн. тенге | | | |
|---|---------|----------|---------|
| Наименование показателя | 2003 | 2004 | 2005 |
| Инвестиции в основной капитал | 33 744 | 48 649,7 | 73 000 |
| Объем промышленной продукции | 182 003 | 223 81,7 | 263 949 |
| Внешнеторговый оборот (вне пределов РК) | 147 786 | 206 901 | 189 871 |

В 2007 г., согласно среднесрочному плану социально-экономического развития области на 2004-2007 гг., прирост объемов промышленной продукции составит 11,1% по отношению к 2004 г. По данным Института экономических исследований при Министерстве экономики и бюджетного планирования РК, промышленное производство области до 2015 г. возрастет в 2,6-2,8 раза по сравнению с 2000 г. Область сохранит свое значение как крупный производитель продукции горно-металлургического комплекса.

В условиях экономического роста в РК, расширения и укрепления экономических связей предприятий ВКО с другими регионами Казахстана роль железнодорожного транспорта значительно возрастает.

В настоящее время железнодорожная связь Восточного Казахстана с другими регионами республики осуществляется через станцию Локоть с проездом по территории России на протяжении 82 км. Из существующего объема перевозки грузов 29,9 млн. тонн по железной дороге в области на направление Шар-Усть-Каменогорск приходится 8-9 млн. тонн. Пропускная способность участка Защита-Локоть составляет 13 пар поездов в сутки, однако в настоящее время этот участок пропускает 16 пар поездов⁵ (более 9 млн. тонн в год при 50%-ной загрузке обратных вагонов).

Для предприятий-грузоотправителей республики проезд через территорию России сопровождается большими экономическими потерями вследствие оплаты таможенных сборов, потерями времени в ожидании при прохождении составов по территории России.

Новая железная дорога «Шар-Усть-Каменогорск» соединит кратчайшим путём промышленный регион Рудного Алтая (Усть-Каменогорск, Лениногорск, Зыряновск) с железнодорожной сетью Казахстана минуя территорию России. Строительство участка Шар - Усть-Каменогорск позволит избежать двойного

⁵ Информация по объемам грузо- и пассажироперевозок предоставлена акиматом ВКО (2004 г.).

пересечения государственной границы другого государства с таможенными операциями, сократить расстояния перевозок Усть-Каменогорск – Шар на 328 км, Усть-Каменогорск – Семипалатинск на 92 км.

Новая железная дорога оживит район тяготения, даст новый импульс деятельности горнорудных предприятий, обеспечит новые рабочие места, снизит транспортные издержки потенциальных грузоотправителей за счёт сокращения дальности перевозок и времени нахождения в пути.

Строительство новой железной дороги будет иметь важное социальное значение, т.к. благоприятно скажется на перевозках пассажиров. На сегодняшний день, реальная численность населения Восточно-Казахстанской области составляет 1442,0 тыс. человек (данные на 1 января 2005г.).

Следует учитывать, что ввиду длительности поездки по маршруту ст. Шар - Усть-Каменогорск (12 часов при расстоянии всего 150 км), большая часть потенциальных пассажиров железной дороги использует автомобильный транспорт до ст. Жангиз-Тобе, где пересаживается на поезд. Таким образом, со строительством железной дороги возрастет и пассажиропоток, который в настоящее время обслуживается автотранспортом по трассе в районе строительства будущей железнодорожной линии, при этом экономится время пассажиров в пути 12 часов. В настоящее время регион Рудного Алтая обслуживается двумя поездами в день – Защита-Усть-Каменогорск и Астана-Риддер. При минимальной загрузке поезда 1080 чел/поезд, годовой пассажирооборот в настоящее время составляет 788 400 чел. По оценке экспертов в области транспорта объем перевозок пассажиров на участке ст. Шар – Усть-Каменогорск в результате спрямления может достигнуть 1 млн. в первый год эксплуатации. В модели применена консервативная оценка пассажиропотока на весь период эксплуатации (758 000 пассажиров в год с 1 по 20 год эксплуатации). Тариф для пассажиров равен 150 тенге за проезд по всей длине участка «ст. Шар-Усть-Каменогорск» (153 км).

