

Бизнес-план по внедрению придорожного сервиса на автомобильных дорогах Республики Казахстан

Октябрь 2019 г.

Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Резюме Проекта



Описание Проекта

Настоящим инвестиционным проектом предусмотрено строительство и организация придорожного сервиса вдоль автомобильных дорог республиканского и международного значения (далее- «Проект»).

Цель Проекта: создание и развитие придорожного сервиса на дорогах общего пользования республиканского и международного значения для:

- улучшения транспортной инфраструктуры на территории РК и увеличения поступлений в бюджет;
- улучшения качества транспортного обслуживания, обеспечения безопасного и бесперебойного движения и повышения конкурентоспособности трансказахстанских транзитных маршрутов.

Предоставляемые услуги

- По категории А и В:* мотель, торгово-развлекательная зона, пункт розничной торговли, пункт питания, блок технического обслуживания (АЗС, СТО с автомойкой), автостоянка, медицинский пункт, санитарные узлы и душевые кабины.
- По категории С:* пункт питания, пункт розничной торговли, автостоянка, медицинский пункт, санитарные узлы и душевые кабины.
- По категории D:* АЗС, санитарные узлы и душевые кабины, пункт розничной торговли

Инициатор Проекта: АО «НК «КазАвтоЖол» («Инициатор»)

Инвестиционная привлекательность одного объекта

Показатель	Категории придорожного сервиса		
	А и В	С	Д
Сумма инвестиций, тыс. долл. США	2 456	367	883
NPV Проекта, тыс. долл. США	2 045	319	167
IRR, %	26,12%	28,41%	17,10%
Доходность по EBITDA, %	18,4%	79,9%	13,1%
Срок окупаемости, лет	5,12	4,81	6,98
Дисконтированный срок окупаемости, лет	7,35	6,67	13,84

Предпосылки для реализации Проекта

Растущий спрос на автомобили

За последние 10 лет среднегодовой рост количества автомобилей в стране составил 5%. Согласно прогнозам, парк автомобилей в стране увеличится с 4,3 млн единиц в 2018 г. до 10 млн единиц к 2045-2050 гг. В стране также возрос пассажиро- и грузопоток на автомобильном транспорте. Среднегодовой рост по данным показателям за последние 5 лет составил 2,6% и 2,05%, соответственно.

Транзитный потенциал

Использование территории РК для транзита грузов между Востоком и Западом становится все более привлекательным. Рост транзита на автомобильном транспорте за последний год составил 223%. Реализация Проекта позволит извлечь наибольшую выгоду от транзитных потоков и обеспечения для них высокого качества транспортной инфраструктуры. Проект также предусматривает установку газовых заправок в рамках проекта «Один пояс – Один путь». Для поддержания подобных темпов роста необходимо обеспечение высокого уровня обслуживания транзитных потоков на дорогах страны.

Растущий спрос на сервисные услуги

После полного ввода в эксплуатацию международного транспортного коридора «Западная Европа - Западный Китай», увеличение автомобильного трафика на трассах вызовет спрос на сервисные услуги непосредственно на протяжении трассы. По оценкам экспертов Strategy Partnership, ожидается рост в объемах транзита грузов через страну до 36 млн тонн к 2020 г., с последующим достижением показателя в 50 млн тонн в год.

Обширная клиентская база

Объекты придорожного сервиса различных категорий будут локализованы по всем ведущим дорожным участкам Казахстана, охватывая также примыкающие дорожные участки к зарубежным странам. Следует отметить, что доля грузоперевозок сухопутным транспортом составляет 30%. Также, по результатам 2018 г., доля пассажирооборота сухопутным транспортом составила 88%. В данном контексте сухопутный транспорт исключает железнодорожный транспорт.

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

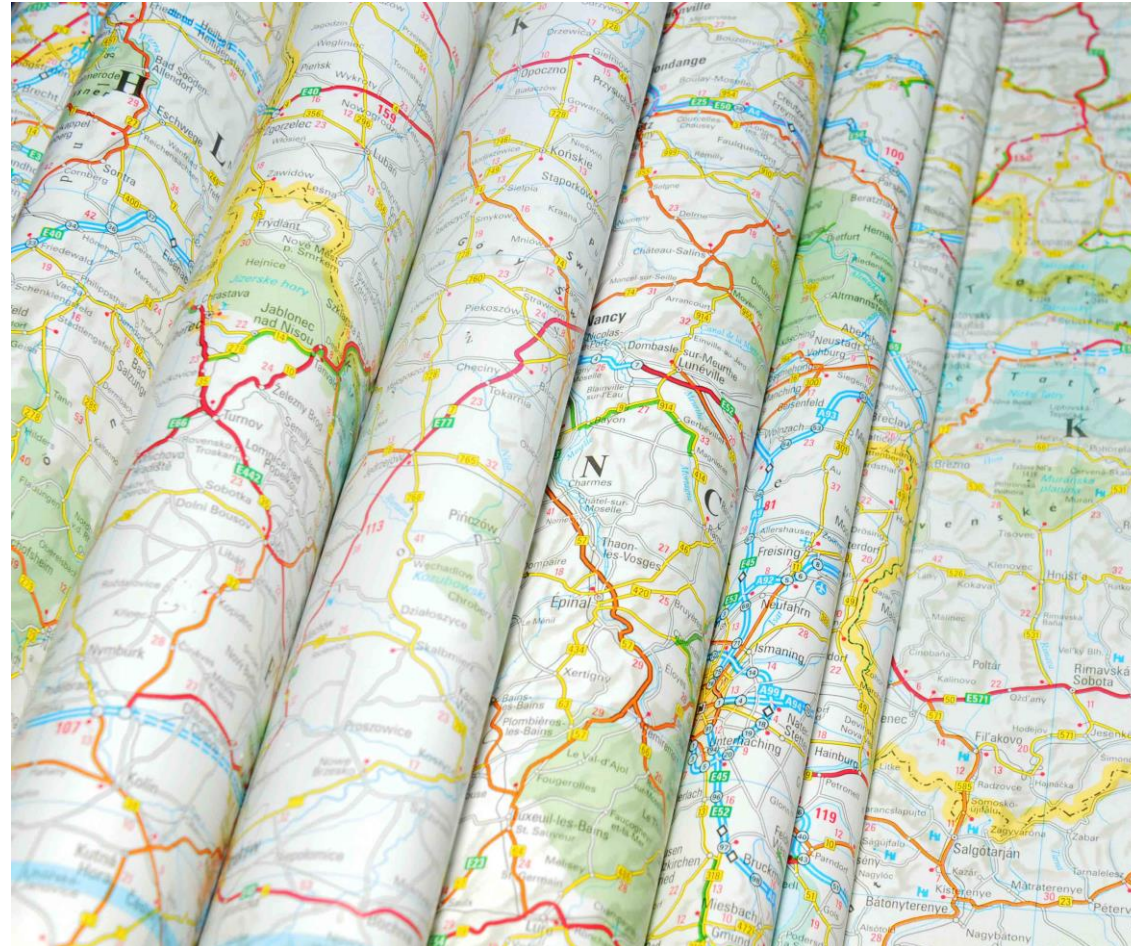
Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Содержание

Общая информация и описание Проекта	4
Макроэкономический раздел	22
Маркетинговый раздел	29
Финансовый раздел	43
Преимущества и факторы риска	69
Список сокращений	70



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и
описание Проекта

Макроэкономический
раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и
факторы риска

Список сокращений



Общая информация и описание Проекта



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и
описание Проекта

Макроэкономический
раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и
факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Описание и цель Проекта



Общие сведения о Проекте
Отрасль: транспорт и логистика
Деятельность: создание и развитие транспортно - логистической инфраструктуры
Предоставляемые услуги:
<ul style="list-style-type: none">По категории А и В: мотель, торгово-развлекательная зона, пункт розничной торговли, пункт питания, блок технического обслуживания (АЗС, СТО с автомойкой), автостоянка, медицинский пункт, санитарные узлы и душевые кабины.По категории С: пункт питания, пункт розничной торговли, автостоянка, медицинский пункт, санитарные узлы и душевые кабины.По категории D: АЗС, санитарные узлы и душевые кабины, пункт розничной торговли
Цель Проекта:
Создание и развитие придорожного сервиса на дорогах общего пользования республиканского и международного значения для:
<ul style="list-style-type: none">улучшения транспортной инфраструктуры на территории РКувеличения поступлений в бюджетулучшения качества транспортного обслуживания и обеспечения безопасного и бесперебойного движенияповышения конкурентоспособности трансказахстанских транзитных маршрутов.

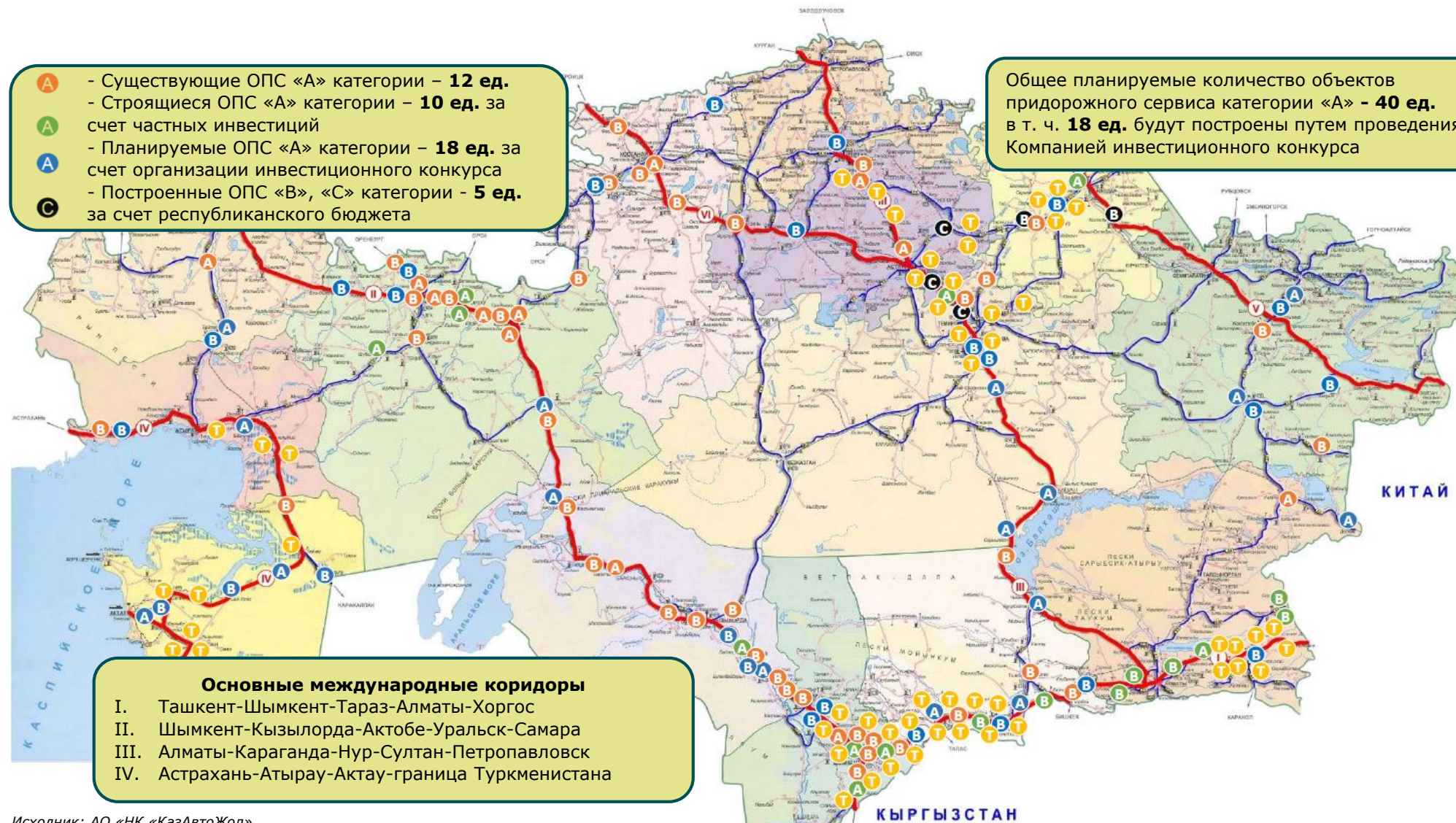
Описание Проекта
Проект предусматривает создание и развитие придорожного сервиса на дорогах общего пользования республиканского и международного значения.
Комплексные объекты дорожного сервиса в зависимости от их состава и видов предоставляемых ими услуг подразделяются на категории «А», «В», «С», «D»:
<ul style="list-style-type: none">Объекты дорожного сервиса категории «А» являются многофункциональным комплексом дорожного сервиса, включающим различные виды услуг обслуживания пользователей дорог и занимающим единую территорию.Объекты дорожного сервиса категории «В» предназначены для длительных перерывов на отдых, предлагая широкий спектр услуг объектов дорожного сервиса.Объекты дорожного сервиса «С» и «D» предназначены для кратковременного перерыва на отдых и удовлетворения насущных потребностей пользователей дорог.
Исходя из комплексности обязательных объектов дорожного сервиса категорий «А», «В», «С» и «D» установлены рекомендуемые площади размещения объектов дорожного сервиса соответствующей категорий: «А» - свыше 7 Га, «В» - от 5 до 7 Га, «С» - до 3 Га и «D» - до 2 Га.
Также рекомендуются расстояния между объектами дорожного сервиса на автомобильных дорогах общего пользования категории I-а, I-б и II:
<ul style="list-style-type: none">«А»: расстояние-150-240 км, размещение в шахматном порядке«В»: расстояние 80-120 км, размещение в шахматном порядке«С»: расстояние 20-60, размещение в шахматном порядке«D»: расстояние 40-50, размещение двустороннее
Комплексность объекта дорожного сервиса соответствующей категории рекомендуется принимать, исходя из уровня расчетной интенсивности движения:
<ul style="list-style-type: none">Объекты дорожного сервиса категории «А»- свыше 7 000 авт/суткиОбъекты дорожного сервиса категории «В»- свыше 1 000 авт/суткиОбъекты дорожного сервиса категории «С» и «D»- свыше 100 авт/сутки
Пункты придорожного сервиса категории «А» будут построены во всех 14 областях и 3 городах областного назначения Казахстана.
На сегодняшний день определены свыше 40 больших площадок для устройства типовых объектов сервиса категории «А».

Резюме Проекта
Содержание
Общая информация и описание Проекта
Макроэкономический раздел
Маркетинговый раздел
Финансовый раздел
Преимущества и факторы риска
Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Карта размещения объектов категорий «А» и «В»: карта реализации Проекта



Источник: АО «НК «КазАвтоЖол»

© 2019 ТОО «Делойт ТСФ»

Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

6



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Карта существующих площадок отдыха для ОПС категорий «С» и «D»



Исходник: АО «НК «КазАвтоЖол»

© 2019 ТОО «Делойт ТСФ»

Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

7



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Карта реконструкции автомобильных дорог и устройства новых площадок отдыха категорий «С» и «D»



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Характеристики категорий придорожного сервиса



Классификация объектов дорожного сервиса в зависимости от состава комплекса дорожного сервиса

Наименование обязательных объектов дорожного сервиса	Категория объекта дорожного сервиса			
	A	B	C	D
Автозаправочная станция	+	+	-	+
Мотель, кемпинг	+ не менее 25 номеров	+ не менее 10 номеров в	-	-
Благоустроенный (теплый) Туалет	+	+	+	+
Общественные душевые кабины	+	+	-	-
Пункт розничной торговли	+	+	+	+
Пункт общественного питания (п.м. – посадочных мест)	+ не менее 40 п.м.	+ не менее 40 п.м.	+ не менее 15 п.м.	-
Станция технического обслуживания автомобилей	+	+	-	-
Пункт мойки автомобильного транспорта	+	+	-	-
Стоянка с разделением парковочных мест для автобусов, легковых автомобилей, грузовых автомобилей	+	+	+	-
Охраняемая стоянка	+	+	-	-
Место для пикника	+	+	+	-
Торгово-развлекательная зона	+	-	-	-
Пункт медицинской помощи	+	+	-	-

Примечание:
На сегодняшний день в нац. стандарт РК 2476-2014 вносятся изменения касательно исключения АЗС из Категории «В».

Источник: АО «НК «КазАвтоЖол»

Перечень обязательных услуг, оказываемых объектами дорожного сервиса пользователям соответствующей категории

Наименование обязательных услуг	Категория объекта дорожного сервиса			
	A	B	C	D
Услуги автозаправочной станции	+	+	-	+
Услуги мотеля/кемпинга	+	+	-	-
Услуги благоустроенного (теплого) туалета	+	+	+	+
Услуги общественной душевой кабины	+	+	-	-
Услуги розничной торговли	+	+	+	+
Услуги общественного питания	+	+	+	-
Услуги станции технического обслуживания	+	+	-	-
Услуги пункта мойки автомобильного транспорта	+	+	-	-
Услуги охраняемых стоянок	+	+	-	-
Услуги банкоматов, платежных терминалов	+	-	-	-
Услуги предоставления мест для пикника	+	+	+	-
Услуги медицинской помощи	+	+	-	-
Услуги пункта обогрева	+	+	+	+
Услуги туристического бюро	+	-	-	-
Услуги детской площадки	+	+	-	-
Услуги комнаты матери и ребенка	+	+	-	-

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений

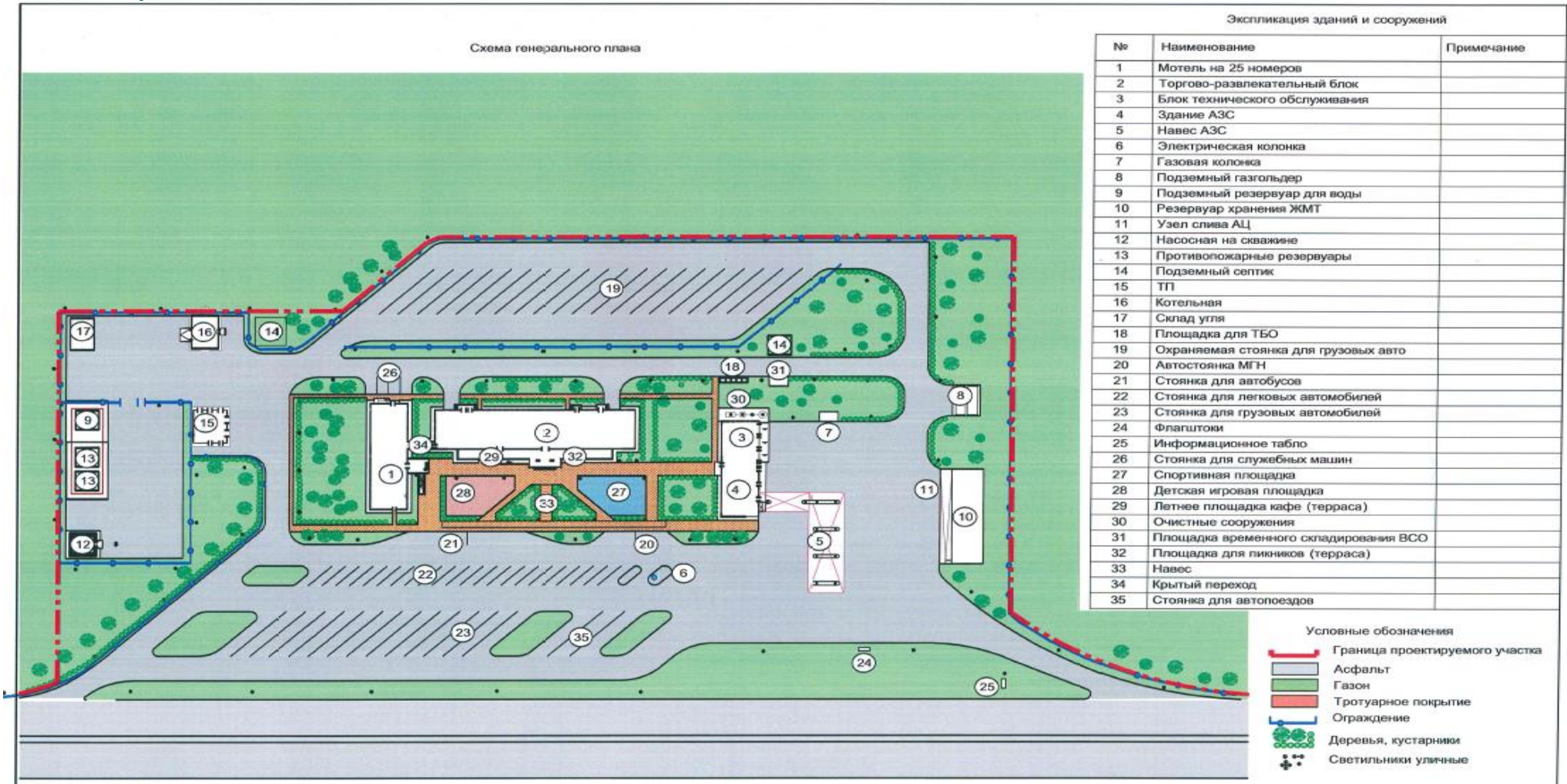


Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Схема генерального плана придорожного сервиса категории «А»



Схема генерального плана



Исходник: АО «НК «КазАвтоЖол»

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Инфраструктурные составляющие придорожного сервиса категории «А»



Мотель на 25 номеров
Мотель на 25 номеров двухэтажный, соединен с блоком торгово-бытового обслуживания теплым переходом. Предназначен для отдыха и непродолжительного проживания водителей и пассажиров. Режим работы – круглосуточный, 365 дней в году.
Блок торгово-бытового обслуживания с кафе
Блок торгово-бытового обслуживания с кафе на 25 человек представляет собой одноэтажное здание для обслуживания водителей и пассажиров. В здании расположены: комната матери и ребенка; помещение охраны; кафе на 40 мест с сопутствующими производственными помещениями; санузлы для посетителей, персонала и МГН; комната личной гигиены, ПУИ; помещения персонала, душевые, кабинет заведующего, медицинский пункт, обменный пункт, торговый зал минимаркета с сопутствующими помещениями, электрощитовая. Режим работы – круглосуточный, 365 дней в году.
Блок технического обслуживания со зданием АЗС
Блок технического обслуживания со зданием АЗС представляет собой отвечающее требованиям безопасности и технологичности одноэтажное здание, предназначенное для сервисного и технического обслуживания и ремонта всех типов автомобилей, оснащенное системами связи и освещения. Режим работы – круглосуточный, 365 дней в году.