Объемы перевозок. Запуск в эксплуатацию проектируемой железной дороги приведет к значительному снижению транспортной составляющей перевозимой продукции, что неизменно будет стимулировать развитие предприятий региона. В связи с этим прогнозируется увеличение объемов производства и потребления ресурсов и соответственно объемов перевозок.

Основной объем существующих грузопотоков приходится на внутренние перевозки. Типы перевозимых грузов: уголь, руды, нефть и нефтепродукты, строительные грузы и прочие.

**Таблица 4. Объемы перевозок грузов в южном и западном направлениях⁶
(направление линии «Шар – Усть-Каменогорск»).**

| | | Тыс. тонн | | | | |
|-------------|-------------|-----------|---------|---------|---------|----------------------|
| Направление | Тип Груза | 2001 г. | 2002 г. | 2003 г. | 2004 г. | 2005 г. ⁷ |
| Внутренн. | Нефть и н/п | 233 | 266 | 255 | 202 | 381 |
| | Руды | 694 | 874 | 1 148 | 1 444 | 1806 |

⁶ Данные АО «НК Казакстан темір жолы»

⁷ Экспертная оценка

| Направление | Тип Груза | 2001 г. | 2002 г. | 2003 г. | 2004 г. | 2005 г. ⁷ |
|--------------|-----------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------------|
| Экспорт | Уголь | 2 594 | 2 235 | 2 587 | 2 765 | 2899 |
| | Прочие | 1 367 | 1 524 | 1 684 | 2 374 | 2478 |
| | Металл | 348 | 386 | 330 | 357 | 369 |
| | Прочие | 208 | 187 | 285 | 296 | 321 |
| | Руды | 291 | 357 | 380 | 222 | 197 |
| Импорт | Прочие | 95 | 122 | 159 | 218 | 330 |
| | Руды | 6 | 24 | 50 | 105 | 114 |
| Итого | | 5 836 | 5 975 | 6 878 | 7 983 | 8 895 |

Как видно из Таблицы 4, в 2001-2005 наблюдался высокий рост объемов грузопотоков со станции Защита и на станцию Защита в южном и западном направлениях (направлении проектируемой железнодорожной линии). В 2002 г. рост составил 2% по отношению к предыдущему, в 2003 – 15%, а 2004 – 16%, 2005 г. – на 11%. Всего за 2001-2005 объем грузопотоков вырос на 52%.

Высокий рост грузопотоков объясняется продолжающимся улучшением экономической ситуацией в стране и повышением деловой активности. Ожидается дальнейший рост экономики Казахстана благодаря продолжающимся экономическим реформам и высоким ценам на основные статьи экспорта республики.

Строительство новой железнодорожной линии «Шар-Усть-Каменогорск» позволит за счет распределения вагонопотоков решить вопрос пропускной способности и задействовать новые технические средства.

Кроме того, указанная железная дорога соединит крупный железнодорожный узел Рудного Алтая (города Усть-Каменогорск, Риддер, Зыряновск) с транзитной магистралью «Турксиб» в районе станции Шар и обеспечит выход из Восточного Казахстана в другие регионы Республики по республиканской сети железных дорог, и будет продолжением участка «Аксу-Конечная».

Строительство новой железнодорожной линии направлено не только на обеспечение выхода в центральные районы Казахстана, но и растущей доли экспорта цветных металлов в Юго-Восточную Азию, Китай, Индию, Турцию. Также способствует развитию туризма, лесной и деревообрабатывающей промышленности Восточного Казахстана. Новая дорога сокращает расстояние транспортировки готовой продукции в южном направлении и благоприятно скажется на ее конкурентоспособности на внешнем рынке.

Линия рассчитана на выход на полную проектную мощность к 2017 г. К 2017 году согласно базовым параметрам, заложенным в финансово-экономическую модель проекта (Приложение 1 к концессионному соглашению), объем грузоперевозок вырастет до 10 400 тыс. тонн. Путьевое развитие отдельных пунктов позволяет применять частично-пакетный график движения поездов и при необходимости увеличить грузопоток до 11 600 тыс. тонн и выше.

Прогноз увеличения грузопотоков, предоставленный АО «НК Казакстан Темир Жолы», с запуском новой железнодорожной линии представлен в Таблице 5.

Таблица 5. Прогноз объемов грузоперевозок по ж. д. линии Шар – Усть-Каменогорск

| ТЫС. ТОНН | | | |
|------------------------------|--------------|------------------|-------------------|
| Внутриреспубликанские | 1-й год экс. | 5-й год эксп. | 10-й год эксп. |
| Уголь | 2630 | 2930 | 3590 |
| Нефтяные | 228 | 278 | 330 |
| Руда | 1968 | 2118 | 2354 |
| Металлы | 103 | 104 | 107 |
| Строительные грузы | 105 | 105 | 105 |
| Зерно | 45 | 45 | 45 |
| Прочие | 2738 | 2938 | 3162 |
| ИТОГО | 7817 | 8518 | 9693 |
| ВНУТРИРЕСПУБЛИКАНСКИЕ | | | |
| Экспорт | | | |
| Руда | 332 | 382 | 452 |
| Металлы | 634 | 734 | 854 |
| Нефтяные | 0 | 0 | 0 |
| Зерно | 8 | 8 | 8 |
| Строительные грузы | 0 | 0 | 0 |
| Прочие | 233 | 283 | 307 |
| ИТОГО ЭКСПОРТ | 1207 | 1407 | 1621 |
| Импорт | | | |
| Руда | 120 | 144 | 173 |
| Металлы | 50 | 60 | 71 |
| Нефтяные | 60 | 72 | 87 |
| Строительные грузы | 27 | 33 | 40 |
| Зерно | 1 | 1 | 1 |
| Прочие | 131 | 137 | |
| ИТОГО ИМПОРТ | 389 | 447 | 372 |
| ИТОГО | 9413 | 10372 | 11686 |

При расчете финансово-экономической эффективности проекта применен консервативный прогноз грузопотоков: 7100 тыс. тонн в 1-й год эксплуатации, 8700 тыс. тонн в 5-й год эксплуатации, 10400 – 10-й год эксплуатации (максимальный). Данная оценка грузопотоков была заложена в финансово-экономическую модель проекта (Приложение 1 к концессионному соглашению).

Тарифная политика. Тариф регулируется на базе концессионного соглашения и определяется как плата за пользование железнодорожной линии, предоставляемое концессионером на основе права временного владения и пользования.

Тариф является базовым параметром финансово-экономической модели, неотъемлемой частью концессионного соглашения, заключаемого между Правительством РК в лице Министерства транспорта и коммуникаций и АО «Досжан темир жолы». Расчет стоимости тарифа производится таким образом, чтобы тариф обеспечивал формирование доходов, достаточных для возмещения всех расходов по строительству и эксплуатации железной дороги, а также получения инвесторами определенного дохода на вложенный капитал, включая:

- 1) Покрытие всех эксплуатационных затрат;

- 2) Формирование резервов для осуществления планового капитального ремонта;
- 3) Покрытие выплат по вознаграждению по облигационным и другим займам и кредитам;
- 4) Погашение основного долга концессионера в соответствии с графиком погашения;
- 5) Обеспечение положительного денежного потока концессионеру после выплат по всем расходам, налогам и сборам для формирования приемлемого уровня возвратности на акционерный капитал.

Следует учитывать, что со строительством данной железной дороги для грузоотправителей значительно уменьшаются расстояния и время доставки грузов, создаются другие преимущества для перевозчиков (снижение вагонной и локомотивной составляющей при вводе новой линии и т.п.). Существенным преимуществом для грузоотправителей и компаний-собственников вагонов имеет сокращение времени оборота вагонов при использовании данного участка (минуя территорию России), что в условиях дефицита вагонов позволит эффективнее использовать подвижной состав.

Кроме того, избежание таможенных процедур и связанных с этим расходов создают дополнительную экономию затрат.

Предполагаемый уровень тарифа рассчитан исходя из экономии затрат перевозчика на участке Шар-Усть-Каменогорск. При расчете применены модельные грузопотоки, представленные АО «Интранском» (автор проектно-сметной документации по проекту).

Основные допущения:

- 1) новая железнодорожная линия экономит в среднем 12 часов времени в пути;
- 2) перевозчик арендует локомотивы и вагоны по тарифам, применяемым к АО «НК Казакстан темир жолы». Тариф, устанавливаемый концессионером равняется сумме тарифа за пользование железнодорожной сетью на участке Шар – Усть-Каменогорск (рассчитывается в соответствии с Приложением 1 к Приказу Председателя Агентства Республики Казахстан по регулированию естественных монополий и защите конкуренции от 25 мая 2004 г.) и экономии затрат перевозчика на локомотивной тяге и вагонах.