АГЗС
Общая производительность АЗС и АГЗС составляет - 750 заправок в сутки. Источник газоснабжения - проектируемая групповая установка подземных резервуаров V=2х9,7м³ с насосной самовсасывающей установкой FD-150-5.5-3000 производительностью 120 л/мин. Расчетная производительность составляет 85,0 л/мин, максимальная производительность составляет 195 л/мин.
АЗС
Типовой проект объектов дорожного сервиса выполнен в соответствии с требованиями нормативно-технических документов, действующих на территории Республики Казахстан: СН РК 3.03-01-2011 «Нормы технического проектирования».
АГНКС и КриоАЗС
Установка АГНКС и КриоАЗС по коридору «Западная Европа – Западный Китай».
Другие компоненты придорожного сервиса
Водопровод, канализация, скважина для воды, канализация -септик, биосептик.

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Здания и земельные участки категории «А»

Здания

В рамках проекта планируется построить несколько зданий. Инвестор в праве изменить дизайн, технологию, архитектурный ремонт в рамках нац. стандарта.

Здания и сооружения объектов категории «А» и «В»

Наименование	Этажность	Площадь застройки, кв. м	Общая площадь, кв. м	Строительный объем здания, куб. м
Мотель на 25 номеров	2	410	567	2 667
Блок торгового-бытового обслуживания с кафе	1	850	616	3 584
Блок технического обслуживания со зданием АЗС	1	370	275	1 437
Итого	-	1 630	1 348	7 688



Источник: данные Компании
© 2019 ТОО «Делойт ТСФ»

Земельные участки

Земельный участок площадью 8,5 га. Для застроек необходим земельный участок площадью 2 474 кв. м.

Земельные участки

Наименование	Ед. изм.	Кол-во	% к общей площади
Площадь застройки	кв. м	2 474	2,9
Площадь покрытий проездов, стоянок, тротуаров, площадок, отмостки	кв. м	24 923	29,5
Площадь озеленения	кв. м	57 153	67,6
Площадь участка (условно)	га	8,5	100



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Техническая категория автодорог Республиканского значения и климатических подрайонов

Техническая категория автодорог Республиканского значения и климатических подрайонов



Источник: АО «НК «КазАвтоЖол»

© 2019 ТОО «Делойт ТСФ»

Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

13



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений

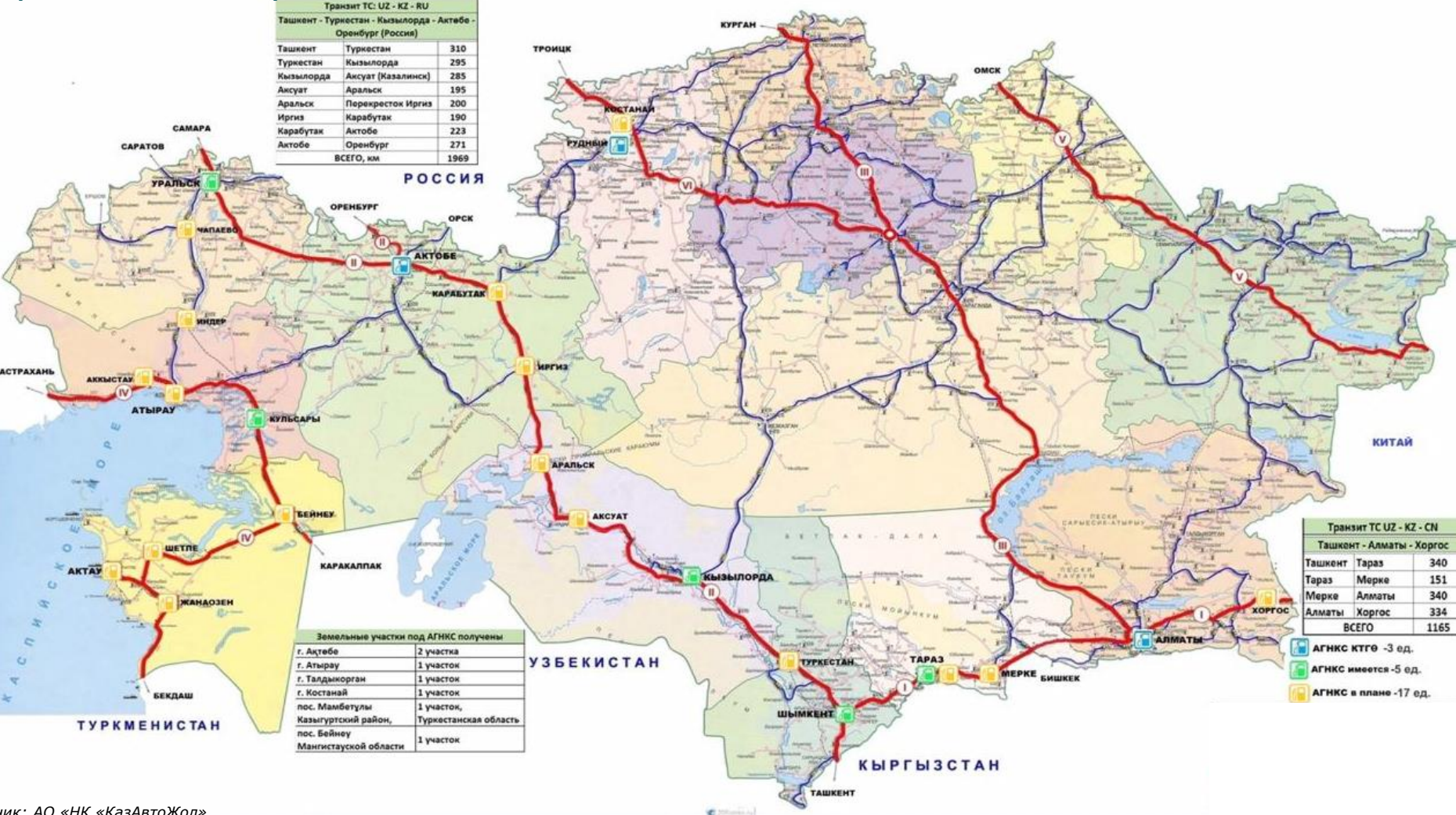


Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Карта размещения АГНКС и КριοАЗС в Казахстане



Карта размещения АГНКС и КριοАЗС в Казахстане



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений

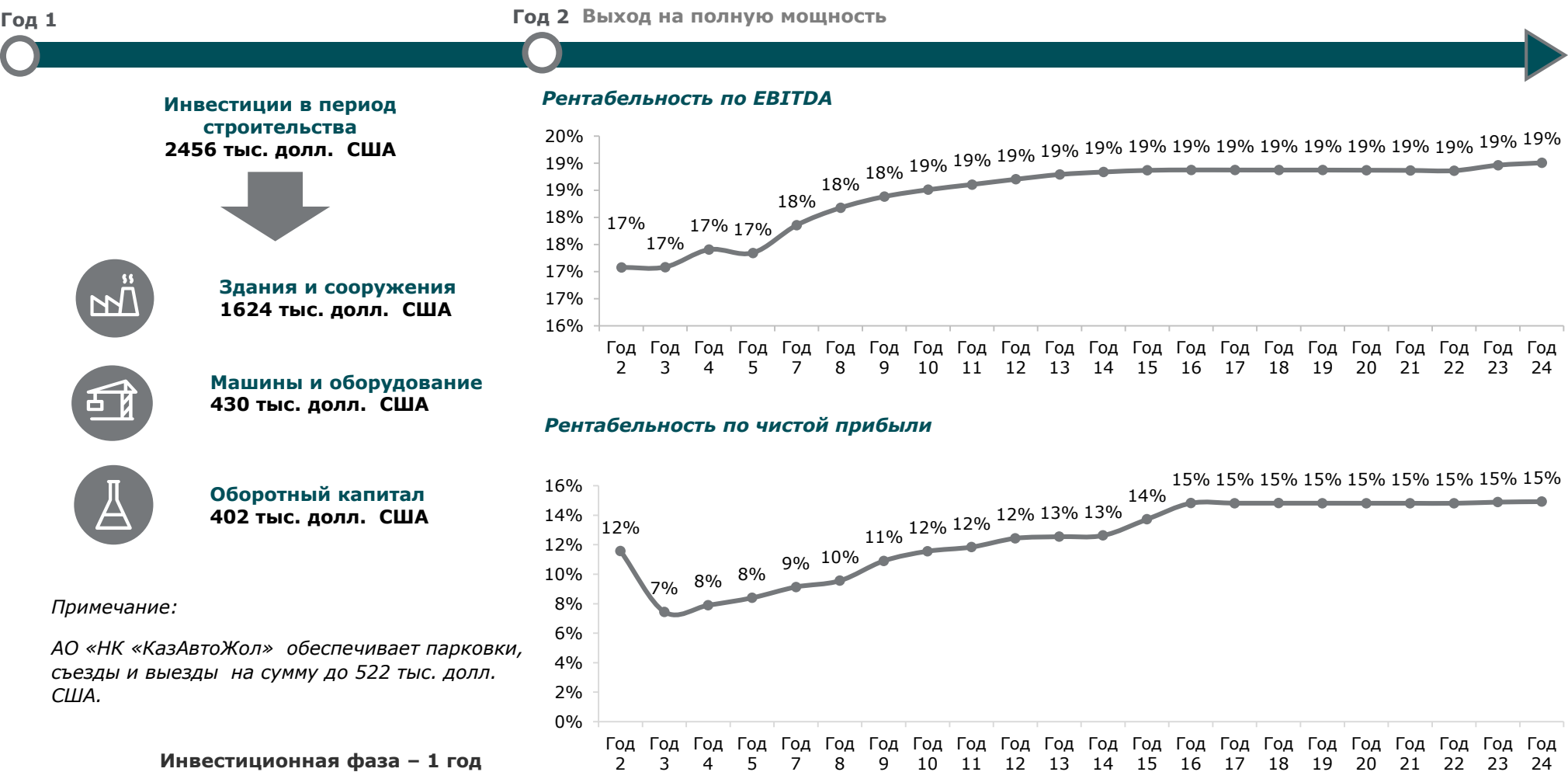
Источник: АО «НК «КазАвтоЖол»



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Инвестиционный план: категории «А» и «В»

График реализации Проекта



Источник: данные Инициатора, анализ «Делойт»
© 2019 ТОО «Делойт ТСФ»



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений

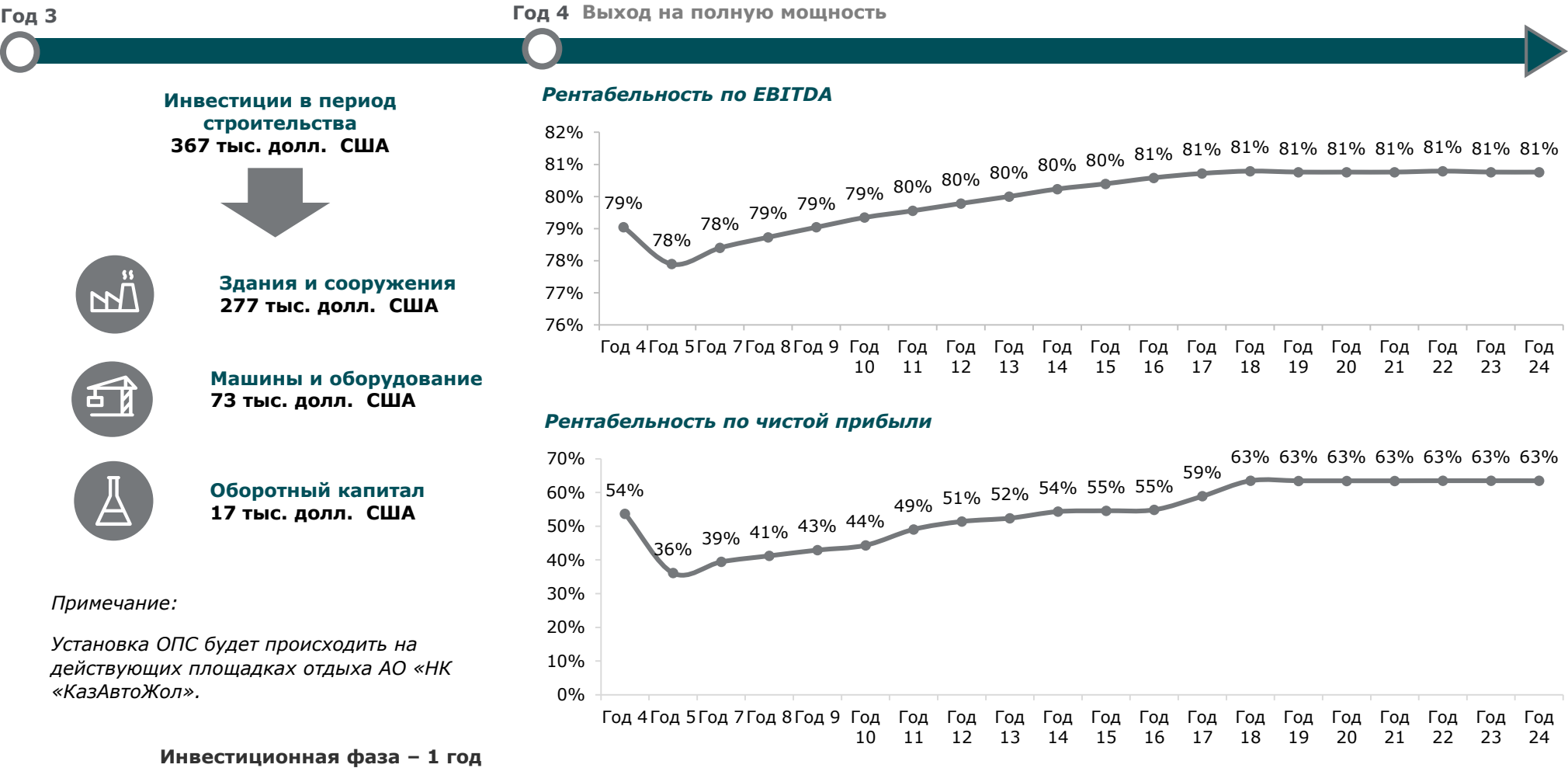


Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Инвестиционный план: категория «С»



График реализации Проекта



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений

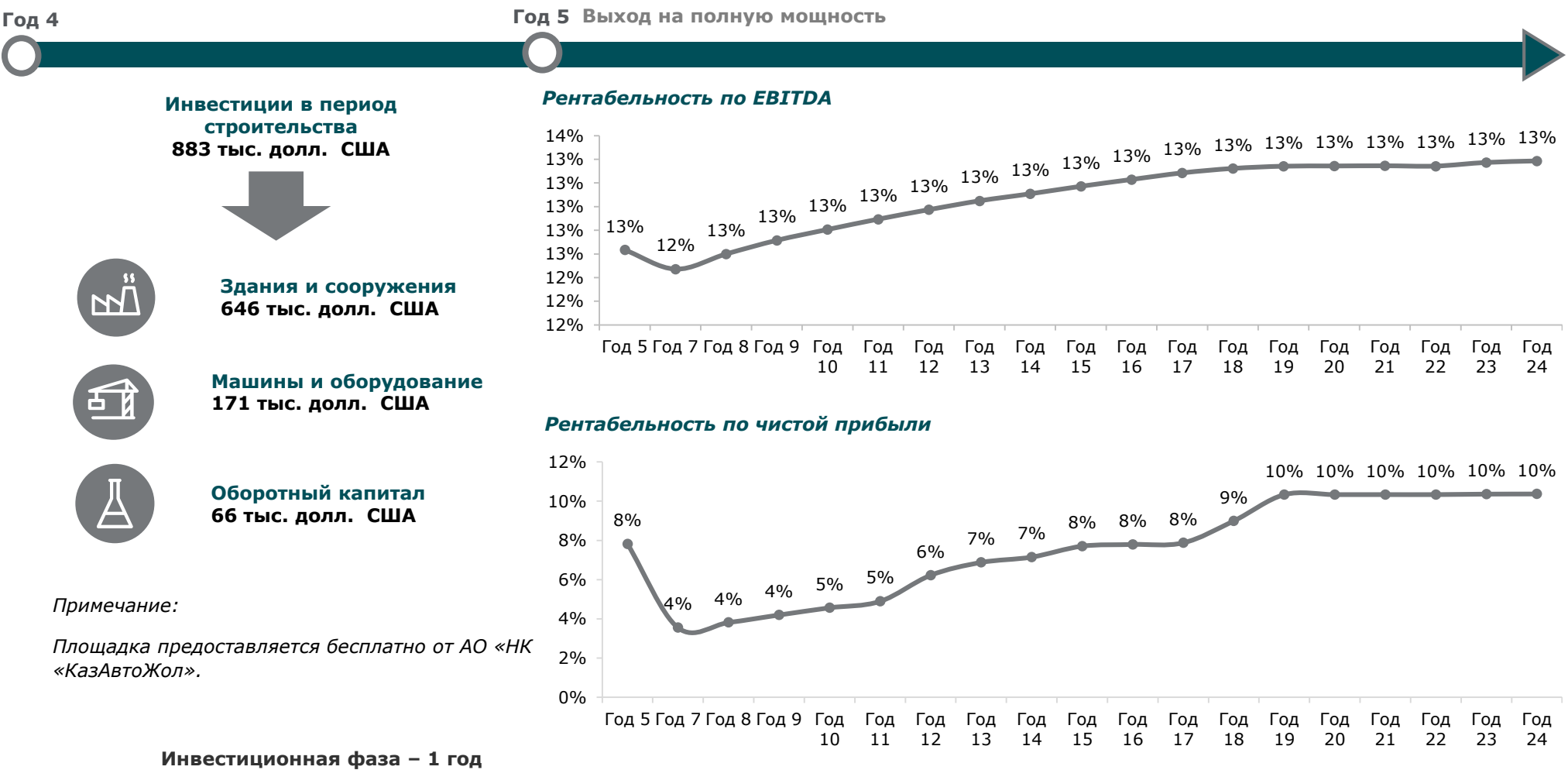


Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Инвестиционный план: категория «D»



График реализации Проекта



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Основные участники Проекта



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений

Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Организация сервиса на площадках отдыха категорий «С» и «D»



Организация сервиса на площадках отдыха

На платных участках и участках реконструкции автомобильных дорог, находящихся в доверительном управлении Национального оператора.

- 1 Обращение МСБ в Центр обслуживания предпринимателей.
- 2 Проведение Инвестиционного конкурса по правилам Национального оператора.
- 3 Заключение Договора между Национальным оператором и Предприятием сроком до 20 лет.

Категория «С»



Категория «D»



На дорогах общего пользования, находящихся на ответственном хранении Национального оператора

- 1 Обращение МСБ в Центр обслуживания предпринимателей.
- 2 Направление заявления в КГИП о передачи в доверительное управление.
- 3 Проведение конкурса по правилам КГИП на сайте gosreestr.kz.
- 4 Заключение Договора доверительного управления КГИП и МСБ сроком до 20 лет.

АО «НК «КазАвтоЖол» выдает тех. условия и позволяет присоединиться к готовым площадкам отдыха (за площадками) только для инвестиционных проектов категорий «С» и «D».

Примечание:

В виде исключения, при отсутствии правоустанавливающих документов, на отдельных участках дорог общего пользования, площадка отдыха может передаваться инвестору по Соглашению о сотрудничестве.

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Выделение земель к площадкам отдыха



Выделение земель к площадкам отдыха

На Выделение земельного участка путем аукциона

- 1 АО «КазАвтоЖол» переводит земли из коммунальной собственности в земли транспорта
- 2 Областной акимат обеспечивает выделение земельного участка в придорожной полосе для увеличения площадки отдыха.
- 3 Областной акимат проводит аукцион по продаже земельного участка с целевым назначением для организации придорожного сервиса категории А.
- 4 АО «КазАвтоЖол» осуществляет устройство площадки согласно типового проекта или скорректированного проекта со стороны инвестора.
- 5 АО «КазАвтоЖол» передает площадку инвестору на условиях инвестиционного контракта АО «НК Kazakh Invest».

Выделение земельного участка через СПК

- 1 АО «КазАвтоЖол» переводит земли из коммунальной собственности в земли транспорта
- 2 Областной акимат обеспечивает выделение земельного участка в придорожной полосе для увеличения площадки отдыха.
- 3 СПК и инвестор заключают совместное предприятие: вклад СПК - земельный участок, инвестора - денежные средства.
- 4 АО «КазАвтоЖол» осуществляет устройство площадки согласно типового проекта или скорректированного проекта со стороны инвестора.
- 5 АО «КазАвтоЖол» передает площадку инвестору по условиям инвестиционного контракта АО «НК Kazakh Invest».

На сегодняшний день АО «НК «КазАвтоЖол» проводит совместный инвестиционный конкурс с АО «НК«KAZAKH INVEST». Касательно площадок отдыха категорий «А» и «В», в случае если инвестиции составят более 20 тысяч мрп, АО «НК «КазАвтоЖол» выделяет участок и строит на нем площадку отдыха, если же размер инвестиций составит меньше 20 мрп, Компания осуществляет строительство только съездов/выездов.



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Государственная поддержка инвестиций

Социальная значимость Проекта

Проект соответствует критериям отнесения концессионных проектов к категории особо значимых проектов, определенных Приложением №9 к приказу Министра национальной экономики Республики Казахстан от 22 декабря 2014 г. № 157 «О некоторых вопросах планирования и реализации концессионных проектов».

Государственная поддержка деятельности Концессионера

Согласно статье 14 Закона о концессиях, в целях поддержки деятельности предоставляются следующие виды государственной поддержки:

- поручительства государства по инфраструктурным облигациям;
- государственные гарантии по займам, привлекаемым для финансирования концессионных проектов;
- передача концессионеру исключительных прав на объекты интеллектуальной собственности, принадлежащих государству;
- предоставления натуральных грантов в соответствии с законодательством Республики Казахстан (в рамках данного Проекта предполагается предоставление государством земельных участков на праве временного безвозмездного пользования);
- Со-финансирование концессионных проектов;
- гарантия потребления государством определенного объема товаров (работ, услуг), производимых в ходе реализации концессионного проекта.



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений





Макроэкономический раздел

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и
описание Проекта

Макроэкономический
раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и
факторы риска

Список сокращений



Макроэкономический обзор Казахстана

Общие сведения о Республике Казахстан



Основные факты о Казахстане



Республика Казахстан утверждает себя демократическим, светским, правовым и социальным государством, высшими ценностями которого являются человек, его жизнь, права и свободы.



Население: 18,4 миллиона человек (январь 2019 г.)



Площадь: 2,7 миллиона кв. м



Столица: город Нур-Султан



Валюта: казахстанский тенге



Уровень безработицы: 4,9%



Основные языки: казахский, русский

Источник: Министерство национальной экономики РК, Конституция РК, EIU

Геополитическая среда



Территория Казахстана связывает Европу с Азиатско-Тихоокеанским регионом. Уникальность такого географического положения заключается не только в том, что через Казахстан проходят транспортные и коммуникационные линии, соединяющие Запад и Восток, но и в необходимости проводить сбалансированную внешнюю политику в отношении стран-представителей разных мировых культур и идеологий, руководствуясь интересами национальной и коллективной безопасности.

С целью укрепления стабильности в регионе и развития международного сотрудничества Казахстан предложил либо поддержал ряд инициатив по созданию региональных союзов государств. Наиболее плодотворными из них являются Совещание по взаимодействию и мерам доверия в Азии (СВМДА), Евразийский Союз (ЕАС), Таможенный Союз (ТС), Организация экономического сотрудничества (ОЭС), Шанхайская организация сотрудничества (ШОС).

Ближайшие соседи Казахстана — Россия, Китай и исламские государства Средней Азии.

В 2015 г. Казахстан присоединился к Всемирной торговой организации в качестве ее 162-го члена.

«Западная Европа – Западный Китай» – транснациональный инфраструктурный проект и транспортный коридор, который призван укрепить связи между Европой и Азией. Автомагистраль будет иметь общую протяжённость 8445 км, включая 2787 км по территории Казахстана. Строительство началось в 2008 г.

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Макроэкономический обзор Казахстана

Инвестиционный климат в республике



Рейтинг Doing Business (Ведение бизнеса) 2019*

Страна	Рейтинг Doing Business	Изменение позиции по сравнению с 2010 г.
Новая Зеландия	1	-
Сингапур	2	-
Дания	3	-
...
Австрия	26	↓ -4
Тайланд	27	↓ -1
Казахстан	28	↑ +8
Руанда	29	↑ +12
Испания	30	↓ -2
Россия	31	↑ +4
...
Узбекистан	76	↓ -2
...
Кыргызстан	70	↑ +7

* По итогам периода с 2 июня 2017 г. по 1 мая 2018 г.
Источник: World Bank
© 2019 ТОО «Делойт ТСФ»

Рейтинг Казахстана по легкости ведения бизнеса 2018

36	Запуск бизнеса	1	Защита инвесторов
18	Регистрация недвижимости	4	Исполнение контрактов
60	Получение кредита	56	Уплата налогов

Согласно ежегодной оценке легкости ведения бизнеса, проводимой Группой Всемирного банка, Казахстан третий год подряд занимает одну из лидирующих позиций в регионе Европы и Центральной Азии по количеству проведенных реформ, направленных на упрощение ведения бизнеса.

С 2 июня 2017 г. по 1 мая 2018 г. 128 стран внедрили рекордные 314 реформ, улучшающих бизнес-климат. Почти одна треть всех реформ, зарегистрированных в 2017-18 гг., была реализована в двух областях - создание предприятий и обеспечение исполнения контрактов.

В глобальном рейтинге Doing Business 2019 Казахстан занимает 28-е место. В период с 2 июня 2017 г. по 1 мая 2018 г. страна провела три реформы в трех сферах, анализируемых исследованием «Ведение бизнеса»:

- запуск бизнеса;
- трансграничная торговля;
- обеспечение исполнения контрактов.

В сфере «Защита миноритарных инвесторов» Казахстан является лидером среди всех 190 стран, оцениваемых докладом «Ведение бизнеса», в сфере «Обеспечение исполнения контрактов» занимает 4-е место.

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений

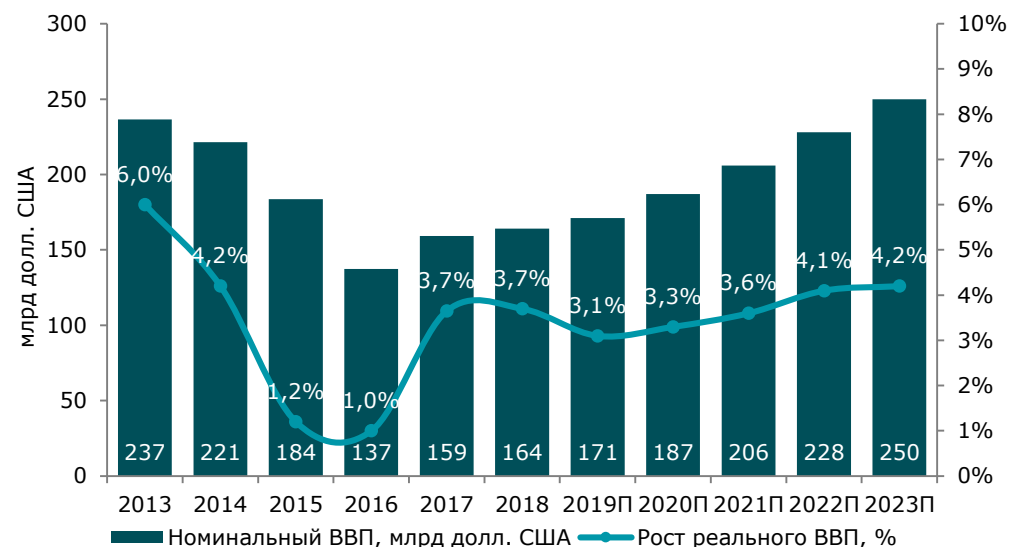


Макроэкономический обзор Казахстана

Краткий обзор ключевых макроэкономических показателей РК



Динамика и прогноз номинального ВВП Казахстана



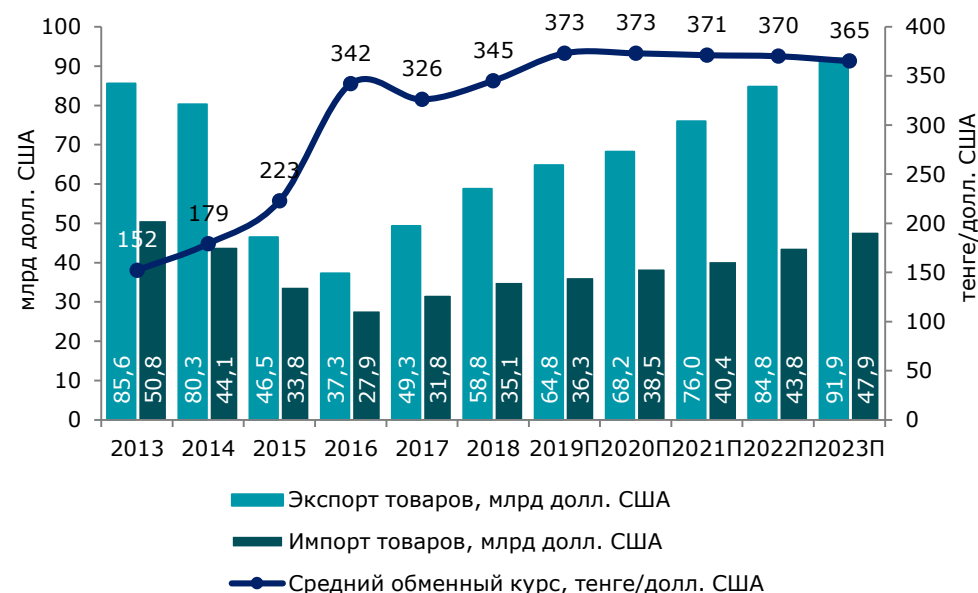
С момента обретения независимости в Казахстане наблюдался стабильный рост экономики и приток иностранных инвестиций. Этому способствовала проводимая государством политика по модернизации структуры экономики, диверсификации и обеспечению ее конкурентоспособности вкупе с благоприятным инвестиционным климатом.

Замедление темпа роста ВВП в 2015-2016 гг. обусловлено падением цен на нефть, а также девальвацией тенге и переходом к плавающему обменному курсу.

Экспорт нефти является главной составляющей ВВП Казахстана. Увеличение цен на нефть в 2017 г. позволило поднять показатель роста ВВП до 3,7%. С 2017 г. ВВП растет, и страна выходит из продолжительного кризиса. В течение следующих 5 лет ожидается ежегодное увеличение объемов экспорта в среднем на 32,5%. Рост объемов экспорта в совокупности с ожидаемым ростом цен на нефть, как ожидается, будет способствовать восстановлению роста реального ВВП РК с 2019 г.

Источник: Global Insight
© 2019 ТОО «Делойт ТСФ»

Динамика экспорта и импорта товаров



Снижение объемов экспорта в 2015-2016 гг. объясняется резким падением цен на нефть в 2015 г., а также волатильностью курса тенге по отношению к доллару США.

Вследствие девальвации ожидается увеличение поступлений в бюджет страны за счет экспорта сырья, реализуемого в долларах США (в 2019-2022 гг. прогнозируется ежегодное увеличение объемов экспорта в среднем на 8%). Новый курс позволит сбалансировать торговый баланс – развитие экспортных секторов экономики будет постепенно стимулироваться, а потребительские секторы, связанные преимущественно с импортными товарами (автомобили, бытовая техника и т. д.), будут находиться под давлением. Ожидается, что девальвация будет способствовать развитию внутреннего производства в легкой и пищевой промышленности, так как импортные аналоги станут дороже.

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений

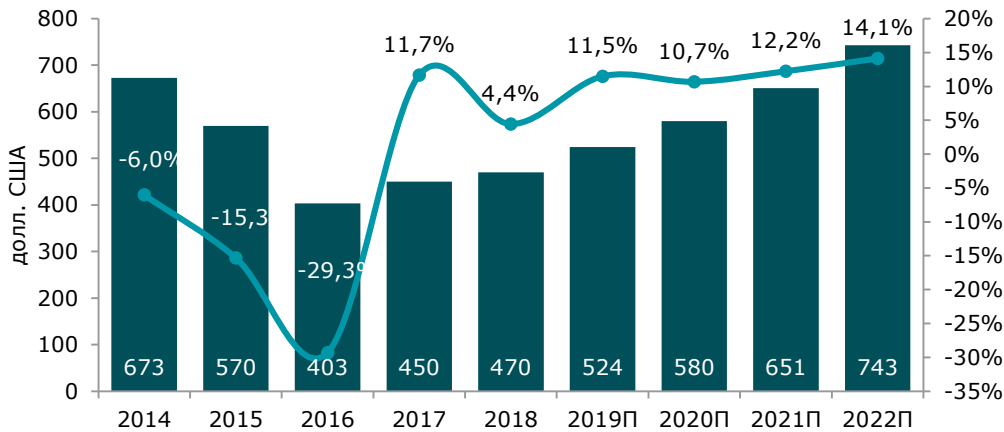


Макроэкономический обзор Казахстана

Краткий обзор ключевых макроэкономических показателей РК



Динамика и прогноз средней месячной заработной платы в РК



По данным EIU, размер среднемесячной заработной платы в РК в 2018 г. составил 470 долл. США, что на 4% выше показателя предыдущего года. Согласно прогнозу EIU, в 2019 г. средняя заработная плата населения РК вырастет на 11% (около 524 долл. США в месяц), а в дальнейшем будет расти более ускоренными темпами в 12% в год (CAGR 2019–2022 гг.) В течение 2013-2016 гг. в Казахстане наблюдался прирост трудоспособного населения в связи с увеличением населения в целом.

В 2017 г. численность трудоспособного населения незначительно уменьшилась, что объясняется общим снижением рождаемости в Казахстане в конце 1990-х – начале 2000-х гг., обусловленным социально-экономическим кризисом, ростом безработицы и эмиграцией населения.

Ожидается, что в среднесрочной перспективе численность трудоспособного населения будет расти более медленными темпами. Рост численности трудоспособного населения и рост средней заработной платы, как ожидается, будут способствовать увеличению уровня потребления.

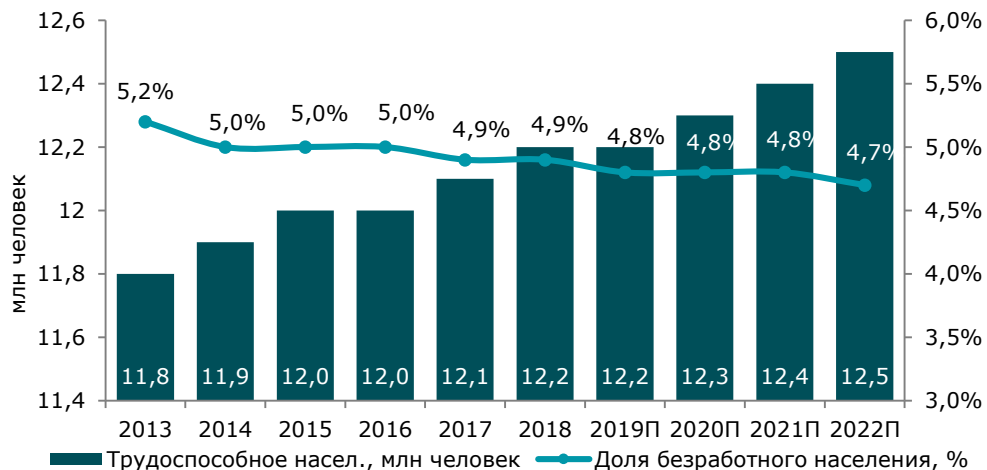
Инфляция РК, %

Показатель	2015	2016	2017	2018	2019П	2020П	2021П	2022П	2023П
Потребительские цены	6,7	14,4	7,4	6,2	7,2	6,3	6,4	4,2	3,7
Промышленные цены	-20,5	16,8	15,3	19,7	17,5	5,2	4,7	8,6	3,9

Средневзвешенная инфляция (индекс потребительских цен) в 2018 г. составила 6,2%. По прогнозам GI, в 2018 г. она установится на уровне 7,2 %.

Аналитики GI отмечают волатильность цен производителей, которые в большей степени зависят от цен на нефть и металлы. Так, увеличение цен на нефть привело к значительному увеличению роста цен производителей в 2016-2017 гг.