Экономия затрат на локомотивную тягу рассчитывается по ставке за 1 локомотивочас, установленную АО «Локомотив» в Договоре №1168-АО от 29 декабря 2004 г, заключенным с АО «НК Казакстан Темир Жолы». Экономия затрат на вагоны рассчитана по справочной ставке.

Экономия затрат на содержании участка Локоть-Защита при этом не учитывается. Тариф проиндексирован по уровню инфляции на железнодорожном транспорте за 2004 г. до 2008 г. Размер тарифа в ценах на начало 2008 г. составит 264 тенге за 1 т. (средневзвешенный тариф, может варьироваться по родам грузов).

В Приложении 1 к концессионному соглашению между Правительством РК в лице Министерства транспорта и коммуникаций и Эмитентом в качестве базового параметра применен более высокий тариф – 288 тенге за 1 тонну (в ценах 2009 г.).

Маржа прибыли от применения тарифа по принципу финансово-экономической модели должна обеспечивать достаточный поток наличности для погашения облигационных займов и получения приемлемой доходности на акционерный капитал. Предполагается размещение последнего транша облигаций в июле 2008 года для покрытия купона в период строительства и 0,5 года эксплуатации Объекта.

Затраты концессионера при эксплуатации дороги связаны в основном с содержанием пути и организацией движения. Для расчета затрат применены единичные расчетные ставки для РГП «Казакстан темир жол», проиндексированные до 2008 г. (методология: АО «Интранском»).

7. Ключевые факторы, влияющие на деятельность эмитента:

- 1) Импорт в общем объеме сырья (работах, услугах) поставляемых (оказываемых) эмитенту в период эксплуатации отсутствует. Услуги, реализуемые эмитентом на экспорт отсутствуют. В период строительства возможно использование услуг иностранных организаций в установленном законодательством Республики Казахстан порядке в случае отсутствия какого-либо вида услуг в Казахстане, а также применение импортных строительных материалов.
- 2) Эмитент не планирует производить крупное заимствование в будущем, но для покрытия текущих затрат может привлекать кредиты банков. Влияние данных кредитов на деятельность и обслуживание облигационного займа не существенно.
- 3) Эмитент в судебных процессах не участвовал и не участвует.
- 4) Административных санкций, налагавшихся на эмитента и его должностных лиц уполномоченными государственными органами и/или судом в течение последнего года не было.
- 5) Риски проекта

К рискам проекта можно отнести:

1. Общеэкономические;
2. Политические;
3. Падение спроса;
4. Технические.

Падение спроса может быть вызвано, с одной стороны, снижением деловой активности предприятий-грузоотправителей региона, соответственно, снижением объема грузопотока.

В связи с большими инвестиционными издержками необходимо введение тарифа максимально использующего расчетную экономию от проекта. Экономия включает: уменьшение расходов на услуги локомотивной тяги и аренду вагонов, уменьшение затрат на эксплуатацию и текущий ремонт альтернативных участков, экономию времени. В расчетах финансово-экономической эффективности проекта применен тариф, учитывающий экономию на услугах локомотивной тяги и аренду вагонов. Концессионное соглашение обеспечивает институциональную схему получения концессионером экономии, создаваемой проектом, через механизм финансово-экономической модели, реализация которой является целью соглашения.

В целом по отрасли, как показывают прогнозные данные, падение спроса на услуги по перевозке грузов в ВКО в ближайшем будущем не предвидится, рынок железнодорожных транспортных услуг демонстрирует стабильный рост в течение последних 5-ти лет.

Со строительством нового участка железной дороги предполагается расширение деловой активности предприятий-крупных грузоотправителей, а также активизация деятельности местных производителей.