Динамика рынка труда РК



Источник: EIU, Global Insight
© 2019 ТОО «Делойт ТСФ»

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Макроэкономический обзор Казахстана

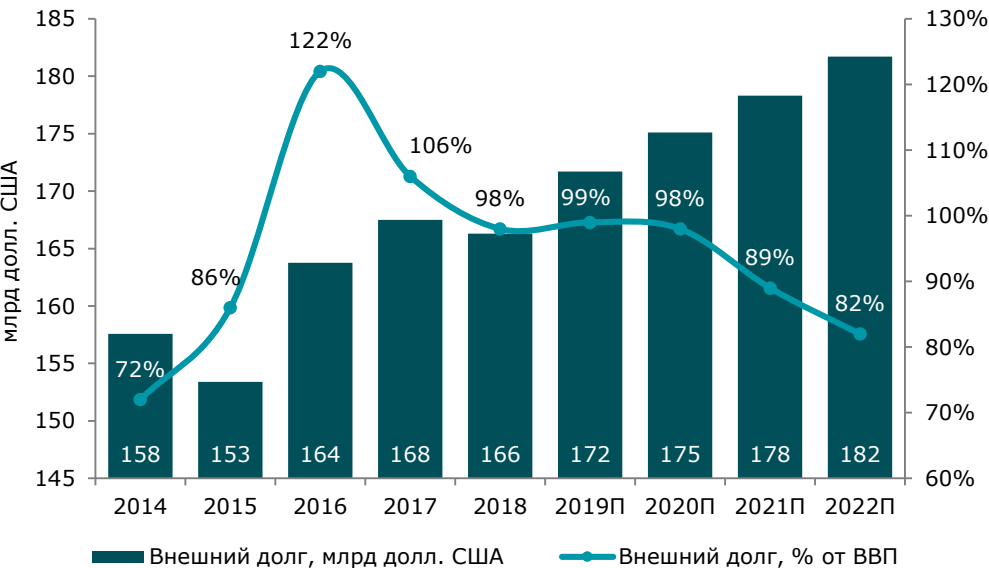
Краткий обзор ключевых макроэкономических показателей РК



История кредитного рейтинга РК в иностранной валюте по международной шкале на конец года

Рейтинговое агентство	2015	2016	2017	2018
Standard & Poor's	BBB (негативный)	BBB- (негативный)	BBB- (стабильный)	BBB- (стабильный)
Moody's	Baa2 (стабильный)	Baa3 (негативный)	Baa3 (стабильный)	Baa3 (стабильный)
Fitch	BBB+ (стабильный)	BBB (стабильный)	BBB (стабильный)	BBB (стабильный)

Исторические и прогнозные показатели внешнего долга РК



Источник: Global Insight
© 2019 ТОО «Делойт ТСФ»

В сентябре 2018 г. агентство Standard & Poor's («S&P») подтвердило суверенный кредитный рейтинг Казахстана на уровне BBB- с прогнозом «стабильный». По мнению S&P, ключевыми факторами, поддерживающими рейтинг Казахстана, являются наличие положительных балансовых показателей, сформированных за счет дополнительных поступлений в Национальный фонд Республики Казахстан, а также невысокий государственный долг. По прогнозным данным S&P, новый налоговый кодекс также позволит увеличить поступления в бюджет. Кроме того, отмечено, что, по прогнозам, темпы экономического роста в 2018-2021 гг. составят в среднем 3% на фоне роста государственных инвестиций и увеличения экспорта в связи с некоторым улучшением прогноза цен на нефть и увеличением объемов добычи на Кашаганском месторождении.

В октябре 2018 г. рейтинговое агентство Moody's подтвердило кредитный рейтинг на уровне «Baa3», прогноз «стабильный». Данный рейтинг поддерживают низкий уровень государственного долга, высокая способность привлечения заемных средств, существенные фискальные резервы в виде активов в иностранной валюте, которые обеспечивают буфер для реагирования на возможные экономические шоки и покрытия потенциальных рисков. По мнению аналитиков, с ростом производства в обрабатывающей промышленности с начала 2017 г. наблюдается более сбалансированный рост нефтяной и не нефтяной экономики.

В сентябре 2018 г. международное рейтинговое агентство Fitch подтвердило суверенный кредитный рейтинг на уровне BBB, прогноз «стабильный». Ключевым фактором, поддерживающим рейтинг Казахстана, являются сильный государственный и внешний балансы, которые подкрепляются значительными государственными сбережениями и существенными чистыми иностранными активами государства. Монетарная политика укрепила процессы снижения инфляции и инфляционных ожиданий. Аналитики Fitch отмечают, что Национальный банк РК улучшил систему регулирования, механизмы мониторинга и продолжает очистку банковского сектора.

Одним из важных факторов при определении рейтинга является риск дефолта эмитента по своим обязательствам. В период 2014–2018 гг. уровень внешнего долга РК в среднем составлял 97% от ВВП.

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Макроэкономический обзор Казахстана

Краткий обзор ключевых макроэкономических показателей РК

Прямые иностранные инвестиции в Казахстан



В 2018 г. объем ПИИ в Казахстан составил 24,3 млрд долл. США. За последние пять лет ПИИ был неустойчивым, сократившись в 2017 г. после значительного роста в 2016 г. Рост ПИИ в 2016 г. обусловлен преимущественно увеличением инвестиций в горнодобывающий сектор страны и запуском месторождения Кашаган.

Одной из причин сокращения ПИИ в 2017 г. стало значительное сокращение инвестиций из Нидерландов, традиционно являющихся одним из основных инвесторов в Казахстане. Чистые инвестиции из Нидерландов сократились с 4,4 млрд долл. США в 2016 г. до 0,3 млрд долл. США в 2017 г.

Общий объем инвестиций в энергетический сектор снизился в течение анализируемого периода с отрицательным балансом чистого притока. В основе этого лежат две причины — неразвитая инфраструктура и низкий уровень управления. Для решения данной проблемы правительство страны разработало долгосрочную инвестиционную стратегию, включающую обновление инфраструктуры, запуск приватизационных программ, межправительственные инициативы с Китаем и акцент на развитии возобновляемых источников энергии.

Источник: Национальный Банк РК, World Bank

Резюме

Начавшийся в 2014 г. экономический кризис негативно отразился на экономике Казахстана. В связи с падением мировых цен на нефть, в 2015–2016 гг. наблюдалось значительное замедление темпов роста реального ВВП страны, а также снижение объемов экспорта и реальных доходов населения. В 2017 г. наблюдается восстановление макроэкономических показателей страны, что связано с ростом цен на нефть и минералы.

При условии восстановления цен на нефть до уровня 60-70 долларов за баррель, ожидается возвращение экономики Казахстана к росту в среднесрочной перспективе. По прогнозам GI, темпы роста реального ВВП РК в 2019–2023 гг. будут находиться в диапазоне 3,1–4,2% в год, с сопутствующим восстановлением покупательского спроса и других макроэкономических показателей.

Причиной высокой зависимости экономики Казахстана от доходов нефтегазовой отрасли является недостаточная диверсификация экономики РК. По оценкам OECD, около 80% прямых иностранных инвестиций в Казахстан приходится на нефтегазовую отрасль. Для усиления экономики необходимо развивать производство в различных отраслях. В связи с этим государство проводит ряд программ поддержки для развития бизнеса и привлечения инвестиций.



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Маркетинговый раздел



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и
описание Проекта

Макроэкономический
раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и
факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Рыночные, экономические и социальные предпосылки Проекта



1

Растущий спрос на автомобили

За последние 10 лет среднегодовой рост количества автомобилей в стране составил 5%. Согласно прогнозам, парк автомобилей увеличится с 4,3 млн единиц в 2018 г. до 10 млн единиц к 2045-2050 гг. В стране также возрос пассажиро- и грузопоток на автомобильном транспорте. Среднегодовой рост по этим показателям за последние 5 лет составил 2,6% и 2,05%, соответственно

2

Транзитный потенциал

Использование территории РК для транзита грузов между Востоком и Западом становится все более привлекательным. Рост транзита на автомобильном транспорте за последний год составил 223%. Реализация Проекта позволит извлечь наибольшую выгоду от транзитных потоков и обеспечения для них высокого качества транспортной инфраструктуры. Проект также предусматривает установку газовых заправок в рамках проекта «Один пояс – Один путь». Для поддержания подобных темпов роста необходимо обеспечение высокого уровня обслуживания транзитных потоков на дорогах страны.

3

Растущий спрос на сервисные услуги

После введения в эксплуатацию международного транспортного коридора «Западная Европа - Западный Китай», увеличение автомобильного трафика на трассах вызовет спрос на сервисные услуги непосредственно на протяжении трассы. По оценкам экспертов Strategy Partnership, ожидается рост в объемах транзита грузов через РК до 36 млн тонн к 2020 г., с последующим достижением 50 млн тонн в год.

4

Обширная клиентская база

Объекты придорожного сервиса различных категорий будут локализованы по всем ведущим дорожным участкам Казахстана, охватывая также примыкающие дорожные участки к зарубежным странам. Следует отметить, что доля грузоперевозок сухопутным транспортом составляет 30%. Также, по результатам 2018 г., доля пассажирооборота сухопутным транспортом составила 88%. В данном контексте сухопутный транспорт исключает железнодорожный транспорт.

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Автомобильный парк РК



Автомобильный парк РК

В 2018 г. в РК зарегистрировано 4,3 млн транспортных средств, из которых 3,7 млн – легковые автомобили, 390 тыс. – грузовые автомобили, 87 тыс. – автобусы, 87 тыс. – другие виды. Количество автомобилей растет неравномерно, но демонстрирует стабильный рост за последние 10 лет. Среднегодовой темп роста с 2008 г. составил 5,2%. Данный рост обеспечивался, в основном, за счет прироста количества легковых автомобилей.

Следует учесть, что обеспеченность населения РК автомобилями относительно низкая и отстает от показателей стран с аналогичным уровнем ВВП на душу населения. Так, уровень автомобилизации населения России, Беларуси и Восточной Европы выше показателя РК на 30%, 60% и 75%, соответственно.

Ожидается, что рост количества автомобилей в РК продолжится в долгосрочной перспективе и достигнет своего максимума в 10 млн автомобилей к 2045-2050 гг. или около 450 автомобилей на 1000 жителей.

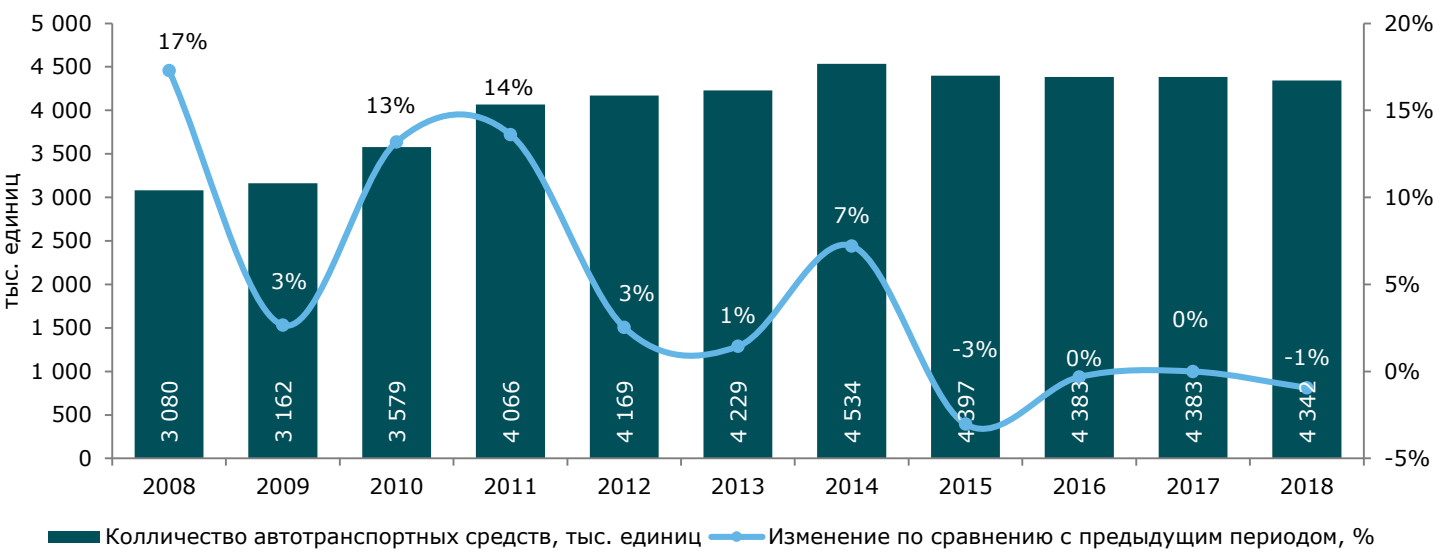


Обеспеченность населения автомобилями некоторых стран мира, единиц на 1000 жителей

Страна	Обеспеченность автомобилями	Разница с РК
РК	226	-
Россия	293	30%
Беларусь	362	60%
Восточная Европа	396	75%
Евросоюз	587	160%
США	797	250%

Источник: Комитет по статистике РК, EuroStat, www.nationmaster.com

Динамика автомобильного парка РК, с учетом легковых и грузовых автомобилей и автобусов



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Перевозки пассажиров на автомобильном транспорте в РК



Пассажироперевозки на автомобильном транспорте в РК

Автомобили являются главным средством передвижения пассажиров в РК. Более 99% пассажиров были перевезены на автомобилях. Среди автомобильного транспорта лидирующую позицию занимают автобусы и такси.

Среднегодовой рост количества перевезенных пассажиров на автомобильном транспорте за последние 5 лет составил 1,6%.

В то время, как пассажирооборот, выраженный в пассажиро-километрах («пкм»), рос в среднем на 3,3% в год.

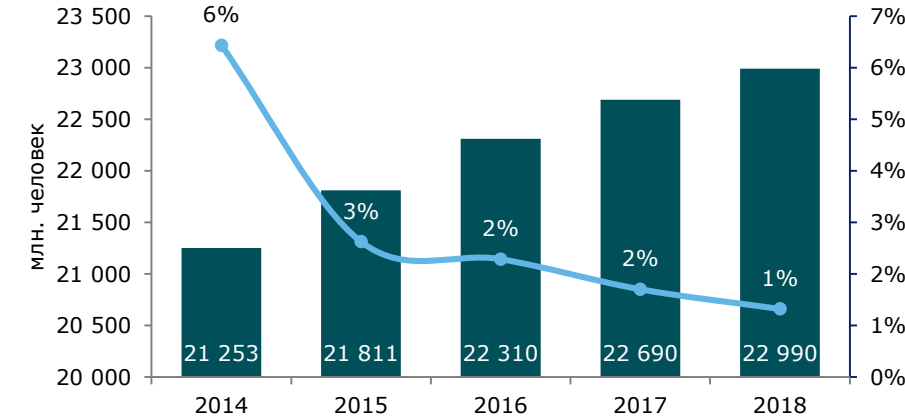
Доля автомобильного транспорта в структуре пассажирооборота составляет 87-88%.

Среднее расстояние поездок на автомобильном транспорте выросло с 10,1 км в 2014 г. до 10,7 км в 2018 г.

Структура пассажироперевозок РК в 2018 г.



Динамика количества перевезенных пассажиров на автомобильном транспорте в РК, млн человек



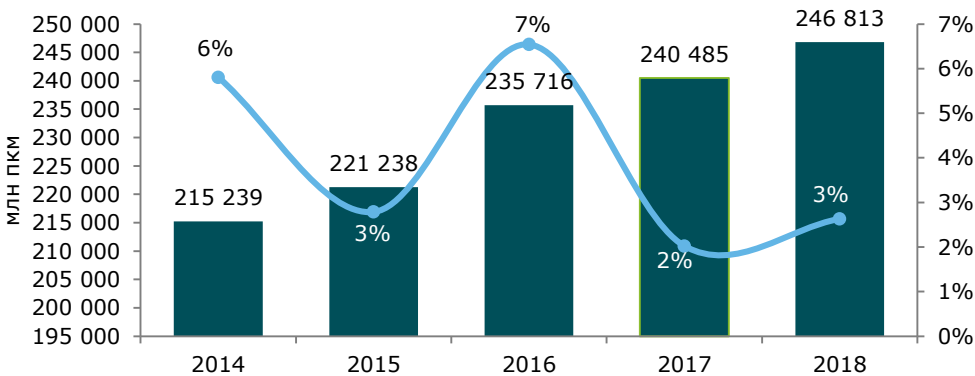
■ Перевезено пассажиров на автомобильном транспорте в РК, млн. человек

— Темп роста, %

Источник: Комитет по статистике РК

© 2019 ТОО «Делойт ТСФ»

Динамика пассажирооборота на автомобильном транспорте в РК, млн пкм



■ Пассажирооборот на автомобильном транспорте в РК, млн пкм

— Темп роста, %

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Грузоперевозки на автомобильном транспорте в РК

Грузоперевозки на автомобильном транспорте в РК

Автомобили являются важным средством передвижения грузов по территории РК. Около 85% грузов перевозятся на автомобильном транспорте. При учете расстояния перевозки грузов (грузооборот, выраженный в тонно-километрах) автомобиль занимает второе место и отвечает за треть грузооборота.

Среднегодовой рост грузопотока на автомобильном транспорте в РК за 2014-2018 гг. составил 1,8%, а среднегодовой рост грузопотока за аналогичный период на других видах транспорта – 3,62%.

Среднегодовой рост грузооборота на автомобильном транспорте в РК за последние пять лет составил 2,2%, а среднегодовой рост общего грузооборота – 2,4%. Отставание темпов роста производительности автотранспорта обусловлено гораздо более высокими темпами роста грузоперевозок на железнодорожном транспорте.

Среднее расстояние перевозки грузов на автомобильном транспорте выросло с 50 км в 2014 г. до 50,5 км в 2018 г.

Структура грузоперевозок РК в 2018 г.



Динамика грузопотока на автомобильном транспорте в РК, млн тонн



Динамика грузооборота на автомобильном транспорте в РК, млн ткм



Источник: Комитет по статистике РК

© 2019 ТОО «Делойт ТСФ»



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Доходы от транспортной деятельности



Доходы от транспортной деятельности

На фоне роста объемов выполненной работы, доходы транспортной деятельности в долларовом выражении падают в связи с девальвацией тенге. В 2017 г. общий тренд снижения доходности от транспортной деятельности остановился, а в 2018 г. рост доходов составил 11%.

Волатильность доходов от деятельности автомобильного транспорта была менее выраженной в связи с гибкостью тарифов на автомобильном транспорте. Заметна растущая доля доходов от деятельности автомобильного транспорта в структуре доходов от всей транспортной деятельности.

Доходность по основным видам деятельности на автомобильном транспорте повторяет динамику доходности от деятельности автотранспорта в целом.

Динамика доходов от транспортной деятельности, в т. ч. на автомобильном транспорте, млн долл. США



Источник: Комитет по статистике РК
© 2019 ТОО «Делойт ТСФ»

Так, после спада доходности в 2015-2016 гг. доходы от грузовых перевозок на автомобильном транспорте и автобусных перевозок показали рост в 2017 г. и 2018 г.

Номенклатура грузов, перевозимых на автомобильном транспорте

Автомобильный транспорт отличается своей способностью перевозить почти все виды грузов. В натуральном выражении, в РК на автомобильном транспорте перевозят больше всего каменный уголь, строительные материалы, черные и цветные металлы и сырую нефть.

Также, в 2018 г. на автомобильном транспорте было перевезено 6 млн тонн опасных грузов и 280 тыс. тонн контейнерных грузов.

Динамика доходов от основных видов транспортной деятельности на автомобильном транспорте, млн долл. США



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Роль автомобиля в торговле



Роль автомобильного транспорта во внешней торговле

При экспорте товаров из РК в страны вне ЕАЭС автомобильный транспорт занимает незначительную роль. Не более 2% экспортных товаров в стоимостном или натуральном выражении осуществлено на автомобильном транспорте. Это объясняется структурой экспорта РК, где большинство товаров являются «массовыми», и более целесообразна их перевозка на железнодорожном, трубопроводном или морском транспорте. Также, важна географическая удаленность основных рынков сбыта товаров из РК.

Однако стоит учесть, что автомобильный транспорт используется для перевозки более дорогих товаров. Так, средняя цена за тонну экспортного груза перевезенного на автомобиле составила 890 долл. США, тогда как средняя цена за тонну экспорта в целом составляет 537 долл. США.

Предусмотренные в рамках Проекта АГНКС и КривоАЗС, поспособствуют снижению затрат на перевозку и увеличению грузопотока. При импорте товаров роль автомобильного транспорта гораздо выше. Так, в натуральном выражении в 2018 г. 28% товаров было завезено в РК на автотранспорте, а в стоимостном выражении этот показатель составил 37%. Ярко выражена растущая роль автомобильного транспорта при импорте товаров в РК.

Импорт в РК на автомобильном транспорте из стран вне ЕАЭС в натуральном выражении, тыс. тонн



Источник: Комитет государственных доходов РК
© 2019 ТОО «Делойт ТСФ»

Экспорт из РК на автомобильном транспорте в страны вне ЕАЭС, млн долл. США



Импорт в РК на автомобильном транспорте из стран вне ЕАЭС, млн долл. США



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Транзит грузов через территорию РК (1/2)

Торговля между Европой и Азией

Морской грузопоток

Товары из Китая и Азии идут морским транспортом через Малаккский пролив и Суэцкий канал или в обход Африки. Основная часть торгового оборота между Европой и Азией следует морем. Данный метод транспортировки грузов является самым дешевым, но также и самым медленным. Время в пути грузов, следующих из Китая в Европу, составляет около 40-45 дней.

Сухопутный грузопоток

Данный метод транспортировки подразумевает перевозки грузов железнодорожным и автомобильным транспортом через Россию (Транссибирская магистраль) и Казахстан. Данный метод транспортировки является самым быстрым (7-10 дней), но и более дорогим (8 тыс. долл. США за тонну против 3 тыс. долл. США морским путем).

Основные проблемы сухопутных маршрутов

У сухопутных маршрутов существует ряд проблем, требующих решения прежде, чем сухопутный вид транспорта станет основным методом перевозки грузов из Азии в Европу:

- неразвитость транспортной и логистической инфраструктуры в отдельных странах и на отдельных участках маршрута;
- разная колейность путей железнодорожных систем стран маршрута;
- необходимость пересечения множества границ, с различными таможенными процедурами и тарифами;
- необходимость смены модальности (автомобиль-паром-автомобиль);
- наличие «горлышек бутылки» и образование заторов на некоторых участках маршрута.



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений

Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Транзитные перевозки через Казахстан (2/2)



Транзит через Казахстан

Имея стратегически выгодное географическое местоположение на стыке двух частей света – Европы и Азии, Казахстан имеет высокий транзитный потенциал.

Транзит через Казахстан имеет ряд преимуществ:

- благоприятный инвестиционный климат и стабильная политическая ситуация в стране;
- развитие ЕАЭС позволило создать единую таможенную зону между Китаем и странами ЕС, что облегчает процедуры таможенного оформления;
- сокращение расстояния между производителями и потребителями в странах Азии и странах Европы, и времени пребывания товара в пути.

Товары из Китая в Европу идут со станций Хоргос и Достык, через центральный и южный регионы Казахстана до станции Шалкар. Далее грузы следуют на север через Россию и Беларусь, либо на юг через порты Актау и Курык в Иран, далее через Азербайджан и Грузию в Турцию, либо через сеть российских каналов в Черное море.

Транзит грузов через территорию РК на автомобильном транспорте



Рост основных потоков торговли

По оценкам экспертов Strategy Partnership, объемы внешней торговли между КНР и Евросоюзом, возрастут с 647 млрд в 2016 г. до 781 млрд долл. США в 2020 г., т.е. на 21%. Также согласно прогнозам, товарооборот между РФ и КНР к 2020 г. увеличивается почти в 2 раза (с 84 млрд долл. США в 2016 г. до 155 млрд долл. США в 2020 г.)

Динамичное развитие западных регионов Китая и удобство экспорта продукции из этих регионов сухопутным путем во избежание создания дополнительной нагрузки на портовую инфраструктуру восточного Китая, практически гарантирует рост объемов транзита через территорию РК. В обратном направлении, по мнению экспертов, в Китай будут идти в основном продовольствие и полезные ископаемые из России и РК.

Транзит грузов

Транзитные потоки грузов через территорию РК уже растут динамичными темпами. Основным методом транзита грузов через РК является трубопроводный транспорт, с растущей долей железнодорожного транспорта. Автомобильный транспорт пока не играет значительной роли в транзите грузов, однако объемы транзита на автотранспорте показали значительное увеличение.

Транзит грузов через территорию РК на всех видах транспорта (грузооборот)



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Интенсивность движения на автомобильных дорогах РК (1/2)



Суточная интенсивность движения на некоторых автомобильных дорогах, на которых планируется строительство объектов придорожного сервиса в 2018 г.

Суточная интенсивность движения, единиц												
Виды ТС	Легков ые и микро- автобу сы	Грузовики	Всего	Легковые и микро- автобусы	Грузовики	Всего	Легковые и микро- автобусы	Грузовики	Всего	Легковые и микро- автобусы	Грузовики	Всего
Маршрут	Акмолинская область + Павлодарская область											
Участки маршрута	Обход г. Нур-Султан			г. Нур-Султан-Киевка			г. Нур-Султан-г. Щучинск			г. Нур-Султан-г. Павлодар		
Интенсивность	9 441	665	10 766	7 616	1 485	10 001	5 865	644	8 726	5 617	1 002	7 096
Участки маршрута	г. Нур-Султан-с. Жаксы			Калкаман-гр. Карагандинской обл.			Черлак-Акку			Павлодар-гр. РФ		
Интенсивность	6 248	1 034	6 749	2 870	127	8 641	397	37	972	311	37	879
Маршрут	Актюбинская область + ЗКО											
Участки маршрута	Граница РФ (на Самару) - Шымкент			Карабутаk - Комсомольское - Денисовка - Рудный - Костанай			Северный обход города Актобе			Актобе - граница РФ (на Орск)		
Интенсивность	6 264	228	12 664	793	44	1 042	1 076	193	1 865	4 698	368	5 530
Участки маршрута	Актобе - Мартук - граница РФ (на Оренбург)			п. Чапаево -п. Жалпактал			г. Уральск-п. Переметное					
Интенсивность	4 507	271	5 417	804	204	1 197	1 543	247	1 945			
Маршрут	Атырауская область											
Участки маршрута	Актюбинск-гр. РФ (на Астрахань)			Атрыау-Орал			Доссор-Актау					
Интенсивность	1 147	1 633	3 779	2 852	2 317	7 282	2 438	400	3 438			
Маршрут	Алматинская область+ВКО											
Участки маршрута	гр. Павлодарской обл.-с. Майкапчагай			ст. Бурубайтал-п. Междуреченское			Алматы-Хоргос			Алматы - Усть-Каменогорск		
Интенсивность	1 154	368	2 086	6 012	287	6 350	4 102	981	5 411	1 630	222	2 237
Участки маршрута	п. Аксай-Шонжы-Кольжат			Сарыозек-Коктал			Усть-Каменогорск-Шемонаиха			Усть-Каменогорск-Семей		
Интенсивность	523	67	614	733	31	778	1 530	205	1 937	670	396	1 459
Участки маршрута	Семей-гр. РФ											
Интенсивность	1 549	523	2 814									
Маршрут	Карагандинская область											
Участки маршрута	гр. РФ (на Екатеринбург)-Алматы			Кызылорда-гр. РФ			Жезказган-Петропавловск			Нур-Султан-Энтузиаст		
Интенсивность	8 779	1 005	10 601	4 681	770	5 954	2 638	202	2 956	1 875	238	2 304

Источник: АО «НК «КазАвтоЖол»

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Интенсивность движения на автомобильных дорогах РК (2/2)



Суточная интенсивность движения на некоторых автомобильных дорогах, на которых планируется строительство объектов придорожного сервиса в 2018 г.

Суточная интенсивность движения, единиц												
Виды ТС	Легковые и микро- автобусы	Грузовики	Всего	Легковые и микро- автобусы	Грузовики	Всего	Легковые и микро- автобусы	Грузовики	Всего	Легковые и микро- автобусы	Грузовики	Всего
Участки маршрута	Калкаман-Умуткер			Бастау-Темиртау								
Интенсивность	1 721	194	2 051	1 929	189	2 254						
Маршрут	Костанайская область + Кызылординская область											
Участки маршрута	гр. РФ (на Екатеринбург)-Алматы			Мамлютка-Костанай			Карабутак-Костанай			Аральск-Жанакорган		
Интенсивность	1 929	205	2 730	1 259	289	2 216	2 169	468	3 245	2 820	1 014	5 487
Участки маршрута	Кызылорда-гр. РФ			Костанай-Сурган								
Интенсивность	356	425	1 232	2 005	323	3 153						
Маршрут	Мангистауская область											
Участки маршрута	Доссор-порт Актау			Жетыбай-гр. Туркменистана			Актау-Курык			Курык-Жетыбай		
Интенсивность	2 290	533	3 139	127	36	215	1 832	133	2 093	462	113	640
Маршрут	Туркестанская область											
Участки маршрута	Самара-Шымкент			Алматы-Термез			Кентау-Тортколь					
Интенсивность	8 820	1 478	11 925	12 342	1 463	16 587	2 985	640	3 924			
Маршрут	СКО											
Участки маршрута	гр. Костанайской обл.-гр. Акмолинской обл.			Мамлютка-гр. Костанайской обл.			Челябинск-Новосибирск			Нур-Султан-Петропавловск		
Интенсивность	663	101	851	571	100	812	1 654	206	2 127	2 406	279	3 063
Участки маршрута	Петропавловск-гр. РФ (на г. Ишим)			Кокшетау-гр. РФ (на г. Ишим)			Жезказган-Петропавловск			Кокшетау-Рузаевка		
Интенсивность	503	76	681	1 113	172	1 487	2 173	133	2 478	865	156	1 128
Участки маршрута	Подъезд к м.к. Карасай батыра											
Интенсивность	369	34	426									
Маршрут	Жамбылская область											
Участки маршрута	гр. Жамбылской обл.-с. Жуалы											
Интенсивность	3 291	1 063	5 384									

Интенсивность движения

Интенсивность движения на дорогах республиканского значения неравномерна. Так, самыми загруженными трассами являются Р-4/А-17 (Нур-Султан-Павлодар), Р-10 (обход г. Нур-Султан), М-32 (Самара-Шымкент). В целом, наблюдается рост интенсивности движения почти на всех участках дорог. На некоторых участках дорог наблюдаются значительные изменения в интенсивности, объяснимые несовершенством методологии и технологии учета интенсивности движения автомобилей. В среднем доля легковых автомобилей и микроавтобусов составляет 70-85% от общего потока автомобилей. Самая высокая интенсивность движения в 2018 г. наблюдалась на выезде из г. Нур-Султан в направлении г. Павлодар (более 13 тыс. единиц ТС в сутки). Следует отметить, что на одном участке дороги могут находиться объекты придорожного сервиса разных категорий.



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений

Обзор рынка АЗС в Казахстане

АЗС в Казахстане



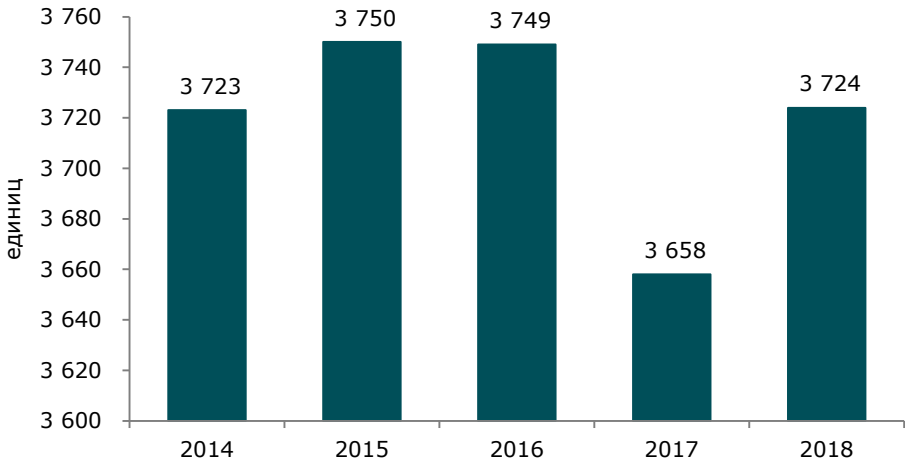
Стационарные АЗС на территории Казахстана

Всего на территории Казахстана на конец 2018 г. зарегистрировано 3724 стационарных АЗС. В период 2014-2018 гг. количество стационарных АЗС в Казахстане ежегодно росло в среднем на 0,5% в год, за исключением 2016 и 2017 гг., когда наблюдалось уменьшение. Стагнация в последние годы отчасти связана с увеличением цены на топливо. Однако, уже в 2018 г. рост стал восстанавливаться, и количество АЗС увеличилось на 1,8%. Большинство АЗС находится в Восточно-Казахстанской, Алматинской и Карагандинской областях. Данные по некоторым регионам не были обновлены на 2018 г., а именно по Акмолинской, Атырауской, Мангистауской, Туркестанской областям и г. Алматы.

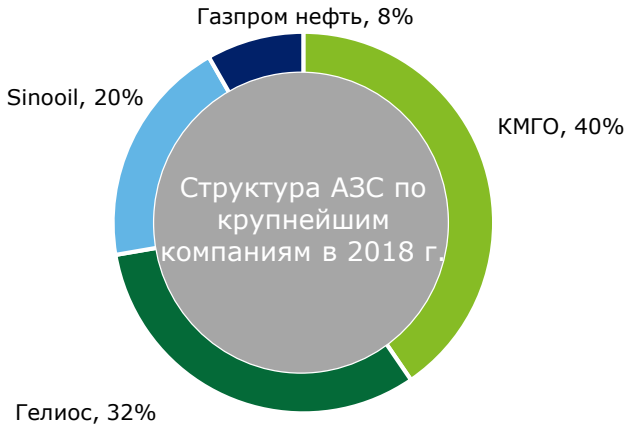
Основной тренд рынка АЗС в Казахстане – это укрупнение сетей АЗС, строительство современных АЗС под определенным брендом, продажа одиночных заправок или небольшой сети крупному игроку на рынке и их дальнейший ребрендинг.

Крупнейшими компаниями на рынке розничной реализации нефтепродуктов в РК являются ТОО «ҚазМұнайГаз Өнімдері», ТОО «Гелиос», ТОО Sinooil и ТОО «Газпромнефть-Казахстан».

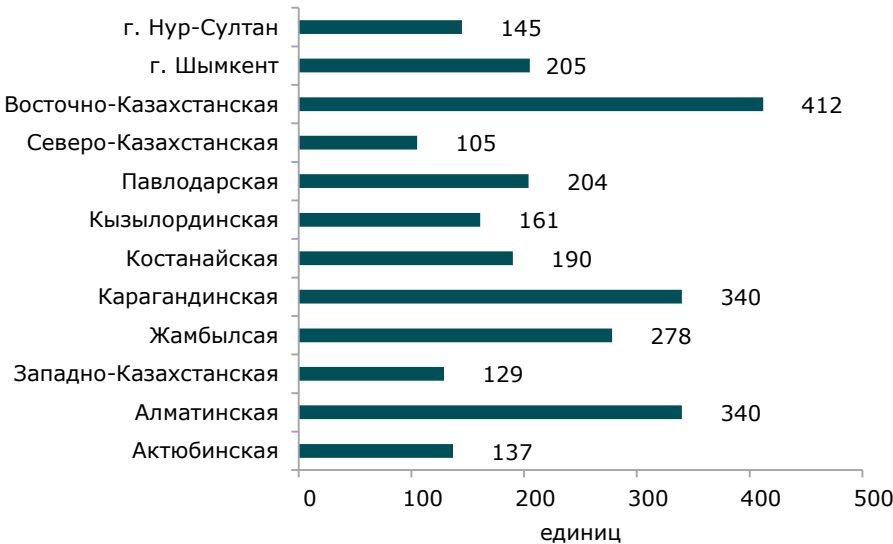
Количество стационарных АЗС в РК, единиц



Структура АЗС в разрезе крупнейших компаний в 2018 г.



Количество стационарных АЗС в разрезе регионов, единиц



Источник: Комитет по статистике РК
© 2019 ТОО «Делойт ТСФ»

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений

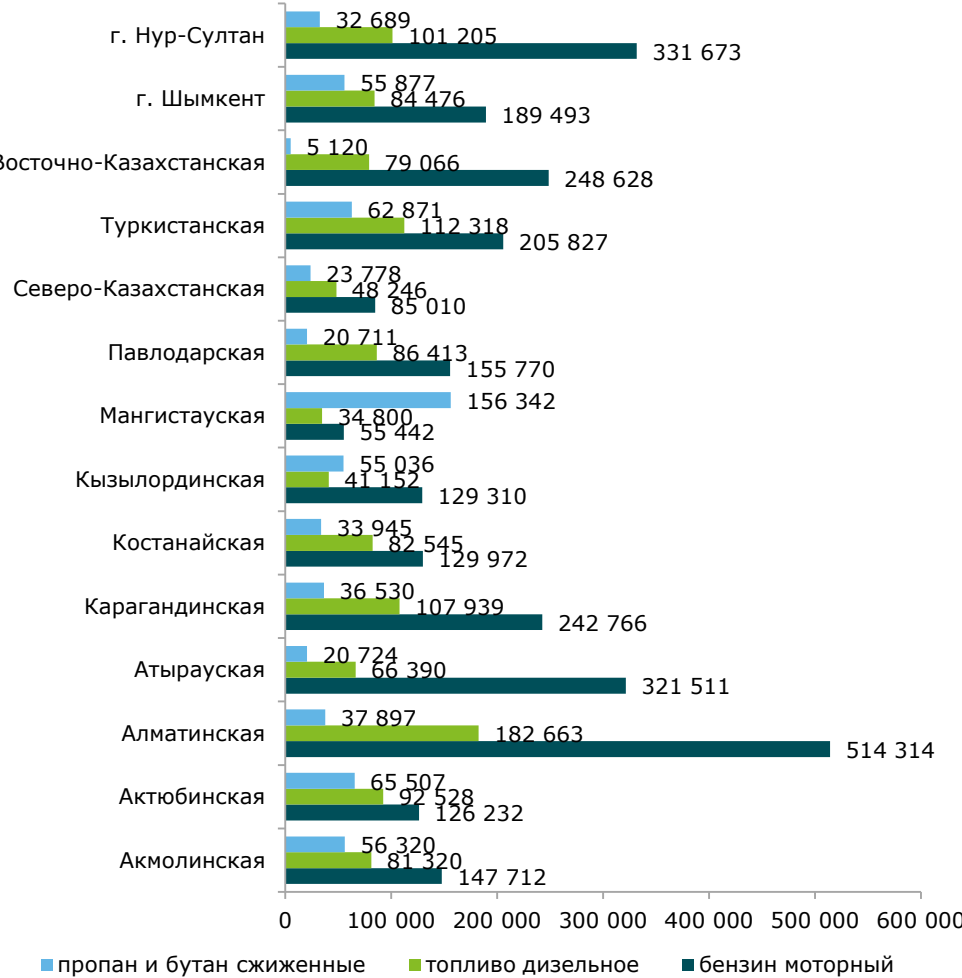


Обзор рынка АЗС в Казахстане

Розничная торговля нефтепродуктами



Реализация бензина и дизельного топлива в 2018 г. в разрезе регионов, тыс. тонн

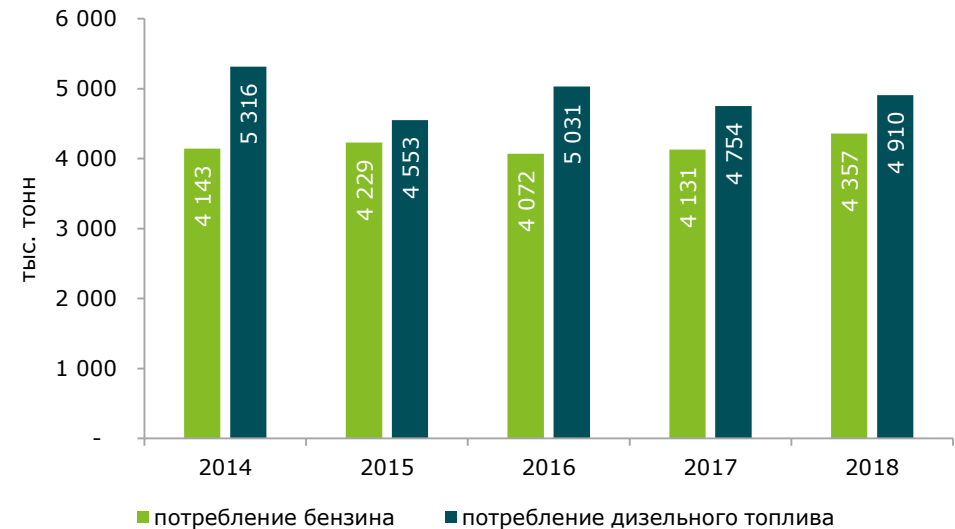


Рынок розничной торговли нефтепродуктами

В 2018 г. общий объем розничной реализации бензина автозаправочными станциями составил 5721 тыс. тонн, дизельного топлива - 1201 тыс. тонн, пропана и сжиженного бутана - 693 тыс. тонн. Общий объем реализации моторного топлива автозаправочными станциями в 2018 г. составил 3826 тыс. тонн. Структура розничной реализации бензина, дизельного топлива, пропана и сжиженного бутана в разрезе областей Казахстана по итогам 2018 г. представлена на рисунке. Данные по некоторым регионам (Западно-Казахстанская, Жамбылская области и г. Алматы) не были представлены в полном объеме, соответственно не отражены на графике.