Общеэкономические и политические риски связаны с изменениями макроэкономической и социально-политической среды. К факторам такого рода

рисков относятся: экономические кризисы, спад ВВП, высокие темпы инфляции, забастовки, массовые беспорядки, военные действия и т.д. Все это может повлечь за собой создание препятствий для реализации финансово-экономической модели проекта. К общеэкономическим факторам риска можно отнести и изменения в налоговом режиме, которые повлекут за собой создание препятствий для реализации финансово-экономической модели. В случае реализации этих рисков и невозможности устранения последствий, Правительство Республики Казахстан получает все права на Объект и принимает на себя все обязательства, связанные с организацией финансирования Проекта.

Технические риски связаны с выходом из строя или частой поломкой отдельных видов оборудования, механизмов, блоков и т.п. Этот вид риска можно устранить путем проведения планово-предупредительных ремонтов- текущих и капитальных, заменой запчастей, инструмента и т.п. Заключаемое между АО «ДТЖ» и государством Соглашение позволяет минимизировать финансовый риск проекта для держателей облигаций посредством использования механизма поручительства.

IV. Финансовое состояние

Активы

1. Нематериальные активы.

По состоянию на 01.07.2006 г. стоимость нематериальных активов составляет 795 тыс. тенге. Нематериальные активы представлены в виде программного обеспечения 1С: Бухгалтерия, размещения Web-сайта и логотипа компании.

2. Основные средства.

По состоянию на 01.07.2006 г. стоимость материальных активов составляет 11 432 тыс. тенге и представлена в виде машин и оборудования, компьютеров, транспортных средств, офисной мебели, прочих основных средств.

3. Незавершенное капитальное строительство.

По состоянию на 01.07.2006 г. стоимость незавершенного строительства составляет 2 877 441 тыс. тенге.

4. Инвестиции.

Прямые инвестиции в капитал других юридических лиц отсутствуют.

Долгосрочных инвестиций нет.

Инвестиционный портфель отсутствует.

5. Дебиторская задолженность.

По состоянию на 01.07.2006 г. общая сумма дебиторской задолженности составляет 4 709 410 тыс. тенге, из них в виде аванса генподрядчику АО «Желдорстрой» на выполнение строительно-монтажных работ 4 685 038 тыс. тенге, Каз НИ и ПИ «Дортранс» 21 927 тыс. тенге за инжиниринговые услуги.

Пассивы

1. Акционерный капитал.

Размер уставного капитала АО «ДТЖ», оплаченного учредителями и акционерами на 01.07.2006 года, составляет 1 171,00 миллионов тенге. Количество объявленных

простых акций Общества составляет 2 600 (две тысячи шестьсот) штук. После государственной регистрации выпуска объявленных простых акций среди учредителей и акционеров были размещены 1170 (одна тысяча сто семьдесят) штук акций.

Акционерный капитал формируется акционерами в соответствии с учредительными документами и решениями уполномоченных органов АО «ДТЖ».

2. Займы.

По состоянию на 01.07.2006 года размещены инфраструктурные облигации Эмитента на сумму 6 361 (шесть тысяч триста шестьдесят один) млн. тенге, по номинальной стоимости 6 250 (шесть тысяч двести пятьдесят) млн.тенге

3. Кредиторская задолженность, связанная с осуществлением эмитентом основной деятельности (задолженность перед поставщиками, авансы полученные).

По состоянию на 01.07.2006 года кредиторская задолженность составляет 244 359 тыс. тенге в виде начисленного вознаграждения по облигационному займу.

Финансовые результаты

1. Анализ финансовых результатов.

Собственный капитал на 01.07.06 составил 1 141 463 тыс. тенге, поскольку в момент строительства Эмитент несет расходы со строительством, убыток за отчетный период составил 16 850 тыс. тенге. Оборотные активы на 01.07.06 г. составили 4 917 798 тыс. тенге, в том числе денежные средства и эквиваленты 208 395 тыс. тенге, вознаграждения по процентам 3 029 тыс. тенге, авансы выданные 4 707 076 тыс. тенге и прочие 2 327 тыс. тенге.

2. Структура доходов и расходов эмитента

В связи с ведением строительства на данном этапе доходы отсутствуют, расходы составили 16 850 тыс. тенге, в том числе общие административные расходы 3 908 тыс. тенге, затраты по финансированию 12 718 тыс.тенге и отсроченный подоходный налог 224 тыс. тенге.

Председатель Правления

Н. Маханов

Главный бухгалтер

С. Байгужина