В последние годы в Казахстане наблюдается неравномерная тенденция в потреблении нефтепродуктов. За период 2014-2018 гг. среднегодовые темпы спада в потреблении дизельного топлива составили 1,6%, а рост потребления бензина составил 1% в год. Данная тенденция связана с увеличением цен на автомобильное топливо, а также дефицитом бензина. Структура потребления нефтепродуктов в Казахстане представлена ниже.

Структура потребления нефтепродуктов, тыс. тонн



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Обзор рынка АЗС в Казахстане

Потенциальные конкуренты

ТОО «ҚазМұнайГаз Өнімдері»

КМГО является 100%-ной дочерней компанией КМГ. В настоящее время сеть КМГО состоит из 343 АЗС, 3 АЗС-АГЗС, 12 АГЗС и 11 собственных нефтебаз, а также ряда объектов сопутствующего бизнеса: минимарты, автомойки, СТО, офисные помещения и кафе. КМГО при поддержке КМГ имеет стабильные поставки нефтепродуктов от АНПЗ и ПНХЗ, реализует данные нефтепродукты, а также импортирует бензин из России.

ТОО Sinooil

ТОО Sinooil было организовано 14 ноября 2002 г., является одним из ведущих игроков РК в секторе оптовой и розничной реализации нефтепродуктов.

Компания владеет 165 действующими АЗС, тремя нефтебазами и ведет активную инвестиционную деятельность по развитию сети АЗС. С 2011 г. по 2015 г. количество собственных АЗС росло в среднем на 9 единиц ежегодно. Кроме того, ТОО Sinooil владеет широкой сетью складов, оснащенных емкостями и резервуарами для хранения ГСМ, а также оборудованием и сооружениями, необходимыми для реализации продукции.

Примечание: по междугородним маршрутам отсутствуют заправки по типу АГНКС и КриоАзс

Источник: вебсайты компаний

© 2019 ТОО «Делойт ТСФ»



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Финансовый раздел



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и
описание Проекта

Макроэкономический
раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и
факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Финансовые показатели

Основные допущения

Реализация Проекта состоит из двух этапов.

Первый этап – период строительства, который предусматривает строительство производственных объектов, а также приобретение и установку оборудования. Продолжительность строительного периода объектов каждой категории составит по 1 году. В Год 1 будет осуществляться строительство объектов категории «А» и «В», далее в Год 3 – «С» и Год 4 – «D».

Второй этап – период оперирования объектов придорожного сервиса. Соответственно, объекты категории «А» и «В» будут оперировать с Года 2, «С» - с Года 4, «D» - с Года 5.

Прогнозный период составляет 24 года. 25-й год принят как постпрогнозный период.

Все денежные потоки были построены в номинальном выражении (т.е. с учетом инфляции) в долларах США за вычетом НДС.

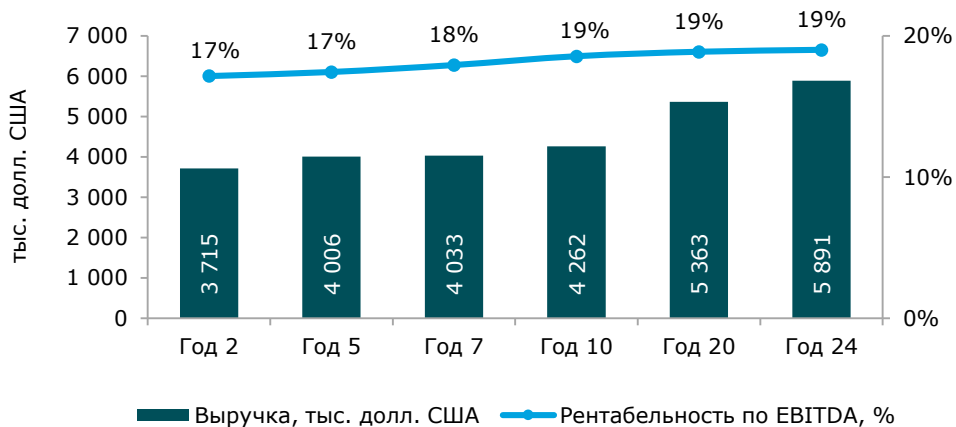
Основным источником дохода объектов категории «А», «В» и «D» является доход от АЗС. Касательно объектов категории «С» - доход от стоянки.

Показатель EBITDA варьируется в приведённых ниже пределах, в зависимости от категории:

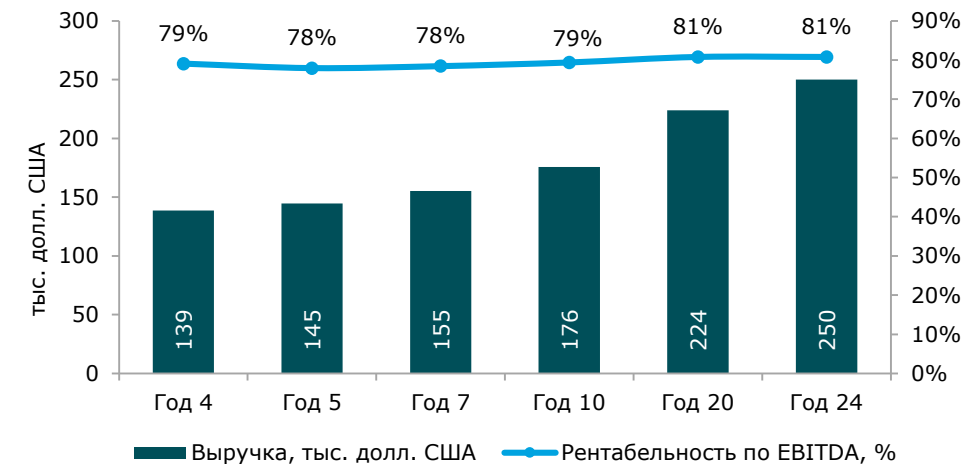
- Категория «А» и «В» : 17-19%;
- Категория «С»: 78-81%;
- Категория «D»: 12-13%.

Показатель WACC рассчитан с использованием CAPM и составляет 14,4%.

Прогноз выручки: категории «А» и «В»



Прогноз выручки: категория «С»



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Финансовые показатели



Основные допущения

Цена реализации Проекта в первый год эксплуатации объектов всех категорий (Год 5) составляет:

Цены по аренде

Категория А

- Блок технического обслуживания со зданием АЗС – 65 долл. США/кв. м;
- Мотель – 65 долл. США/кв. м;
- Торгово-развлекательная зона – 65 долл. США/кв. м;

Категория В

- Блок технического обслуживания со зданием АЗС – 65 долл. США/кв. м;
- Мотель – 65 долл. США/кв. м;
- Торгово-развлекательная зона – 65 долл. США/кв. м;

Категория С

- Пункт питания – 69 долл. США/кв. м;
- Пункт розничной торговли – 69 долл. США/кв. м;

Категория D

- Пункт розничной торговли – 69 долл. США/кв. м.

Цены по АЗС

- АЗС – Дт – 0,6 долл. США/литр;
- АЗС – АИ-92 – 0,4 долл. США/литр;
- АЗС – АИ-95 – 0,5 долл. США/литр.

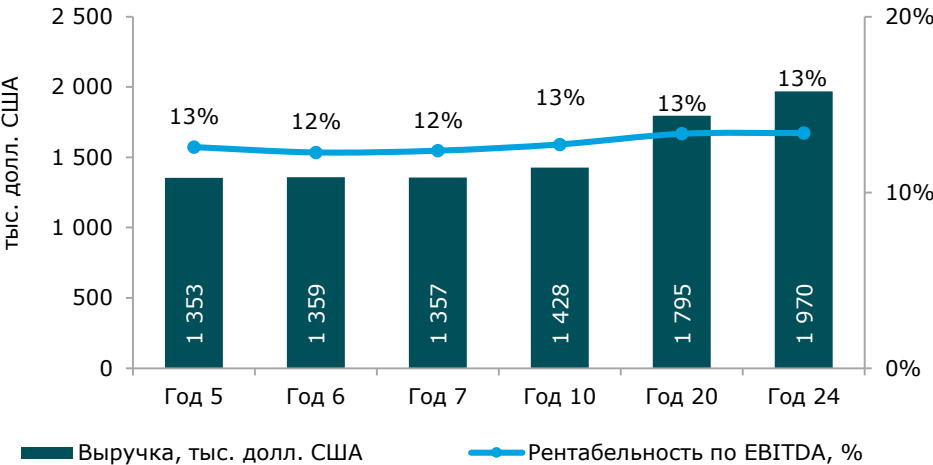
Цены по стоянке

- Тiг паркинг - Стоянка на сутки – 2,6 долл. США/авто;
- Тiг паркинг - Стоянка на 12 часов – 1,7 долл. США/авто;
- Тiг паркинг - Стоянка на час – 0,6 долл. США/час.

Источник: Анализ «Делойт»

© 2019 ТОО «Делойт ТСФ»

Прогноз выручки: категория «D»



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений

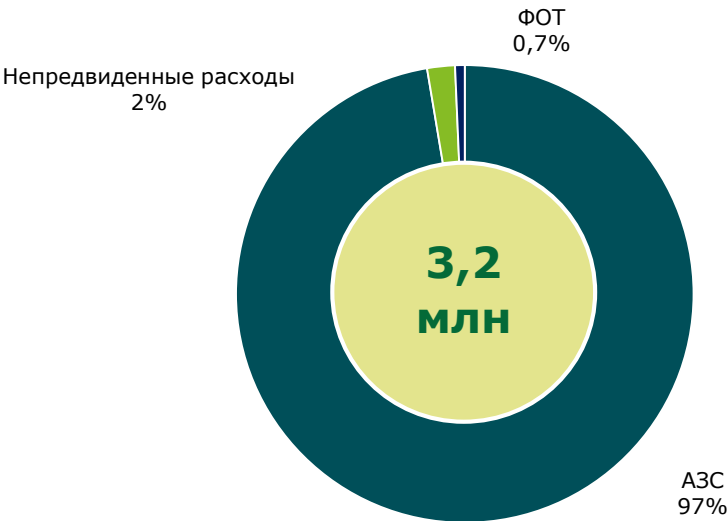


Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Финансовые показатели: категории «А» и «В»



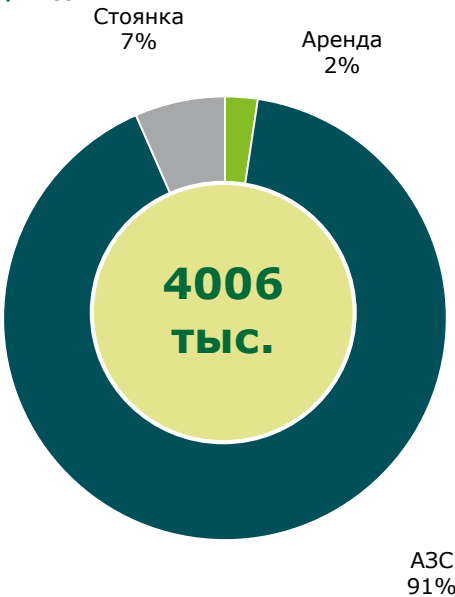
Структура себестоимости производства в Год 5



В Год 5 себестоимость производства составит 3,2 млн долл. США без учета амортизационных отчислений. Большую часть себестоимости будут составлять расходы на АЗС (3,1 млн долл. США), где 44%, или 1,3 млн долл. США составят расходы на приобретение бензина АИ-95 и 39%, или 1,2 млн долл. США – на приобретение бензина АИ-92. Непредвиденные расходы составят 62 тыс. долл. США. Расходы на ФОТ составят 22 тыс. долл. США, где 86%, или 19 тыс. долл. США придутся на заработные платы, остальные 14% - на социальные налоги и отчисления. Будут привлечены 5 человек со средней заработной платой в 4 тыс. долл. США в год.

Источник: анализ «Делойт»
© 2019 ТОО «Делойт ТСФ»

Структура выручки, Год 5



В Год 5 большую часть выручки будет составлять доход от АЗС – 3,6 млн долл. США. Всего будет реализовано 3,7 млн л бензина АИ-92 (по 0,4 долл. США/л), 3,7 млн л АИ-95 (по 0,5 долл. США/л) и 535 тыс. л дизельного топлива (по 0,6 долл. США/л). Далее, доход от стоянки составит 263 тыс. долл. США, где доход от стоянки на сутки составит 142 тыс. долл. США, от стоянки на 12 часов – 61 тыс. долл. США. Выручка от стоянки на час составит 61 тыс. долл. США. Выручка от аренды составит 95 тыс. долл. США.

- Резюме Проекта
- Содержание
- Общая информация и описание Проекта
- Макроэкономический раздел
- Маркетинговый раздел
- Финансовый раздел
- Преимущества и факторы риска
- Список сокращений

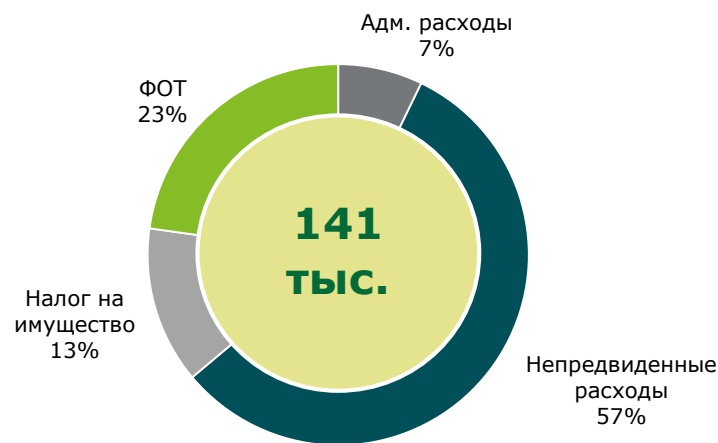


Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Финансовые показатели: категории «А» и «В»



Структура общих и административных расходов, Год 5



В Год 5 административные и общие расходы составят 141 тыс. долл. США. Из них 57% или 80 тыс. долл. США придутся на непредвиденные расходы. Налог на имущество составит 19 тыс. долл. США. Административные расходы составят 10 тыс. долл. США, где 50%, или 5 тыс. долл. США составят расходы услуги сторонних организаций. Фонд оплаты труда составит 32 тыс. долл. США, 91% которых придутся на заработную плату административно-управленческого персонала – 29 тыс. долл. США, а остальные 9%, или 3 тыс. долл. США будут составлять социальные налоги и отчисления. Количество административного персонала составит 5 человек со средней заработной платой в 6 тыс. долл. США в год.

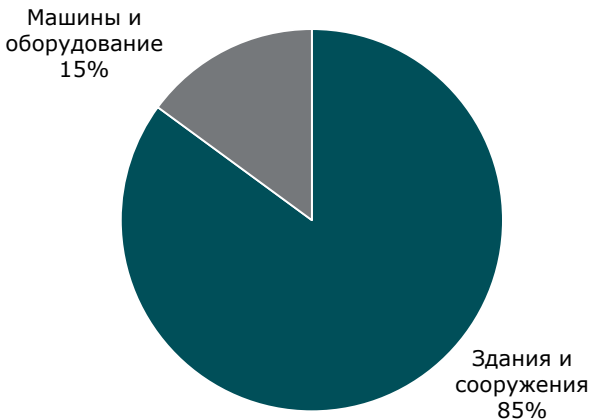
Источник: анализ «Делойт»
© 2019 ТОО «Делойт ТСФ»

Структура оборотного капитала, Год 5

Запасы 152 тыс. долл. США	Дебиторская задолженность 446 тыс. долл. США
Кредиторская задолженность 389 тыс. долл. США	

Периоды оборачиваемости были приняты за постоянные величины в прогнозном периоде и составили:
дебиторская задолженность – 41 день;
кредиторская задолженность – 45 дней;
товарно-материальные запасы – 17 дней.

Основные средства, Год 5



Остаточная стоимость основных средств в Год 5 составит 1404 тыс. долл. США. На долю зданий и сооружений придется около 85%, машин и оборудования – 15%.

- Резюме Проекта
- Содержание
- Общая информация и описание Проекта
- Макроэкономический раздел
- Маркетинговый раздел
- Финансовый раздел
- Преимущества и факторы риска
- Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Финансовые показатели: категории «А» и «В»

Структура финансирования Проекта



Для реализации Проекта источниками финансирования будут собственные средства предприятия и привлеченные заемные средства.

Планируется, что доля собственных средств составит 50% или 1228 тыс. долл. США. Остальные 50% денежных средств будут привлечены от кредиторов. Сумма кредита составит 1228 тыс. долл. США.

Предполагается, что погашение заемных средств начнется с третьего года реализации Проекта. Кредит будет полностью погашен в одиннадцатом году оперирования Проекта.

Валюта кредита – доллары США, процентная ставка – 6,3%, срок погашения – 11 лет (+2 года льготного периода по выплате основного долга и процентов).

Ниже приведен предполагаемый график погашения заемных средств:

График погашения кредита, тыс. долл. США

Показатель	Год 1	Год 2	Год 3	Год 4	Год 5	Год 6	Год 7	Год 8	Год 9	Год 10	Год 11
Получение ОД	1 228	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Погашение ОД	-	-	136	136	136	136	136	136	136	136	136
Баланс на конец периода	1 228	1 228	1 091	955	819	682	546	409	273	136	-
Выплата процентов	-	-	95	86	77	69	60	52	43	34	26



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Финансовые прогнозы: категории «А» и «В»



Отчет о финансовом положении, тыс. долл. США

Показатель	Год 1	Год 2	...	Год 5	...	Год 10	Год 11	Год 12	...	Год 20	...	Год 24
АКТИВЫ		...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Краткосрочные активы		...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Денежные средства и эквиваленты	402	737	...	1 771	...	3 948	4 446	5 120	...	11 011	...	14 362
Краткосрочная дебиторская задолженность		414	...	446	...	475	485	497	...	597	...	656
Запасы		142	...	152	...	159	163	167	...	200	...	219
Итого	402	1 292	...	2 369	...	4 582	5 094	5 784	...	11 809	...	15 237
Долгосрочные активы		...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
НЗС	2 054		...		...				...	-	...	-
Основные средства		1 956	...	1 404	...	583	459	334	...	19	...	21
Итого	2 054	1 956	...	1 404	...	583	459	334	...	19	...	21
Итого активов	2 456	3 249	...	3 774	...	5 165	5 552	6 117	...	11 828	...	15 258
Капитал и обязательства		...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Краткосрочные и долгосрочные обязательства		...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Кредиторская задолженность		363	...	389	...	409	417	427	...	513	...	563
Долгосрочные финансовые обязательства	1 228	1 228	...	819	...	136			...	-	...	-
Итого	1 228	1 591	...	1 208	...	545	417	427	...	513	...	563
Капитал		...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Уставный капитал	1 228	1 228	...	1 228	...	1 228	1 228	1 228	...	1 228	...	1 228
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)		430	...	1 338	...	3 392	3 907	4 462	...	10 086	...	13 467
Итого	1 228	1 658	...	2 566	...	4 620	5 135	5 690	...	11 314	...	14 695
Итого капитала и обязательств	2 456	3 249	...	3 774	...	5 165	5 552	6 117	...	11 828	...	15 258

Источник: анализ «Делойт»

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Финансовые прогнозы: категории «А» и «В»



Отчет о прибылях и убытках, тыс. долл. США

Показатель	Год 1	Год 2	...	Год 5	...	Год 10	Год 11	Год 12	...	Год 20	...	Год 24	ППП
Выручка		3 715	...	4 006	...	4 262	4 354	4 462	...	5 363	...	5 891	6 066
Темп роста выручки	н. п.	н. п.	...	7%	...	3%	2%	2%	...	2%	...	2%	3,0%
Себестоимость		2 957	...	3 170	...	3 329	3 398	3 480	...	4 182	...	4 584	
Общие и административные расходы		124	...	141	...	145	146	147	...	169	...	187	
EBITDA		634	...	695	...	789	810	835	...	1 012	...	1 120	1 147
Рентабельность по EBITDA	н. п.	17%	...	17%	...	19%	19%	19%	...	19%	...	19%	19%
Амортизация		97	...	197	...	139	140	141	...	19	...	21	21
EBIT		537	...	498	...	650	670	693	...	993	...	1 099	1 126
Рентабельность по EBIT	н. п.	14%	...	12%	...	15%	15%	16%	...	19%	...	19%	18,6%
Финансовые расходы	-	-	...	77	...	34	26	-	...	-	...	-	
EBT		537	...	420	...	615	644	693	...	993	...	1 099	
Рентабельность по EBT	н.п.	14%	...	10%	...	14%	15%	16%	...	19%	...	19%	
КПН		107	...	84	...	123	129	139	...	199	...	220	
Чистая прибыль		430	...	336	...	492	515	555	...	794	...	879	
Рентабельность по чистой прибыли	н.п.	12%	...	8%	...	12%	12%	12%	...	15%	...	15%	
НОРАТ		430	...	398	...	520	536	555	...	794	...	879	901

Источник: анализ «Делойт»

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Финансовые прогнозы: категории «А» и «В»



Отчет о движении денежных средств, тыс. долл. США

Показатель	Год 1	Год 2	...	Год 5	...	Год 10	Год 11	Год 12	...	Год 20	...	Год 24
Чистая прибыль		430	...	336	...	492	515	555	...	794	...	879
Амортизация		97	...	197	...	139	140	141	...	19	...	21
Изменение оборотного капитала	0	(192)	...	(13)	...	(6)	(5)	(6)	...	(6)	...	(8)
Денежный поток от операционной деятельности		335	...	520	...	625	651	690	...	807	...	892
Капитальные затраты	(2 054)	-	...	(13)	...	(15)	(16)	(16)	...	(20)	...	(22)
Денежный поток от инвестиционной деятельности	(2 054)	-	...	(13)	...	(15)	(16)	(16)	...	(20)	...	(22)
Вливания в собственный капитал	1 228	-	...	-	...	-	-	-	...	-	...	-
Получение займов и кредитов	1 228	-	...	-	...	-	-	-	...	-	...	-
Погашение займов и кредитов	0	0	...	(136)	...	(136)	(136)	-	...	-	...	-
Денежный поток от финансовой деятельности	2 456	0	...	(136)	...	(136)	(136)	-	...	-	...	-
Чистый денежный поток	402	335	...	371	...	474	498	674	...	788	...	871
Денежные средства на начало периода	-	402	...	1 401	...	3 475	3 948	4 446	...	10 224	...	13 491
Денежные средства на конец периода	402	737	...	1 771	...	3 948	4 446	5 120	...	11 011	...	14 362

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений

Источник: анализ «Делойт»



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Финансовые прогнозы: категории «А» и «В»



Расчет ключевых инвестиционных показателей Проекта, тыс. долл. США

Показатель	Год 1	Год 2	...	Год 5	...	Год 10	Год 11	Год 12	...	Год 20	...	Год 24	ППП
НОРАТ		430	...	398	...	520	536	555	...	794	...	879	901
Амортизация		97	...	197	...	139	140	141	...	19	...	21	21
Капитальные затраты	2 054	-	...	13	...	15	16	16	...	20	...	22	21
Изменение оборотного капитала		192	...	13	...	6	5	6	...	6	...	8	9
Свободный денежный поток	(2 054)	335	...	569	...	637	655	674	...	788	...	871	892
Дисконтированный свободный денежный поток	(1 920)	274	...	311	...	178	160	144	...	57	...	37	
Суммарный дисконтированный денежный поток	1 713												
Постпрогнозный денежный поток	892												
WACC	14,4%												
Постпрогнозный рост	3,0%												
Фактор дисконтирования постпрогнозной стоимости	0,04												
Постпрогнозная стоимость	333												
Стоимость бизнеса (EV, NPV)	2 045												

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений

Источник: анализ «Делойт»

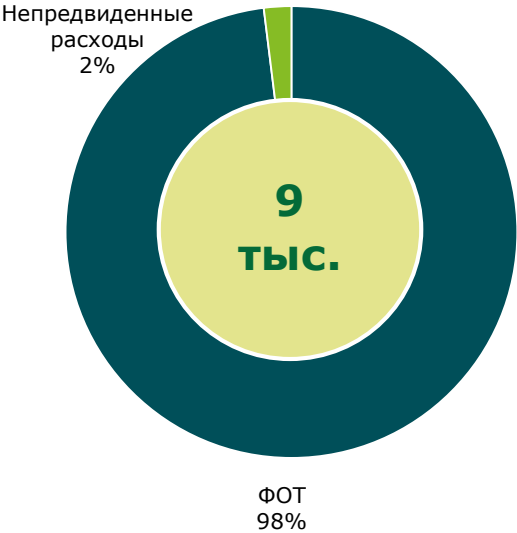


Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Финансовые показатели: категория «С»



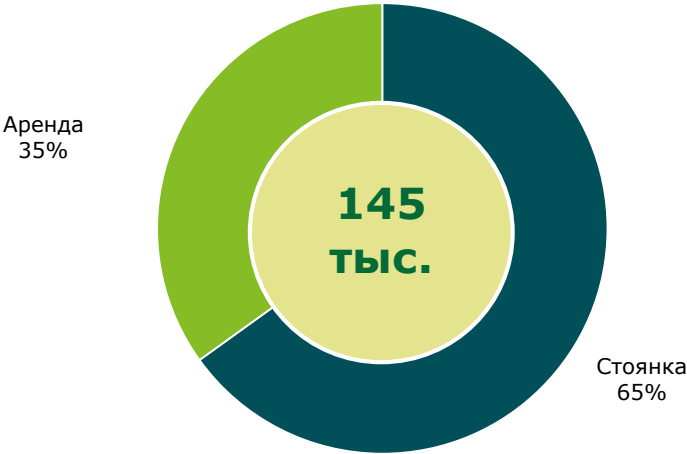
Структура себестоимости производства в Год 5



В Год 5 себестоимость производства составит 9 тыс. долл. США без учета амортизационных отчислений. Большую часть себестоимости будут составлять ФОТ (8,7 тыс. долл. США), где 89%, или 7,8 тыс. долл. США придется на заработные платы, остальные 11% - на социальные налоги и отчисления. Будут привлечены 2 человека со средней заработной платой в 4 тыс. долл. США в год. Непредвиденные расходы составят 0,17 тыс. долл. США.

Источник: анализ «Делойт»
© 2019 ТОО «Делойт ТСФ»

Структура выручки, Год 5



В Год 5 большую часть выручки будет составлять доход от стоянки – 144,6 тыс. долл. США где доход от стоянки на сутки составит 50,6 тыс. долл. США, от стоянки на 12 часов – 21,7 тыс. долл. США. Выручка от стоянки на час составит 21,7 тыс. долл. США. Выручка от аренды составит 50,5 тыс. долл. США.

- Резюме Проекта
- Содержание
- Общая информация и описание Проекта
- Макроэкономический раздел
- Маркетинговый раздел
- Финансовый раздел**
- Преимущества и факторы риска
- Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Финансовые показатели: категория «С»



Структура общих и административных расходов, Год 5



В Год 5 административные и общие расходы составят 23 тыс. долл. США. Из них 56% или 13 тыс. долл. США будут приходиться на ФОТ, , 89% которых придутся на заработную плату административно-управленческого персонала – 11,5 тыс. долл. США, а остальные 11%, или 1,3 тыс. долл. США будут составлять социальные налоги и отчисления. Количество административного персонала составит 2 человека со средней заработной платой в 6 тыс. долл. США в год.

Налог на имущество составит 4 тыс. долл. США.

Административные расходы составят 4 тыс. долл. США, где 50%, или 2 тыс. долл. США составят расходы услуги сторонних организаций.

13% или 3 тыс. долл. США придутся на непредвиденные расходы

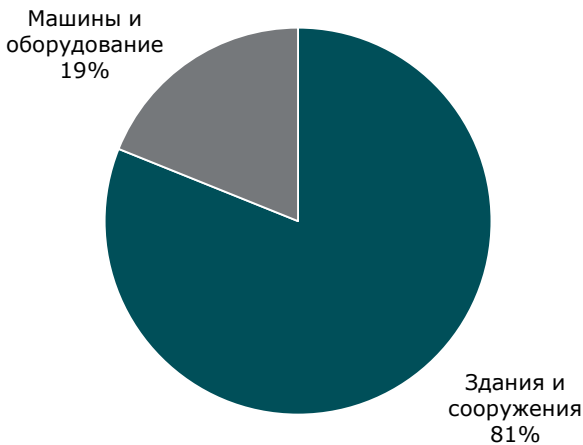
Источник: анализ «Делойт»
© 2019 ТОО «Делойт ТСФ»

Структура оборотного капитала, Год 5

Запасы 0,42 тыс. долл. США	Дебиторская задолженность 16 тыс. долл. США
Кредиторская задолженность 1,1 тыс. долл. США	

Периоды оборачиваемости были приняты за постоянные величины в прогнозном периоде и составили:
дебиторская задолженность – 41 день;
кредиторская задолженность – 45 дней;
товарно-материальные запасы – 17 дней.

Основные средства, Год 5



Остаточная стоимость основных средств в Год 5 составит 302 тыс. долл. США. На долю зданий и сооружений придется около 81%, машин и оборудования – 19%.

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Финансовые показатели: категория «С»

Структура финансирования Проекта



Для реализации Проекта источниками финансирования будут собственные средства предприятия и привлеченные заемные средства.

Планируется, что доля собственных средств составит 50% или 183 тыс. долл. США. Остальные 50% денежных средств будут привлечены от кредиторов. Сумма кредита составит 183 тыс. долл. США.

Предполагается, что погашение заемных средств начнется с третьего года реализации Проекта. Кредит будет полностью погашен в одиннадцатом году оперирования Проекта.

Валюта кредита – доллары США, процентная ставка – 6,3%, срок погашения – 11 лет (+2 года льготного периода по выплате основного долга и процентов).

Ниже приведен предполагаемый график погашения заемных средств:

График погашения кредита, тыс. долл. США

Показатель	Год 1	Год 2	Год 3	Год 4	Год 5	Год 6	Год 7	Год 8	Год 9	Год 10	Год 11	Год 12	Год 13
Получение ОД	-	-	183	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Погашение ОД	-	-	-	-	20	20	20	20	20	20	20	20	20,4
Баланс на конец периода	-	-	183	183	163	143	122	102	81	61	41	20	-
Выплата процентов	-	-	-	-	14	13	12	10	9	8	6	5	3,8



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Финансовые прогнозы: категория «С»



Отчет о финансовом положении, тыс. долл. США

Показатель	Год 3	Год 4	Год 5	...	Год 10	Год 11	Год 12	...	Год 20	...	Год 24
АКТИВЫ				...				...
Краткосрочные активы				...				...
Денежные средства и эквиваленты	17	93	155	...	543	635	731	...	1 773	...	2 376
Краткосрочная дебиторская задолженность	0	15	16	...	20	20	21	...	25	...	28
Запасы	0	0	0	...	1	1	1	...	1	...	1
Итого	17	109	172	...	563	655	752	...	1 798	...	2 405
Долгосрочные активы				...				...
НЗС	350	0	0	...	0	0	0	...	0	...	0
Основные средства	0	333	302	...	145	121	100	...	3	...	4
Итого	350	333	302	...	145	121	100	...	3	...	4
Итого активов	367	442	474	...	708	777	852	...	1 801	...	2 408
Капитал и обязательства				...				...
Краткосрочные и долгосрочные обязательства				...				...
Кредиторская задолженность	0	1	1	...	1	1	1	...	2	...	2
Долгосрочные финансовые обязательства	183	183	163	...	61	41	20	...	0	...	0
Итого	183	184	164	...	62	42	22	...	2	...	2
Капитал				...				...
Уставный капитал	183	183	183	...	183	183	183	...	183	...	183
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	0	74	127	...	463	551	647	...	1 616	...	2 223
Итого	183	258	310	...	646	735	830	...	1 800	...	2 406
Итого капитала и обязательств	367	442	474	...	708	777	852	...	1 801	...	2 408

Источник: анализ «Делойт»

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Финансовые прогнозы: категория «С»



Отчет о прибылях и убытках, тыс. долл. США

Показатель	Год 3	Год 4	Год 5	...	Год 10	Год 11	Год 12	...	Год 20	...	Год 24	ППП
Выручка	-	139	145	...	176	181	186	...	224	...	250	258
Темп роста выручки	н. п.	н. п.	4,3%	...	3,6%	2,8%	3,1%	...	2,2%	...	3,0%	3,0%
Себестоимость	-	8	9	...	11	11	11	...	14	...	15	
Общие и административные расходы	-	21	23	...	25	26	26	...	29	...	33	
EBITDA	-	110	113	...	139	144	149	...	181	...	202	208
Рентабельность по EBITDA	н. п.	79,0%	77,9%	...	79,3%	79,6%	79,8%	...	80,8%	...	80,8%	81%
Амортизация	-	17	33	...	34	27	24	...	3	...	4	4
EBIT	-	93	79	...	105	117	125	...	177	...	198	204
Рентабельность по EBIT	н. п.	67,1%	54,9%	...	59,8%	64,9%	67,0%	...	79,3%	...	79,3%	79,4%
Финансовые расходы	-	-	14	...	8	6	5	...	-	...	-	
EBT	-	93	65	...	97	111	120	...	177	...	198	
Рентабельность по EBT	н.п.	67%	45%	...	55%	61%	64%	...	79%	...	79%	
КПН	-	19	13	...	19	22	24	...	35	...	40	
Чистая прибыль	-	74	52	...	78	89	96	...	142	...	159	
Рентабельность по чистой прибыли	н.п.	54%	36%	...	44%	49%	51%	...	63%	...	63%	
НОРАТ	-	74	63	...	84	94	100	...	142	...	159	164

Источник: анализ «Делойт»

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Финансовые прогнозы: категория «С»



Отчет о движении денежных средств, тыс. долл. США

Показатель	Год 3	Год 4	Год 5	...	Год 10	Год 11	Год 12	...	Год 20	...	Год 24
Чистая прибыль	0	74	52	...	78	89	96	...	142	...	159
Амортизация	0	17	33	...	34	27	24	...	3	...	4
Изменение оборотного капитала	0	(15)	(1)	...	(1)	(1)	(1)	...	(1)	...	(1)
Денежный поток от операционной деятельности	0	76	85	...	112	115	119	...	145	...	162
Капитальные затраты	(350)	0	(2)	...	(3)	(3)	(3)	...	(3)	...	(4)
Денежный поток от инвестиционной деятельности	(350)	0	(2)	...	(3)	(3)	(3)	...	(3)	...	(4)
Вливания в собственный капитал	183	0	0	...	0	0	0	...	0	...	0
Получение займов и кредитов	183	0	0	...	0	0	0	...	0	...	0
Погашение займов и кредитов	0	0	(20)	...	(20)	(20)	(20)	...	0	...	0
Денежный поток от финансовой деятельности	367	0	(20)	...	(20)	(20)	(20)	...	0	...	0
Чистый денежный поток	17	76	62	...	89	92	96	...	141	...	158
Денежные средства на начало периода	0	17	93	...	454	543	635	...	1 631	...	2 218
Денежные средства на конец периода	17	93	155	...	543	635	731	...	1 773	...	2 376

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений

Источник: анализ «Делойт»



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Финансовые прогнозы: категория «С»



Расчет ключевых инвестиционных показателей Проекта, тыс. долл. США

Показатель	Год 3	Год 4	Год 5	...	Год 10	Год 11	Год 12	...	Год 20	...	Год 24	ППП
НОРАТ	-	63	40	...	62	72	78	...	140	...	156	161
Амортизация	-	29	58	...	60	51	49	...	6	...	7	7
Капитальные затраты	649	-	4	...	5	5	5	...	6	...	7	7
Изменение оборотного капитала	-	15	1	...	1	1	1	...	1	...	1	1
Свободный денежный поток	(649)	76	93	...	116	118	121	...	139	...	155	160
Дисконтированный свободный денежный поток	(464)	48	51	...	32	29	26	...	10	...	7	
Суммарный дисконтированный денежный поток	258											
Постпрогнозный денежный поток	163											
WACC	14,4%											
Постпрогнозный рост	3,0%											
Фактор дисконтирования постпрогнозной стоимости	0,04											
Постпрогнозная стоимость	61											
Стоимость бизнеса (EV, NPV)	319											

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений

Источник: анализ «Делойт»

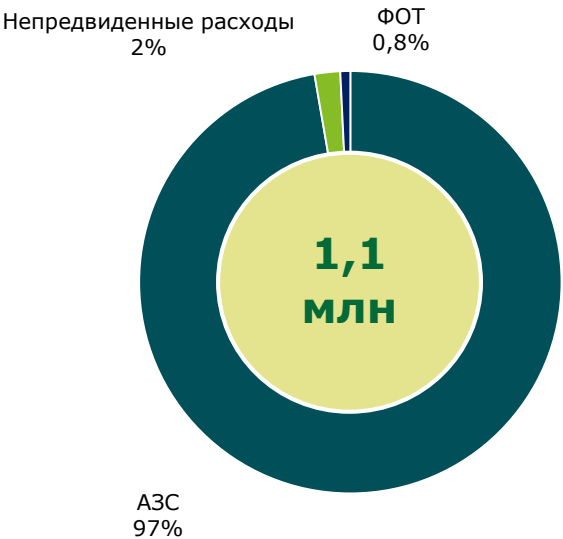


Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Финансовые показатели: категория «D»



Структура себестоимости производства в Год 5



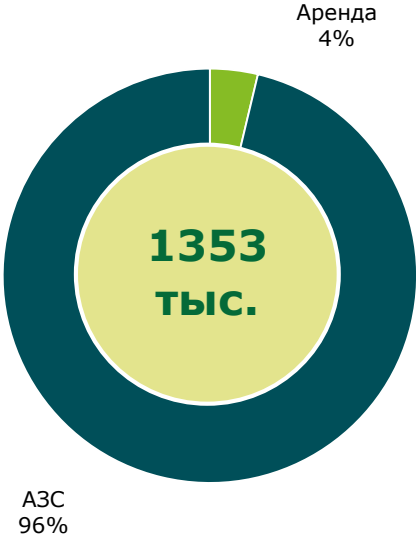
В Год 5 себестоимость производства составит 1133 тыс. долл. США без учета амортизационных отчислений. Большую часть себестоимости будут составлять расходы на АЗС (1102 тыс. долл. США), где 44%, или 481 тыс. долл. США составят расходы на приобретение бензина АИ-95 и 39%, или 435 тыс. долл. США – на приобретение бензина АИ-92.

Непредвиденные расходы составят 22 тыс. долл. США.

Расходы на ФОТ составят 9 тыс. долл. США, где 89%, или 8 тыс. долл. США придутся на заработные платы, остальные 11% - на социальные налоги и отчисления. Будут привлечены 2 человека со средней заработной платой в 4 тыс. долл. США в год.

Источник: анализ «Делойт»

Структура выручки, Год 5



В Год 5 большую часть выручки будет составлять доход от АЗС – 1,3 млн долл. США. Всего будет реализовано 1,3 млн л бензина АИ-92 (по 0,4 долл. США/л), 1,3 млн л АИ-95 (по 0,5 долл. США/л) и 191 тыс. л дизельного топлива (по 0,6 долл. США/л).

Выручка от аренды составит 50 тыс. долл. США.

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений

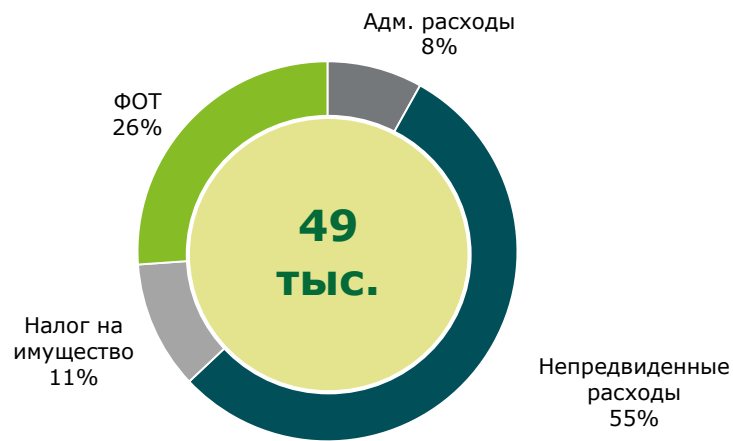


Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Финансовые показатели: категория «D»



Структура общих и административных расходов, Год 5



В Год 5 административные и общие расходы составят 49 тыс. долл. США. Из них 55% или 27 тыс. долл. США придутся на непредвиденные расходы. Налог на имущество составит 5 тыс. долл. США. Административные расходы составят 4 тыс. долл. США, где 50%, или 2 тыс. долл. США составят расходы услуги сторонних организаций. Фонд оплаты труда составит 13 тыс. долл. США, 92% которых придутся на заработную плату административно-управленческого персонала – 12 тыс. долл. США, а остальные 8%, или 1 тыс. долл. США будут составлять социальные налоги и отчисления. Количество административного персонала составит 2 человека со средней заработной платой в 6 тыс. долл. США в год.

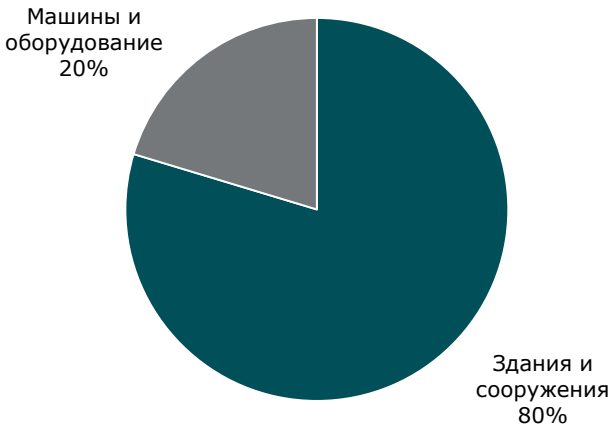
Источник: анализ «Делойт»
© 2019 ТОО «Делойт ТСФ»

Структура оборотного капитала, Год 5

Запасы 54 тыс. долл. США	Дебиторская задолженность 151 тыс. долл. США
Кредиторская задолженность 139 тыс. долл. США	

Периоды оборачиваемости были приняты за постоянные величины в прогнозном периоде и составили:
дебиторская задолженность – 41 день;
кредиторская задолженность – 45 дней;
товарно-материальные запасы – 17 дней.

Основные средства, Год 5



Остаточная стоимость основных средств в Год 5 составит 778 тыс. долл. США. На долю зданий и сооружений придется около 80%, машин и оборудования – 20%.

- Резюме Проекта
- Содержание
- Общая информация и описание Проекта
- Макроэкономический раздел
- Маркетинговый раздел
- Финансовый раздел
- Преимущества и факторы риска
- Список сокращений

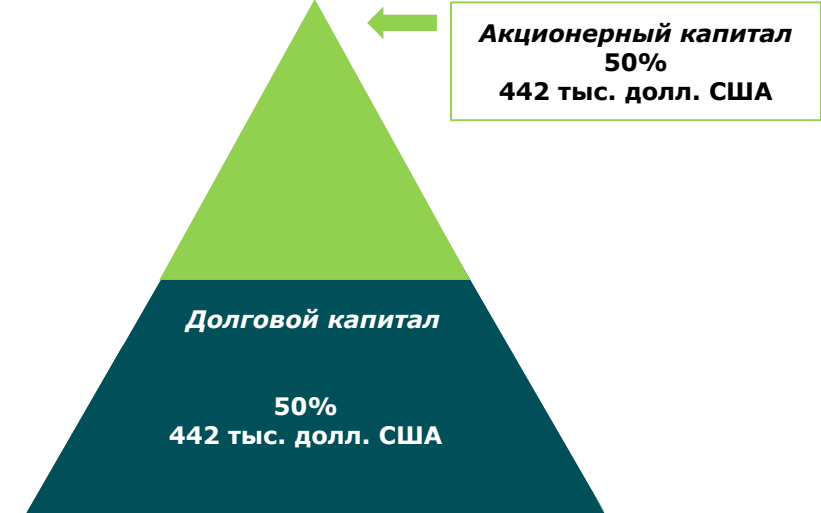


Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Финансовые показатели: категория «D»



Структура финансирования Проекта



Для реализации Проекта источниками финансирования будут собственные средства предприятия и привлеченные заемные средства.

Планируется, что доля собственных средств составит 50% или 442 тыс. долл. США. Остальные 50% денежных средств будут привлечены от кредиторов. Сумма кредита составит 442 тыс. долл. США.

Предполагается, что погашение заемных средств начнется с третьего года реализации Проекта. Кредит будет полностью погашен в одиннадцатом году оперирования Проекта.

Валюта кредита – доллары США, процентная ставка – 6,3%, срок погашения – 11 лет (+2 года льготного периода по выплате основного долга и процентов).

Ниже приведен предполагаемый график погашения заемных средств:

График погашения кредита, тыс. долл. США

Показатель	Год 1	Год 2	Год 3	Год 4	Год 5	Год 6	Год 7	Год 8	Год 9	Год 10	Год 11	Год 12	Год 13	Год 14
Получение ОД	-	-	-	442	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Погашение ОД	-	-	-	-	-	49	49	49	49	49	49	49	49,1	49,1
Баланс на конец периода	-	-	-	442	442	393	343	294	245	196	147	98	49,1	-
Выплата процентов	-	-	-	-	-	34	31	28	25	22	19	15	12,4	9,3

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Финансовые показатели: категория «D»



Отчет о финансовом положении, тыс. долл. США

Показатель	Год 4	Год 5	Год 6	...	Год 10	Год 11	Год 12	...	Год 20	...	Год 24
АКТИВЫ		...	...	...	...	...	...	...	...	...
Краткосрочные активы		...	...	...	...	...	...	...	...	...
Денежные средства и эквиваленты	66	145	213	...	529	624	722	...	2 008	...	2 787
Краткосрочная дебиторская задолженность		151	151	...	159	162	166	...	200	...	219
Запасы		54	54	...	57	58	60	...	72	...	78
Итого	66	350	419	...	745	845	948	...	2 280	...	3 085
Долгосрочные активы				...				...		...
НЗС	817			...				...	-	...	-
Основные средства		778	706	...	413	340	284	...	7	...	8
Итого	817	778	706	...	413	340	284	...	7	...	8
Итого активов	883	1 128	1 125	...	1 159	1 184	1 232	...	2 287	...	3 093
Капитал и обязательства				...				...		...
Краткосрочные и долгосрочные обязательства				...				...		...
Кредиторская задолженность		139	140	...	146	149	153	...	184	...	201
Долгосрочные финансовые обязательства	442	442	393	...	196	147	98	...	-	...	-
Итого	442	581	532	...	342	296	251	...	184	...	201
Капитал	442	442	442	...	442	442	442	...	442	...	442
Уставный капитал	442	442	442	...	442	442	442	...	442	...	442
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)		106	151	...	375	446	539	...	1 662	...	2 450
Итого	442	547	593	...	816	888	981	...	2 104	...	2 892
Итого капитала и обязательств	883	1 128	1 125	...	1 159	1 184	1 232	...	2 287	...	3 093

Источник: анализ «Делойт»

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Финансовые показатели: категория «D»



Отчет о прибылях и убытках, тыс. долл. США

Показатель	Год 4	Год 5	Год 6	...	Год 10	Год 11	Год 12	...	Год 20	...	Год 24	ППП
Выручка		1 353	1 359	...	1 428	1 458	1 494	...	1 795	...	1 970	2 028
Темп роста выручки	н. п.	н. п.	0%	...	3%	2%	2%	...	2%	...	2,4%	3,0%
Себестоимость		1 133	1 137	...	1 190	1 215	1 244	...	1 495	...	1 639	
Общие и административные расходы		49	54	...	55	55	56	...	61	...	67	
EBITDA		171	168	...	183	188	194	...	240	...	264	271
Рентабельность по EBITDA	н. п.	13%	12%	...	13%	13%	13%	...	13%	...	13%	13%
Амортизация		39	78	...	80	80	62	...	8	...	8	8
EBIT		132	91	...	103	108	132	...	232	...	255	263
Рентабельность по EBIT	н. п.	10%	7%	...	7%	7%	9%	...	13%	...	13,0%	12,9%
Финансовые расходы	-	-	34	...	22	19	15	...	-	...	-	
EBT		132	57	...	82	89	116	...	232	...	255	
Рентабельность по EBT	н.п.	10%	4%	...	6%	6%	8%	...	13%	...	13%	
КПН		26	11	...	16	18	23	...	46	...	51	
Чистая прибыль		106	45	...	65	71	93	...	186	...	204	
Рентабельность по чистой прибыли	н.п.	8%	3%	...	5%	5%	6%	...	10%	...	10%	
НОРАТ		106	72	...	83	86	105	...	186	...	204	210

Источник: анализ «Делойт»

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Финансовые показатели: категория «D»



Отчет о движении денежных средств, тыс. долл. США

Показатель	Год 4	Год 5	Год 6	...	Год 10	Год 11	Год 12	...	Год 20	...	Год 24
Чистая прибыль		106	45	...	65	71	93	...	186	...	204
Амортизация		39	78	...	80	80	62	...	8	...	8
Изменение оборотного капитала	-	(66)	(0)	...	(2)	(2)	(2)	...	(2)	...	(2)
Денежный поток от операционной деятельности		79	122	...	143	150	153	...	191	...	210
Капитальные затраты	(817)	0	(5)	...	(6)	(6)	(6)	...	(8)	...	(9)
Денежный поток от инвестиционной деятельности	(817)	0	(5)	...	(6)	(6)	(6)	...	(8)	...	(9)
Вливания в собственный капитал	442	-	-	...	-	-	-	...	-	...	0
Получение займов и кредитов	442	-	-	...	-	-	-	...	-	...	0
Погашение займов и кредитов	0	0	(49)	...	(49)	(49)	(49)	...	-	...	-
Денежный поток от финансовой деятельности	883	0	(49)	...	(49)	(49)	(49)	...	-	...	0
Чистый денежный поток	66	79	68	...	88	95	98	...	183	...	202
Денежные средства на начало периода		66	145	...	441	529	624	...	1 825	...	2 585
Денежные средства на конец периода	66	145	213	...	529	624	722	...	2 008	...	2 787

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений

Источник: анализ «Делойт»



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Финансовые показатели: категория «D»



Расчет ключевых инвестиционных показателей Проекта, тыс. долл. США

Показатель	Год 4	Год 5	Год 6	...	Год 10	Год 11	Год 12	...	Год 20	...	Год 24	ППП
НОРАТ		106	72	...	83	86	105	...	186	...	204	210
Амортизация		39	78	...	80	80	62	...	8	...	8	8
Капитальные затраты	817		5	...	6	6	6	...	8	...	9	8
Изменение оборотного капитала		66		...	2	2	2	...	2	...	2	3
Свободный денежный поток	- 817	79	144	...	154	159	159	...	183	...	202	207
Дисконтированный свободный денежный поток	- 510	43	69	...	43	39	34	...	13	...	9	
Суммарный дисконтированный денежный поток	90											
Постпрогнозный денежный поток	207											
WACC	14,4%											
Постпрогнозный рост	3,0%											
Фактор дисконтирования постпрогнозной стоимости	0,04											
Постпрогнозная стоимость	77											
Стоимость бизнеса (EV, NPV)	167											

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений

Источник: анализ «Делойт»



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Результаты

Результаты ключевых инвестиционных показателей одного объекта

Показатель	Категории придорожного сервиса		
	A и B	C	D
Сумма инвестиций, тыс. долл. США	2 456	367	883
NPV Проекта, тыс. долл. США	2 045	319	167
IRR, %	26,12%	28,41%	17,10%
Доходность по EBITDA, %	18,4%	79,9%	13,1%
Срок окупаемости, лет	5,12	4,81	6,98
Дисконтированный срок окупаемости, лет	7,35	6,67	13,84

Для реализации Проекта потребуются инвестиции в сумме 2029 тыс. долл. США (категория «А»), 1922 тыс. долл. США (категория «В»), 666 тыс. долл. США (категория «С») и 893 тыс. долл. США (категория «D»).

Согласно нашим расчетам, чистая приведенная стоимость (NPV) Проекта составляет 2435 тыс. долл. США (категория «А»), 1322 тыс. долл. США (категория «В»), 104 тыс. долл. США (категория «С») и 156 тыс. долл. США (категория «D»).

Выводы

Настоящим инвестиционным проектом предусмотрено внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах РК.

Мощность комплекса составит 162 000 тонн продукции в год.

Организатор Проекта – АО «НК «КазАвтоЖол» (далее- «Компания»).

Создание данного производственного комплекса имеет большое государственное значение и соответствует текущим приоритетам развития страны.

За последние 10 лет среднегодовой рост количества автомобилей в стране составил 5%. Согласно прогнозам, парк автомобилей в стране увеличится с 4,3 млн единиц в 2018 г. до 10 млн единиц к 2045-2050 гг. В стране также возрос пассажиро- и грузопоток на автомобильном транспорте. Среднегодовой рост по данным показателям за последние 5 лет составил 2,6% и 2,05%, соответственно.

Использование территории РК для транзита грузов между Востоком и Западом становится все более привлекательным. Рост транзита на автомобильном транспорте за последний год составил 223%. Реализация Проекта позволит извлечь наибольшую выгоду от транзитных потоков и обеспечения для них высокого качества транспортной инфраструктуры. Проект также предусматривает установку газовых заправок в рамках проекта «Один пояс – Один путь». Для поддержания подобных темпов роста необходимо обеспечение высокого уровня обслуживания транзитных потоков на дорогах страны.

После полного ввода в эксплуатацию международного транспортного коридора «Западная Европа - Западный Китай», увеличение автомобильного трафика на трассах вызовет спрос на сервисные услуги непосредственно на протяжении трассы. По оценкам экспертов Strategy Partnership, ожидается рост в объемах транзита грузов через страну до 36 млн тонн к 2020 г., с последующим достижением показателя в 50 млн тонн в год.

Объекты придорожного сервиса различных категорий будут локализованы по всем ведущим дорожным участкам Казахстана, охватывая также примыкающие дорожные участки к зарубежным странам. Следует отметить, что доля грузоперевозок сухопутным транспортом составляет 30%. Также, по результатам 2018 г., доля пассажирооборота сухопутным транспортом составила 88%. В данном контексте сухопутный транспорт исключает железнодорожный транспорт.



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений





Преимущества и факторы риска

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и
описание Проекта

Макроэкономический
раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и
факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

SWOT-анализ Проекта



Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений



Внедрение придорожного сервиса на автомобильных дорогах

Список сокращений



АО	акционерное общество
БАКАД	Большая алматинская кольцевая автодорога
БУ	бортовое устройство
ВВП	валовый внутренний продукт
ВКО	Восточно-Казахстанская область
ВРП	внутренний региональный продукт
ГЧП	государственно-частное партнерство
долл. США	доллар США
ИТС	интеллектуальная транспортная система
кв. м	квадратный метр
КПН	корпоративный подоходный налог
млн	миллион
МИР	Министерство по инвестициям и развитию
млрд	миллиард
НДС	налог на добавленную стоимость
ОАО	открытое акционерное общество
ОДС	объект(ы) дорожного сервиса
ООП	офис обслуживания пользователей
ОПС	объект(ы) придорожного сервиса
ПВП	пункт взимания платы
пкм	пассажира-километр
ПО	программное обеспечение
РК	Республика Казахстан
ССК	система стационарного контроля
СМК	система мобильного контроля
СП	совместное предприятие
СВП	система взимания платы
ткм	тонно-километр

ТСО	Терминал самообслуживания
ТОО	товарищество с ограниченной ответственностью
тыс.	тысяча
ФАО	Федеральное акционерное общество
ФОТ	фонд оплаты труда
ЦИПП	центры информационной поддержки пользователей
ЦОД	центр обработки данных
ЦУиМ	центр управления и мониторинга
ЭСВП	электронная система взимания платы
ЮКО	Южно-Казахстанская область
CAGR	Compound Annual Growth Rate совокупный среднегодовой темп роста
EIU	Economist Intelligence unit
EBIT	операционная прибыль до выплаты процентов, налогов
EBITDA	операционная прибыль до выплаты процентов, налогов и амортизации
GI	Global Insight
IRR	внутренняя норма доходности
NPV	чистая приведенная стоимость
OECD	Организация экономического сотрудничества и развития
FCFF	Free Cash Flow for Firm (свободный денежный поток Проекта)
FCFE	Free Cash Flow for Equity (свободный денежный поток Концессионера)
WACC	weighted average cost of capital, средневзвешенная стоимость капитала

Резюме Проекта

Содержание

Общая информация и описание Проекта

Макроэкономический раздел

Маркетинговый раздел

Финансовый раздел

Преимущества и факторы риска

Список сокращений





deloitte.kz

О «Делойте»

Наименование «Делойт» относится к одному либо любому количеству юридических лиц, включая их аффилированные лица, совместно входящих в «Делойт Туш Томацу Лимитед», частную компанию с ответственностью участников в гарантированных ими пределах, зарегистрированную в соответствии с законодательством Великобритании (далее — ДТТЛ). Каждое такое юридическое лицо является самостоятельным и независимым юридическим лицом. ДТТЛ (также именуемая «международная сеть «Делойт»») не предоставляет услуги клиентам напрямую. Подробная информация о юридической структуре ДТТЛ и входящих в нее юридических лиц представлена на сайте www.deloitte.com/about.

«Делойт» предоставляет услуги в области аудита, консалтинга, финансового консультирования, управления рисками, налогообложения и иные услуги государственным и частным компаниям, работающим в различных отраслях экономики. «Делойт» — международная сеть компаний, в число клиентов которой входят около четырехсот из пятисот крупнейших компаний мира по версии журнала Fortune. «Делойт» имеет многолетний опыт практической работы при обслуживании клиентов в любых сферах деятельности более чем в 150 странах мира и использует свои обширные отраслевые знания и опыт оказания высококачественных услуг для решения самых сложных бизнес-задач клиентов. Более 286 тысяч специалистов «Делойта» по всему миру привержены идеям достижения результатов, которыми мы можем гордиться. Для получения более подробной информации заходите на нашу страницу в [Facebook](#), [LinkedIn](#) или [Twitter](#).

Настоящее сообщение содержит информацию только общего характера. При этом ни компания «Делойт Туш Томацу Лимитед», ни входящие в нее юридические лица, ни их аффилированные лица (далее — «сеть «Делойт»») не представляют посредством данного сообщения каких-либо консультаций или услуг профессионального характера. Прежде чем принять какое-либо решение или предпринять какие-либо действия, которые могут отразиться на вашем финансовом положении или состоянии дел, проконсультируйтесь с квалифицированным специалистом. Ни одно из юридических лиц, входящих в сеть «Делойт», не несет ответственности за какие-либо убытки, понесенные любым лицом, использующим настоящее сообщение.

Важная информация

Представляемые Вам бизнес-план, финансовая модель, тизер и иные связанные документы (далее- «Бизнес-план») основаны на проведенных исследованиях и обсуждениях с руководством, анализе финансовой отчетности, налоговых деклараций и регистров, предоставленных нам сведений и документов, а также на аналитических процедурах, проведенных в отношении предоставленных данных. Этот Бизнес-план является для Получателей строго конфиденциальным в соответствии с Договором №43 от 11 апреля 2019 года (далее — «Договор»). Бизнес-план не должен, за исключением случаев, отдельно оговоренных в Договоре, упоминаться или указываться в виде ссылки в каком-либо документе, копироваться или предоставляться (полностью или частично) любому другому лицу. Мы не несем ответственности за содержание данного Бизнес-плана перед какими-либо третьими сторонами. Для удобства использования настоящий бизнес-план может быть предоставлен вам в электронной форме и на бумажном носителе. Таким образом, данный бизнес-план может существовать в нескольких экземплярах и версиях на различных носителях. Окончательным считается только итоговый экземпляр.